

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E NATURAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL
DAS RELAÇÕES POLÍTICAS**

GILTON LUÍS FERREIRA

**A REINVENÇÃO DA CIDADE:
A TRANSFORMAÇÃO DAS RUAS E O REORDENAMENTO DA VIDA
NA CIDADE DE VITÓRIA/ES – 1890/1928**

**Vitória
2016**

GILTON LUÍS FERREIRA

**A REINVENÇÃO DA CIDADE:
A TRANSFORMAÇÃO DAS RUAS E O REORDENAMENTO
DA VIDA NA CIDADE DE VITÓRIA/ES – 1890/1928**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas do Centro de Ciências Humanas e Naturais da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito para a obtenção do Grau de Doutor em História.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Maria da Penha Smarzaró Siqueira.

**Vitória
2016**

GILTON LUÍS FERREIRA

**A REINVENÇÃO DA CIDADE:
A TRANSFORMAÇÃO DAS RUAS E O REORDENAMENTO
DA VIDA NA CIDADE DE VITÓRIA/ES – 1890/1928**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas do Centro de Ciências Humanas e Naturais da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito para a obtenção do Grau de Doutor em História.

Aprovada em

COMISSÃO EXAMINADORA

Prof^a Dr^a Maria da Penha Smarzaro
Siqueira
Universidade Federal do Espírito Santo
Orientadora

Prof. Dr. Sebastião Pimentel Franco
Universidade Federal do Espírito Santo

Prof^a Dr^a Patrícia Maria Silva Merlo
Universidade Federal do Espírito Santo

Prof^a Dr^a Michelly Ramos de Ângelo
Universidade de São Paulo

Prof^a Dr^a Maria do Carmo Franco Ribeiro
Universidade do Minho/Portugal

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

F383r Ferreira, Gilton Luis, 1966-
 A reinvenção da cidade : a transformação das ruas e o
reordenamento da vida na cidade de Vitória/ES–1890/1928 /
Gilton Luis Ferreira. – 2016.
 293 f. : il.

 Orientador: Maria da Penha Smarzaró Siqueira.
 Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do
Espírito Santo, Centro de Ciências Humanas e Naturais.

 1. Cidades e vilas – Desenvolvimento. 2. Cidades e vilas –
História. 3. Urbanização. 4. Espaço urbano. 5. Vitória (ES) –
História. I. Siqueira, Penha. II. Universidade Federal do Espírito
Santo. Centro de Ciências Humanas e Naturais. III. Título.

CDU: 93/99

A meus pais, pela fé transmitida na educação.

A Tânia, companhia imprescindível nesta longa travessia.

A Lucas e André, duplo sentido à minha existência.

E a todos que se dedicam a tornar as cidades em lugares mais justos e generosos.

AGRADECIMENTOS

À professora Maria da Penha Siqueira, pela convivência e orientação.

Ao professor Sebastião Pimentel, pela amizade instrutiva.

À professora Adriana Campos, a quem sempre serei grato.

Ao amigo Marcelo Coelho, pela compreensão solidária.

À professora Maria do Carmo, pela amorável recepção, hospitalidade e dedicação.

À professora Manuela Martins e ao professor Luiz Fontes, por partilharem conhecimento, andanças e amizade.

À Fernanda Magalhães, pelo doce acolhimento e convívio.

A todos da Universidade do Minho e da cidade de Braga, que me fizeram sentir em casa.

Às professoras Patrícia Merlo e Michelly de Ângelo, pela honra de compor a banca.

E aos irmãos Giovandro, por ter aberto a trilha na vida acadêmica, e Giovanilton, companheiro de viagem na árdua interpretação das cidades.

Vocês compuseram uma rede de forte apoio e significados.

Mas nada prosperaria sem a fé, que cultivo sem incompatibilidade com a ciência.

A verdadeira viagem de descobrimento não consiste em procurar novas paisagens, mas em ter novos olhos.

Marcel Proust

Talvez não tenha conseguido fazer o melhor, mas lutei para que o melhor fosse feito. Não sou o que deveria ser, mas Graças a Deus, não sou o que era antes.

Marthin Luther King

RESUMO

A reinvenção da cidade — metonímia da modernização urbana e consequência da modernidade, da ideologia do progresso e da racionalidade técnica — mudou radicalmente as formas de organização espacial, as relações sociais, os hábitos e os costumes da vida no universo urbano do mundo ocidental. Articulando categorias de análise distintas, como espaço e sociedade, na longa duração e em recortes mais reduzidos, trabalha-se o modo de vida urbano como categoria de análise, tendo a cidade como objeto de pesquisa inscrita na historiografia. Ao explicar como as transformações ocorridas no espaço urbano da cidade de Vitória, capital do Estado do Espírito Santo, influenciaram na adoção de novas práticas sociais e na apropriação dos espaços públicos por parte de sua população, identificam-se os instrumentos urbanísticos que possibilitaram o reordenamento da vida coletiva no período de 1890 a 1928, ou seja, do ano de publicação do primeiro Código Municipal de Posturas da cidade de Vitória — no período republicano —, até o término do governo do presidente de Estado Florentino Avidos — período em que as fontes revelam um volume significativo de mudanças físicas e sociais na cidade, interpretado como o período de sua reinvenção.

Palavras-chave: Reinvenção da cidade. Modernização Urbana. Espaço e Sociedade. História Urbana - Brasil séculos XIX e XX. História da Cidade de Vitória - séculos XIX e XX.

ABSTRACT

The reinvention of the city - metonymy of urban modernization and consequence of modernity, ideology of progress and technical rationality — radically changed the forms of spatial organization, social relationships, habits and customs of life in the urban universe of the Western world. When articulating categories of distinct analysis such as space and society in the long term and shorter clippings, the urban way of life as category of analysis, and the city as a research subject inscribed in historiography are shaped. In order to explain how the changes occurred in the urban space of the city of Vitória, state capital of Espírito Santo, influenced the adoption of new social practices and appropriation of public spaces by its population, the urban instruments that made the reorganization of collective life possible from 1890 to 1928, are identified that is, from the year of the publication of the first Municipal Code of Postures of the city of Vitória — the republican period — until the end of the government of the President of the State Florentino Avidos — period when sources revealed a significant amount of physical and social changes in the city, interpreted as the period of its reinvention.

Keywords: Reinvention of the city. Urban Modernization. Space and Society. Urban History - Brazil nineteenth and twentieth centuries. History of the City of Vitoria - nineteenth and twentieth centuries.

RÉSUMÉ

La réinvention de la ville - la métonymie de la modernisation urbaine et la conséquence de la modernité, de l'idéologie du progrès et de la rationalité technique – elle a radicalement changé les formes d'organisation spatiale, les relations sociales, les habitudes et mouers de la vie dans l'univers urbain du monde occidental. Ce travail a comme but articuler différentes catégories d'analyse, tels que l'espace et la société à long terme et aussi des coupures plus courtes, qui fonctionne à la manière de la vie urbaine en tant que catégorie d'analyse, et de la ville en tant que sujet de recherche inscrite dans l' historiographie. En expliquant comment les changements se sont produits dans l'espace urbain de la ville de Vitória, capitale de l'Etat d'Espirito Santo, l'analyse avance également vers les influences de l'adoption de nouvelles pratiques sociales et appropriation des espaces publics par une partie de sa population. La réflexion identifie les instruments urbains qui ont rendu possible la réorganisation de la vie collective dans la période de 1890 à 1928. Ce premier (1890) a été l'année de la publication du premier code municipal de postures de la ville de Vitoria – dans la période républicaine - jusqu'à la fin du gouvernement du Président de l'Etat d'Espirito Santo Florentino Avidos - une période où les sources révèlent une quantité importante de changements physiques et sociaux de la ville, interprétée comme la période de sa réinvention.

Mots-clé: Réinvention de la ville. Modernisation urbaine. Espace et société. Histoire urbaine - Brésil XIXe et XXe siècles. Histoire de la Ville de Vitoria - XIXe et XXe siècles.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Crescimento populacional mundial	83
Tabela 2 – Focos de febre amarela (1895)	168
Tabela 3 – Exportações e importações (1909-1911)	176
Tabela 4 – Receita e despesa do Espírito Santo (1908-1912)	176
Tabela 5 – Arrecadação prevista com os serviços básicos	178
Tabela 6 – Prédios construídos e reconstruídos em Vitória (1908-1912)	179
Tabela 7 – Realizações do quadriênio (1920-1924)	188
Tabela 8 – Valor anual das exportações de café e da receita pública estadual	201
Tabela 9 – Valor anual da receita pública estadual	201
Tabela 10 – Estrutura do Código de Posturas de 1890	220
Tabela 11 – Estrutura do Código de Posturas de 1901.....	233
Tabela 12 – Estrutura do Código de Posturas de 1925	250

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Fundação de residência em Jericó	62
Figura 2 – Reconstrução da Acrópole e do Areópago em Atenas	68
Figura 3 – Roma antiga: parte do fórum romano e do Monte Capitolino	74
Figura 4 – Cidade medieval.....	76
Figura 5 – Trecho preservado da muralha de Évora – Portugal	79
Figura 6 – Baía de Vitória	88
Figura 7 – "Espiritu Santo" – Vitória e Vila Velha (1624)	90
Figura 8 – "Perspectiva da Villa de Victoria" (1805)	91
Figura 9 – Silhueta da cidade de Vitória (1767)	94
Figura 10 – Mapa da cidade de Vitória (1895)	96
Figura 11 – Viagem inaugural da ferrovia Liverpool – Manchester	106
Figura 12 – Um tempo de convicções e descobertas	111
Figura 13 – Grandes obras em Paris: abertura do <i>Boulevard Saint-Germain</i>	113
Figura 14 – Paris na Exposição Universal de 1900	119
Figura 15 – O Mercado de Sopa em <i>Les Halles</i>	120
Figura 16 – São Sebastião do Rio de Janeiro/RJ	122
Figura 17 – São Caetano nas Gerais e Mato Dentro/MG (1732)	123
Figura 18 – Rio de Janeiro (1890)	125
Figura 19 – Alternativas de moradia na capital federal	128
Figura 20 – Higienismo em ação (1904)	130

Figura 21 – Demolição de cortiços para início das obras da Avenida Central	134
Figura 22 – Porto do Rio de Janeiro – Planta N°. 1	137
Figura 23 – Porto do Rio de Janeiro – Planta N°. 5	138
Figura 24 – Teatro Municipal	140
Figura 25 – Avenida Central	141
Figura 26 – Tipos sociais	142
Figura 27 – Vitória no século XIX	147
Figura 28 – Vista parcial de Vitória	153
Figura 29 – Loteamento do Novo Arrabalde	154
Figura 30 – Projeto do Novo Arrabalde	156
Figura 31 – Planta de Vitória	157
Figura 32 – Área do Campinho	158
Figura 33 – Vila Rubim	160
Figura 34 – Porto de Vitória	164
Figura 35 – Abastecimento de água em Vitória	166
Figura 36 – Vista geral da fábrica de cal – Vitória (1912)	175
Figura 37 – Aterro do Campinho (1910)	180
Figura 38 – Construção de casa	181
Figura 39 – Vista panorâmica do antigo Campinho	183
Figura 40 – Igreja da Misericórdia	185
Figura 41 – O ponto fora da curva	189

Figura 42 – <i>Boulevard</i> Pedro Palácios	191
Figura 43 – Rua Duque de Caxias	195
Figura 44 – Alargamento da Avenida Jerônimo Monteiro	199
Figura 45 – Avenida Jerônimo Monteiro	200
Figura 46 – Porto de Vitória	208
Figura 47 – Ponte Florentino Avidos	209
Figura 48 – Ilha do Príncipe	210
Figura 49 – Fechamento em muxarabiê, rótulas e gelosias	226
Figura 50 – Casas geminadas e sobrado com sacada e sótão (início do século XIX)	227
Figura 51 – Casas na rua José Marcelino, Cidade Alta, Centro de Vitória, tombadas pelo IPHAN	228
Figura 52 – Quiosques da rua do Comércio, junto ao Porto dos Padres, e bonde à tração animal	235
Figura 53 – Ladeira Caramuru, na cidade alta, antes da construção do viaduto	237
Figura 54 – Bonde estacionado no portão do Cemitério de Santo Antônio, após a inauguração, em 1912	238
Figura 55 – Café Globo	240
Figura 56 – Restaurante do Hotel Internacional	241
Figura 57 – Café Rio Branco	243
Figura 58 – Praça Santos Dumont	244
Figura 59 – Praça Costa Pereira, antigo Largo da Conceição	260

Figura 60 – Praça Costa Pereira, antiga Praça da Independência	261
Figura 61 – Aterro do Campinho	262
Figura 62 – Parque Moscoso	262
Figura 63 – Petição de 5 de outubro de 1925	264
Figura 64 – Paris, Rio de Janeiro e Vitória (início do século XX)	269

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
2 CONTRIBUIÇÕES PARA ANÁLISE HISTORIOGRÁFICA DA CIDADE	28
2.1 DA ANTIGUIDADE CLÁSSICA AO PRÉ-URBANISMO.....	28
2.2 A REVOLUÇÃO DA ESCRITA HISTÓRICA.....	33
2.3 A HISTÓRIA URBANA REVISITADA.....	39
3 FAÇA-SE A CIDADE!	58
3.1 A INDISSOCIÁVEL RELAÇÃO ENTRE ESPAÇO E SOCIEDADE	59
3.2 O RELICÁRIO DA HISTÓRIA	65
3.2.1 Cidade das virtudes	67
3.2.2 Cidade compulsória	71
3.2.3 Cidade sitiada	74
3.2.4 Cidade sem fim ou o fim da cidade?	82
3.3. VITÓRIA INVENTADA.....	87
4 E A CIDADE SE REFEZ...	100
4.1 A OFICINA E O ESPELHO DO MUNDO.....	105
4.2 A CIDADE MARAVILHOSA.....	121
5 A TRANSFORMAÇÃO DAS RUAS NA CIDADE DE VITÓRIA	144
5.1. UM DESEJO CHAMADO METRÓPOLE.....	144
5.2 A EXPANSÃO PREMATURA DA CAPITAL CAPIXABA.....	151
5.3 A REINVENÇÃO DA VELHA CIDADE	163
6 O REORDENAMENTO DA VIDA NA CAPITAL CAPIXABA	212
6.1. UMA PODEROSA TEIA DE LEGALIDADE URBANA.....	213
6.1.1. O Código de Posturas de 1890.....	218
6.1.2. O Decreto nº 75 de 11 de março de 1901.....	232
6.1.3. A Lei nº. 276 de 31 de dezembro de 1925.....	249
6.2 VITÓRIA DA MODERNIZAÇÃO.....	257
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS	266
REFERÊNCIAS	277

1 INTRODUÇÃO

A tese ora apresentada — “A reinvenção da cidade: a transformação das ruas e o reordenamento da vida na cidade de Vitória – 1890/1928” — defende a reinvenção da cidade, tratada aqui como metonímia da modernização urbana, como o fenômeno que teve origem no grande arco de modificações nas estruturas econômicas, culturais, sociais e políticas. Tal modernização, em termos de tempo e espaço, atingiu o continente europeu a partir do final da Idade Média, com grande evolução no século XVIII, advinda das Revoluções Industrial e Francesa, com ápice na virada do século XIX para o XX, em uma dinâmica sem precedentes sobre o universo urbano do mundo ocidental.

Consequência da modernidade, da ideologia do progresso e da racionalidade técnica, a reinvenção da cidade se estabeleceu como instrumento de expansão do novo modo de produção emergente, alterando, além das formas de organização espacial, as relações sociais, os hábitos e os costumes da vida nos ambientes urbanos. Com um viés ideológico e outro de base técnica, o discurso em defesa do fenômeno desqualificava o passado e naturalizava a modernização como processo inexorável do progresso social. Sem querer aventurar por sistemas interpretativos, elaborando comparações entre os processos físicos naturais e as realidades sociais que, pelos caminhos da História, tantas vezes resultou temerosas ou inúteis, exclusivamente para efeito de ilustração podemos pensar a reinvenção das cidades da forma que a física moderna define o movimento ondulatório, ou seja, como a propagação de uma perturbação pelo espaço, onde a modernidade seria a realidade perturbadora e a modernização seu instrumento de propagação pelos territórios, como as características visuais provocadas pelo efeito de uma pedra na água. Assim tomado, poderíamos considerar a pedra na água — o epicentro do fenômeno — como a ocorrência da modernidade na Europa e seus movimentos ondulatórios, espalhando-se pela periferia do mundo, como a perturbação modernizadora. As ondas atingiram vários países, entre os quais o Brasil, que experimentou a reinvenção de diversas cidades dentro de um contexto geral, porém com peculiaridades bem características em cada caso específico. E Vitória foi um deles.

Esta investigação resulta do amadurecimento acadêmico e do desejo de aprofundar um tema que, talvez por tê-lo abordado no mestrado, aparentemente demonstra

exaustão, mas ainda carece de muita investigação, de novas abordagens e de olhares que se ponham a desvendar o inesperado no que, às vezes óbvio, se apresenta. Propor um projeto de investigação na mesma direção de um projeto anterior não significa, necessariamente, ofertar mais do mesmo, uma vez que buscamos maior aprofundamento teórico e conceitual sobre o tema, alargando o conhecimento em um traçado que segue um movimento histórico onde se entrelaçam pressupostos a marcar presença em um universo no qual se relacionam elementos pertinentes a um contexto amplo e complexo de mudanças sociais, econômicas e políticas. Assim, a cidade se constitui em um elo maior nessa complexa teia de mudanças que norteiam a longa duração histórica.

Para melhor me fazer entender, recorro a Michel Foucault, que assim define um novo projeto: “[...] você já prepara a saída que lhe permitirá, em seu próximo livro, ressurgir em outra parte e zombar como faz agora: não, não, eu não estou aí onde vocês me espreitam, mas aqui, de onde, rindo, eu os vejo” (FOUCAULT, 1969: 28). A citação de Foucault define a intencionalidade deste novo projeto de pesquisa, que permanece trabalhando no mesmo território do projeto anterior, porém com um novo posicionamento do observador. E isso faz muita diferença.

Este posicionamento diferenciado tem a ver com a mudança na identificação e na abordagem do problema e com a interdisciplinaridade, que aparecem como importantes suportes para realização desse deslocamento. A cidade é polissêmica e, como tal, dá margem a diversas formas de leitura e interpretação. Para percebê-la com uma maior amplitude necessário se faz captar os seus sentidos diversos. Quanto aos sistemas interpretativos, podemos realizar a leitura da cidade por ângulos diferenciados que ora privilegia os aspectos físicos e morfológicos, ora os aspectos da paisagem e da evolução urbana, ou ainda da rede de infraestrutura e dos materiais e técnicas de construção das cidades. Também podemos fazê-lo pelo viés das estruturas e relações sociais nas cidades, dos processos identitários e das sociabilidades urbanas, por meio dos movimentos sociais, ou pelo viés da política, da economia, da cultura, entre tantos outros aspectos possíveis. O desafio deste projeto de pesquisa foi interpretar a cidade articulando categorias de análise distintas, ou seja, espaço e sociedade, tanto na longa duração quanto em recorte mais reduzido, porém intrinsecamente relacionadas, de forma que correspondessem

às questões postas em termos de interesse de estudo na problematização do tema proposto.

Neste novo projeto, primamos por trabalhar o urbano como categoria de análise, tendo a cidade como objeto de pesquisa inscrita na historiografia. Assim, conforme ensina Minayo (2008), partimos do princípio de que a história explicativa é de fundamental importância no sentido do registro, da análise, da interpretação e da identificação dos fatos. Na prática, isso contribui para ampliar o quadro de estudos, definir modelos e estruturar a base teórico-conceitual em interface com as fontes primárias e secundárias, o que exige ampla investigação sobre o tema a orientar a busca de respostas para o problema proposto e explicar *como as transformações ocorridas no espaço urbano da cidade de Vitória influenciaram na adoção de novas práticas sociais e na apropriação dos espaços públicos por parte de sua população, bem como identificar os instrumentos que possibilitaram o reordenamento da vida coletiva no período analisado*. O recorte da investigação concentra-se nos anos finais do século XIX até as décadas iniciais do século XX. Especificamente entre 1890 a 1928, ou seja, iniciou com o ano de publicação do primeiro Código Municipal de Posturas da cidade de Vitória, no período republicano, até o término do governo do Presidente de Estado Florentino Avidos, período em que as fontes revelaram um volume significativo de mudanças físicas e sociais na cidade.

Para tanto, foi necessário proceder a uma ampla leitura bibliográfica e lançar mão de autores de distintas escolas, porém tendo como principal referência o historiador Bernard Lepetit¹, o qual nos ensina que a interdisciplinaridade -se inscreve em um processo de evolução contínuo do campo das ciências sociais, que todos esses campos participam do mesmo tipo de conhecimento e que entre eles as inter-relações são múltiplas e os limites jamais estanques, configurando um processo bastante complexo na medida em que nos conduz a lógicas e temporalidades não

¹ Bernard Lepetit foi um historiador francês que dedicava suas reflexões à história urbana, às cidades e ao espaço em relação às categorias temporais e sob escala de observação variada, nas quais se destacam a dinâmica da trajetória dos atores sociais e o diálogo da história com as demais disciplinas. Nasceu em Versalhes, em 28 de agosto de 1948, cursou a reconhecida *École Normale Supérieure de Saint-Cloud*, doutorou-se em História (*Doctorat de Troisième Cycle*) e depois *Douctorat d'État em Lettres* (História e Geografia) na Universidade de Paris I. Foi professor da *École des Hautes Études em Sciences Sociales*, desde 1984, e diretor de estudos a partir de 1989 até a sua prematura morte por atropelamento, em 31 de março de 1996, em Versalhes. Foi secretário e coeditor dos *Annales*, de 1985 a 1990, e teve uma carreira, ainda que breve, dinâmica e suscetível a novos desafios.

coincidentes. Dessa forma, a interdisciplinaridade apresenta-se como um caso de transferência cultural, em que ela teria a capacidade de reduzir a altura dos muros entre as diferentes disciplinas, possibilitando o uso comum da diversidade de elementos que constituem as múltiplas mediações do diálogo entre as áreas de conhecimento ou, como bem ilustra o autor, permitindo o compartilhamento das flores cultivadas no jardim dos vizinhos. Acreditamos também ser essa a melhor forma para interpretar a polissemia urbana. Como bem disse Lepetit (1990), para ler a cidade podemos transitar pelas várias correntes conceituais metodológicas sem a necessidade de nos tornarmos prisioneiros de nenhuma delas. Um conselho que procuraremos sempre seguir.

Nesse sentido, além de passear pelos campos da História juntamente com Bernard Lepetit, Sérgio Buarque de Holanda, Jacques Le Goff, Lewis Mumford e Sandra Jatahy Pesavento, realizamos empréstimos e apropriações conceituais advindas dos jardins da sociologia, onde Karl Marx e Friedrich Engels foram leituras referenciais para entendimento da modernidade, tão quanto a releitura que Marshall Berman deles faz, ou as elucidativas questões advindas das consequências da modernidade levantadas por Anthony Giddens. Os clássicos e multidisciplinares Walter Benjamin e Françoise Choay nos possibilitaram perceber a amplitude conceitual do universo urbano e realizar cruzamentos essenciais à captura do seu sentido. Da arquitetura e urbanismo, referências como Henri Lefebvre e Nestor Goulart Reis Filho foram fundamentais desde os primeiros momentos da iniciação acadêmica até o mergulho na complexidade dos estudos avançados. Da Geografia, leituras como as de Milton Santos e David Harvey foram esclarecedoras para entendimento do fenômeno urbano, como também a de Denis Castilho foi para compreensão do processo da modernização urbana. No campo da arqueologia urbana, além das leituras realizadas, tivemos o privilégio singular de conviver, por um pequeno, porém intenso período, com Manuela Martins, Maria do Carmo Franco Ribeiro e uma aguerrida e competente equipe de investigação, compartilhando dos seus afazeres cotidianos e das preocupações acadêmicas. Esse e outros tantos formam um conjunto de referências e distintas influências que muito nos ajudou na produção do conhecimento acerca da cidade e de sua trajetória pela História, pois nosso tema transita por áreas formadoras de uma trama teórico-conceitual, que nos obriga a ultrapassar o entendimento fragmentado do universo urbano, prática muito comum

nesse tipo de pesquisa que tentamos evitar, contribuindo para o novo formato, reivindicado pelo campo da História Urbana, e que, por sua vez, constitui o cerne da nossa abordagem.

Tal passeio tem sabor familiar, uma vez que esta pesquisa bem flerta com a interdisciplinaridade da mesma forma como se apresenta minha formação acadêmica e experiência profissional. A vida acadêmica iniciou-se no Instituto de Filosofia e Teologia da Arquidiocese de Vitória, passando pelos cursos de Arquitetura e Urbanismo – Universidade Federal do Espírito Santo; Administração – Faculdades Integradas de Aracruz, e especialização em Gestão de Cidades, até chegar ao Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas, da Universidade Federal do Espírito Santo, onde optei pela vertente da História Urbana, tanto no mestrado como no doutorado. Também as atividades relacionadas ao mundo do trabalho sempre orbitaram em torno das questões relativas às cidades ou ao universo urbano, seja atuando em diferentes áreas da esfera pública — como secretário municipal de planejamento, obras e educação, em governos distintos —, seja coordenando equipes multidisciplinares, em organizações privadas, trabalhando na produção de legislações, planos, programas e projetos urbanísticos. As atividades de docência em instituição de ensino superior também abordaram a temática urbana.

Sempre buscando o equilíbrio entre a análise espacial e os aspectos sociais da vida urbana, considerando a cidade como fruto da ação inventiva do homem e inserida na ordem social do seu tempo histórico, o leitor poderá identificar, no decorrer do trabalho, que a relação estabelecida entre a cidade fisicamente edificada e aquela socialmente construída sempre foi de permanente diálogo, o que fortalece nossa opção de leitura da cidade, articulando a relação espaço/sociedade como fator fundamental na captura e na interpretação da sua história social. Poderá perceber também a confirmação da nossa hipótese ao verificar que as intervenções ocorridas na cidade de Vitória, no final do século XIX e nas décadas iniciais do século XX, realizadas a partir de referências internacionais, mais especificamente a partir de modelos urbanísticos europeus, favoreceram a criação de novos espaços e de novas relações de sociabilidades; que a apropriação desses espaços construídos ou daqueles reconstruídos não foi comum a todos os segmentos da população; que os três códigos de posturas promulgados nos anos de 1890, 1901 e 1925 definiam

claramente a quem se destinavam os benefícios da modernização urbana, além de normatizar a nova formatação da cidade e reordenar a vida de sua gente; e que as ações de enobrecimento das áreas urbanas, realizadas com recursos públicos, proveram melhorias somente em algumas regiões da cidade e sua consequente valorização imobiliária, expulsando os moradores pertencentes aos segmentos sociais empobrecidos, quando se aprofundou a segregação socioespacial e gerou-se um caráter excludente à cidade reinventada.

Para confirmação dessas constatações — que evidenciam a ocorrência do fenômeno da modernização urbana em terras capixabas —, além do uso de referências bibliográficas, realizamos o trabalho com fontes históricas compostas por documentos como relatórios e mensagens de governo, registros fotográficos, notícias em jornais e periódicos do Estado do Espírito Santo e do Rio de Janeiro, coletados nas investigações realizadas em instituições como a Biblioteca Nacional, o Arquivo Nacional, o Instituto Moreira Salles/RJ, o Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, a Biblioteca Central da UFES, a Biblioteca Pública do Estado do Espírito Santo e o Arquivo Geral da Prefeitura de Vitória.

Alertados pelas críticas da Nova História ao excessivo valor dado às fontes oficiais pela escrita histórica tradicional, mesmo não se tratando de análise semiótica, lançamos mão de representações iconográficas, como também buscamos compreender as distintas realidades trabalhadas por meio da Literatura, coadunando com a historiadora Sandra Jatahy Pesavento que, ao longo da sua trajetória acadêmica, foi muito além das análises espaciais da cidade, sempre defendendo a construção de uma história cultural do universo urbano. Realizamos também o uso de projetos de engenharia, mapas e bases cartográficas, sensos demográficos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), normas e legislações do período produzidas pelos governos do Estado do Espírito Santo e da cidade de Vitória, petições da população de Vitória enviadas ao executivo municipal; enfim, um conjunto daquilo que, na próxima seção, denominamos de utensilagens contributivas para a análise historiográfica da cidade que, além de comprovar a ocorrência do fenômeno da modernização urbana em Vitória, possibilitaram identificar as singularidades da sua constituição.

Assim, e do ponto de vista metodológico, conduzimos o trabalho em um procedimento histórico-explicativo, correlacionando pesquisa bibliográfica e pesquisa documental em um procedimento sistematizado entre coleta de dados, delimitação das variáveis, interpretação e análise dos dados pesquisados, relacionando as variáveis e construindo as seções desta tese, obedecendo ao método de abordagem qualitativa. Essa abordagem, por sua vez, nos permitiu uma maior fundamentação da natureza dos fenômenos históricos estudados, em um encadeamento interpretativo mais coerente entre tempo, mudanças estruturais e mudanças de paradigmas que permeiam a trajetória do nosso tema, expressando as intrincadas relações na contextualização dos estudos sobre as cidades.

A pesquisa demandou desafios e inicialmente pensamos na construção do trabalho composto em quatro seções; no entanto uma inquietação que sempre me acompanhou pelas incursões da História Urbana ampliou o campo de observação, não diretamente sobre o objeto a ser investigado, mas acerca do campo disciplinar e do seu referencial teórico. Desse modo, ampliamos a organização temática dedicando a segunda seção ao debate das circunstâncias históricas e das contribuições que auxiliaram a constituição da História Urbana como disciplina. Importante frisar que não se trata de uma parte complementar e sequencial às demais, pois surge como contribuição aos estudiosos que se propuserem a analisar historiograficamente a cidade, um ponto de partida que muita falta faz por se tratar de um campo disciplinar muito recente, sem sistematizações historiográficas substanciais. Por isso, dedicamos a Seção 2 às denominadas “Contribuições para análise historiográfica da cidade”.

Esse segmento da tese parte das preocupações existentes ainda na Antiguidade Clássica, quando a cidade já era objeto de reflexão, chegando até ao que Choay (1992) denominou Pré-Urbanismo, ou seja, época das reflexões sobre a nascente sociedade industrial e suas consequências. Além de apresentar o caráter histórico das preocupações com a cidade no decorrer do tempo, demonstramos que o interesse sobre o tema evoluiu na mesma proporção que evoluíram os problemas postos pelas novas circunstâncias que envolveram as cidades. Do Pré-Urbanismo chegamos a um importante ponto de inflexão do fazer historiográfico, o movimento

denominado Nova História — capitaneado pelos *Annales*² —, a partir do qual debatemos algumas de suas reivindicações, perspectivas e elaborações sobre os rumos da escrita histórica, bem como os novos contornos da História Urbana.

Percorremos correntes de pensamento, dialogamos com autores e obras para efeito de demonstração de algumas áreas de interesse de investigação sobre o urbano, dando notas a respeito da evolução do pensamento científico sobre as cidades. Na elaboração da seção, utilizamos um método que se desloca em duas direções: na horizontal, discorremos acerca da evolução do pensamento sobre o urbano, dos clássicos à atualidade; na vertical, apresentamos uma amostragem da produção científica acerca da problemática urbana nos planos internacional, nacional e local. Assim, tentamos não incorrer em erro comum quando se trabalha na longa duração, ou seja, apresentar a História como uma linha evolutiva, homogênea e datada. Como resultado, verificamos que a História Urbana é uma disciplina que solicita maior densidade e acúmulo de investigações nos três planos analisados; mesmo sendo um campo científico partilhado por várias áreas do conhecimento, carece de maiores experiências partilhadas com saberes integrados; apresenta-se como uma área ainda muito recente, mas em estado de crescente interesse para a História como disciplina; possui maior acúmulo e desenvolvimento em países com tradição historiográfica mais consolidada, entretanto bem aquém das necessidades interpretativas em um mundo cada vez mais urbano e complexo; apresenta massa crítica em evolução no Brasil e boas iniciativas em terras capixabas, que ainda carece de maior produção e investigações mais dedicadas à área. Enfim, trata-se de um campo de pesquisa com a mesma natureza das cidades, cada vez mais vasto e desafiador.

A Seção 3 — “Faça-se a cidade!” —, inaugura a investigação propriamente dita, porque, no projeto original, corresponderia à Seção 2. Tratamos da origem dos primeiros assentamentos humanos, discutimos o processo de passagem da aldeia à

² Utilizaremos o termo *Annales*, como faz Peter Burke (2010), em *A Escola dos Annales: a revolução francesa da historiografia*, não para denominar uma escola, mas para referir ao movimento historiográfico constituído no início do século XX, na França, que, entre outros, propunha ultrapassar as fronteiras da análise positivista da história; construir uma história-problema, em vez de realizar a tradicional narrativa dos eventos; ampliar e renovar o quadro das pesquisas históricas por meio da interdisciplinaridade; considerar a história de todas as atividades humanas e não apenas a história política; e substituir o tempo breve da história dos acontecimentos pelos processos de longa duração.

cidade e refletimos sobre as circunstâncias daquela que talvez seja a obra mais complexa que o homem pôde empreender até os dias atuais. Fugindo das chaves tradicionais que interpretam a fixação do homem no território como fruto da revolução da agricultura ou da divisão sexual do trabalho, nosso modelo explicativo, desde a segunda seção deste texto, trabalha com o conceito de que a invenção da cidade e a persistência do homem em nela continuar a apostar sua existência são derivadas da sua predisposição para viver em sociedade. Em outros termos, defendemos que apenas os fatores vinculados à produção, ao trabalho ou à divisão social não deram origem à cidade, mas buscamos compreender sua gênese a partir de uma realidade constituída por uma série de componentes a indicar uma natureza mais multifacetada do que unilateral, o que tornou nossa investigação permeável a diversas contribuições analíticas e não rigidamente filiada a uma corrente teórica apenas.

O caráter polissêmico da cidade exige diálogos interdisciplinares e a sua análise historiográfica deve ser capaz de compreender a realidade sinuosa em que está inserida, sem se deixar seduzir pelas interpretações retas e empobrecedoras dos complexos significados produzidos pela indissociável relação entre espaço e sociedade. As contribuições produzidas por Bernard Lepetit discorrem sobre sistemas interpretativos do urbano que nos permitem realizar leituras da cidade por ângulos diferenciados, ora privilegiando os aspectos físicos, ora o viés social, mas nunca dissociados. Essa maneira de pensar a história das cidades constitui uma opção conceitual, em que o espaço é considerado muito mais do que o cenário das realizações humanas, bem como as relações sociais são pensadas com os seus respectivos componentes espaciais. Dito de outra forma, defendemos que a História Urbana deve estar atenta tanto às formas quanto aos processos sociais que proporcionam a constituição da cidade. As tramas urbanas nos desafiam a decifrar a cidade num jogo de interpretação em que a percepção do seu enredo se realiza na indissociável articulação entre os grupos sociais e a configuração material do espaço, uma vez que a cidade, entendida como a articulação da sociedade em um dado espaço, se conjuga na contemporaneidade e se realiza por meio de inumeráveis cruzamentos.

A seção apresenta também uma breve reflexão, amparada por meio de fontes secundárias, acerca da cidade em períodos históricos pontuais sem, no entanto,

pretender elaborar uma história total das urbes. Analisando a cidade em sua longa duração, questionamos determinados posicionamentos que sugerem a existência de uma grande descontinuidade entre o mundo antigo e o nosso, que praticamente transforma a Antiguidade em um tempo inatingível e sem conexões com o tempo presente. Sabemos que a produção da cidade moderna excluiu grande parte da população dos benefícios da urbanização, assim como a acrópole e a democracia grega eram destinadas para os poucos homens considerados cidadãos. Posteriormente, ambas reivindicaram um sentido de virtude universal, como uma representação ideal de um mundo nem tanto. Do mesmo modo que o Império Romano, os impérios modernos criaram cidades à sua imagem e semelhança, subjugaram nações, difundiram símbolos, induziram formas de produzir, pensar e viver, como também geraram cidades de maneira compulsória, utilizando o urbanismo como instrumento de poder. Como as cidades medievais, a cidade moderna também ergueu suas muralhas. Os muros de pedra na Idade Média, ao tentarem proteger as cidades dos invasores externos, limitavam o seu crescimento, da mesma forma que os muros institucionais, jurídicos e sociais erguidos pelas cidades modernas segregaram espacialmente os seus concidadãos, limitando a apropriação dos territórios comuns por parte de todos. Em ambos os casos, as cidades são sitiadas por si mesmas.

Fechando a terceira seção, iniciamos a discussão acerca da cidade de Vitória, tratando inicialmente de sua invenção, para nas seções finais analisarmos mais detalhadamente o processo de sua reinvenção e as mudanças ocorridas, tanto na cidade fisicamente edificada, como na socialmente construída. Sem realizar vínculos mecânicos e diretos, sugerimos que as contribuições das cidades do passado chegam à cidade contemporânea não só por meio de heranças espaciais, mas também culturais, comprovando a assertividade daquilo que, em suas obras, defende Bernard Lepetit: que, na cidade, a sociedade convive em espaços oriundos de diversos momentos do passado, ressignificados na vivência do tempo presente, cruzando relações sociais difusas e intensas com os ritmos mais cadenciados da evolução das formas espaciais produzidas, o que nos faz concluir que espaço construído e práticas sociais se influenciam mutuamente.

Na Seção 4 — “E a cidade se refez...” —, dissertamos sobre a cidade industrial, nascida da nova ordem social proveniente das Revoluções Industrial e Francesa,

buscando demonstrar que as mudanças estruturais ocorridas nas sociedades ocidentais, com o advento da modernidade e com o triunfo do capitalismo, transformaram profundamente o espaço, a sociedade, a natureza, a paisagem e as relações sociais. Tomamos, assim, os casos emblemáticos da industrialização inglesa, das reformas urbanas nas cidades de Paris e do Rio de Janeiro, por meio de várias fontes primárias e secundárias, demonstrando a larga amplitude, a natureza e os sentidos do fenômeno da modernização urbana.

Iniciamos com uma discussão teórica, em que abordamos se há pertinência ou não em afirmar que a modernização urbana levou as velhas cidades a se transformarem a tal ponto de se verem mudadas em sua essência, de operarem uma mutação tão intensa que o nome naquilo em que se transformaram não corresponde mais ao sentido que antes se tinha de uma cidade, ou seja, que suas mudanças estruturais romperam completamente com o que até então se conhecia a ponto de reinventá-la. Nesse sentido, filiamo-nos à corrente interpretativa de que as transformações ocorridas foram capazes de alterar significativamente a natureza das cidades, uma vez que aquilo a ser garantido nesse processo como permanência não foi capaz de continuar designando o que outrora se constituía como cidade, faltando apenas designar outro nome à coisa representada.

Dessa forma, consideramos o detalhamento do processo que deu causa a tão relevante mudança como fundamental à investigação. Mesmo que, à primeira vista, pareça lugar comum revisitarmos a Revolução Industrial e suas consequências sobre as cidades, a sua recusa muito nos fragilizaria e nos retiraria a substancial sustentação para defesa da tese em questão, ou seja, de que o fenômeno da modernização urbana produziu impactos tão relevantes sobre a organização espacial e a vida nas cidades a ponto de mudar drasticamente as suas funções. Se a modernidade fez desaparecer a cidade tradicional, como poderíamos interrogar sobre o que a substituiu se não abordadas as causas e a natureza da urbanização que a sobrepôs? Como discutir sem o justo entendimento da origem sobre o destino que tomaram as cidades das sociedades ocidentais quando propuseram se reinventar? Essa busca nos proporcionou estabelecer uma linha de raciocínio necessária ao entendimento de como um fenômeno realiza conexões no campo físico, simbólico e ideológico entre realidades tão distantes e distintas.

Na Seção 5 — “A transformação das ruas na cidade de Vitória” —, tratamos do caso das mudanças espaciais ocorridas na capital capixaba, no período compreendido entre 1890 a 1928, estabelecido em função da data de promulgação do primeiro Código de Posturas do período republicano até o último ano do governo do presidente do Estado do Espírito Santo, Florentino Avidos. Nesse intervalo, as fontes informam haverem ocorrido as mais relevantes mudanças socioespaciais na cidade. Por questões de organização didática da abordagem, trabalhamos as transformações espaciais na Seção 5 e as de cunho social na Seção 6, porém, como dissemos anteriormente, sem deixar de articular a devida relação entre espaço e sociedade como fator fundamental na captura e na interpretação da história social da cidade.

Partimos da escuta das vozes modernizadoras que se propuseram a defender, de forma intransigente, as mudanças estruturais da cidade. Identificamos esse propósito manifesto, principalmente, nos discursos oficiais, em que capturamos a exata demonstração de como a força da ideologia do progresso reverberou das grandes metrópoles dos países centrais até as cidades mais distantes do epicentro do fenômeno. Se a modernização urbana se estabeleceu como um deus a ser reverenciado, José Carvalho de Muniz Freire foi o seu profeta. O discurso do presidente de Estado revela a sua concepção de desenvolvimento e fornece pistas para melhor compreendermos a sua determinação em realizar um projeto que previa sextuplicar a cidade de Vitória, no final do século XIX, projeto que definimos como uma expansão prematura da cidade. Todas as pesquisas analisadas, que tiveram Muniz Freire ou o seu plano estratégico para o Espírito Santo ou, principalmente, o projeto de expansão da cidade denominado de Novo Arrabalde como objetos de estudo, se não reforçaram a mistificação do político como grande visionário, realizaram análises voltadas apenas para a discussão do projeto físico ou de suas implicações na paisagem ou no espaço urbano. Para defendermos a tese da expansão prematura da cidade, nos apoiamos em fontes primárias que possibilitaram a desconstrução do discurso do referido presidente quanto à sua justificativa para implantação do Novo Arrabalde.

Apresentamos também, nessa seção, os desafios impostos à modernização da cidade enfrentados pelos governos estaduais, uma vez que o governo municipal teve papel coadjuvante nesse processo, em função da sua baixa capacidade de

investimento. Surtos epidêmicos, falta de infraestrutura urbana com carência nas áreas de saneamento, pavimentação e drenagem das vias, iluminação pública, abastecimento de água, transporte coletivo, entre tantos outros componentes dos paradigmas da cidade moderna, considerados necessários a uma cidade que se desejava indutora do desenvolvimento regional. Por meio de fontes primárias, nos colocamos a identificar os limites e as possibilidades da modernização estatal, as crises cíclicas de uma economia agroexportadora sustentada pela monocultura do café e seus impactos no orçamento público estadual, bem como as realizações ou a falta delas em cada governo dentro do período estudado. Discutimos também a natureza dessas intervenções, o processo de enobrecimento das regiões urbanizadas, a valorização imobiliária gerada nas áreas revitalizadas, a expulsão dos segmentos economicamente mais vulneráveis para as franjas da urbanização, denotando o caráter excludente da reinvenção da cidade.

Na Seção 6 — “O reordenamento da vida na capital capixaba” —, mostramos uma poderosa teia tramada pela legislação urbana, expressa nos três códigos municipais de posturas promulgados no decorrer do período analisado, que, para além das exigências relacionadas à regulamentação dos padrões construtivos da cidade, estabeleceu normas de comportamento social imputadas ao cidadão que se queria ver civilizado aos moldes europeus, ou seja, da mesma forma que o legislador impunha um novo padrão construtivo para suas formas físicas da cidade, também tentava estabelecer, de forma também compulsória, novos padrões e hábitos sociais.

O debate que promovemos nas seções anteriores nos permitiu constatar que o advento da modernidade implicou a construção de novos padrões urbanísticos, novo imaginário social e novas formas de apropriação e utilização do território urbano. Buscamos, dessa forma, compreender as singularidades desse fenômeno no contexto capixaba e desvendar as formas que, como as transformações no espaço urbano de Vitória, influenciaram na adoção de novas práticas sociais e na apropriação dos espaços públicos por parte de sua população. Com a análise da legislação urbanística, identificamos os instrumentos que viabilizaram e legitimaram o reordenamento da vida coletiva na cidade. Como contraponto, analisamos as manifestações públicas de clamor da população capixaba por serviços de infraestrutura, reclamados ao executivo municipal, por meio da análise das fontes

primárias denominadas petições, um instrumento administrativo de uso geral, por meio do qual aos cidadãos era permitido "dialogar" com o prefeito municipal. Observamos que as necessidades mais urgentes dos segmentos empobrecidos da cidade, residentes nas regiões mais precárias da ilha, eram diametralmente opostas às intervenções realizadas pelo Estado. Assim, a reinvenção da cidade se fez de maneira parcial e as franjas da cidade e os velhos arrabaldes permaneceram precários, como pode ser confirmado pela leitura do principal instrumento de diálogo entre a sociedade civil e o poder executivo municipal, que nos levou a constatar que a reinvenção da cidade de Vitória foi generosa apenas para alguns dos seus cidadãos.

2 CONTRIBUIÇÕES PARA ANÁLISE HISTORIOGRÁFICA DA CIDADE

“A cidade não conta o seu passado, ela os contém como as linhas da mão, escrito nos ângulos da rua, nas grades das janelas, nos corrimãos das escadas, nas antenas dos para-raios, nos mastros das bandeiras, cada segmento riscado por arranhões, serradelas, entalhes, esfoladuras”.

Ítalo Calvino

Com certeza, a invenção da cidade encontra-se em tempos imemoriais, mas a sua trajetória pelos tempos históricos deixou evidências que muito tem a nos contar sobre os espaços urbanos e a vida em seus domínios, na longa duração. Elas estão presentes nos vestígios arqueológicos, nas representações artísticas, nas obras literárias, na fotografia, nos estudos, planos e projetos, nos documentos oficiais, entre tantas outras formas de registro sobre os quais debruçam-se pensadores de múltiplas áreas do conhecimento, com seus métodos e procedimentos específicos, na tentativa de desvendar o efeito do fenômeno urbano ou sobre ele intervir. Esses elementos formam as utensilagens que irão contribuir para a análise historiográfica das cidades.

A observação, a leitura e a interpretação sistemáticas produziram saberes que, ao longo do tempo, foram constituindo campos específicos de estudos acerca do universo urbano, possibilitando perceber a evolução do pensamento sobre a cidade na longa duração. Assim, de forma breve, concisa e sem pretensões conclusivas, descrevemos um trajeto pelo qual fizemos percorrer vários pensadores de diferentes campos do conhecimento, de tempos históricos distintos, apresentando algumas de suas inquietações intelectuais e áreas de interesses que contribuíram para o acúmulo do saber sobre as cidades.

2.1 DA ANTIGUIDADE CLÁSSICA AO PRÉ-URBANISMO

Cada cidade tem uma história repleta de especificidades que, por lhe ser própria, a caracteriza e lhe confere uma identidade peculiar. Para se bem conhecer uma cidade importante, é fundamental aprender do seu ato fundador às peculiaridades inerentes às transformações socioespaciais apresentadas ao longo de sua

existência. Na longa duração, não foram poucos os que se lançaram ao desafio que, no mínimo, remonta à Antiguidade Clássica, quando “na verdade, a reflexão sobre o fenômeno urbano pode já ser encontrada nas obras de Platão (428-348 a.C.) e de Aristóteles (384-322 a.C.), ainda que englobada genericamente no contexto da Filosofia”, conforme informa Ribeiro (2010, p.29). Reforça a autora que o interesse pelo conhecimento sobre a cidade permaneceu em períodos históricos subsequentes, com ênfase especial para o Renascimento, quando surgiram os *Tratados de Arquitetura*, em que eram discutidas linguagens, normatizações e métodos para projetar edifícios e organizar as cidades, destacando-se Leon Battista Alberti, Antonio di Pietro Averlino — o Filarete —, Francesco Di Giorgio Martini, Thomas More, entre tantos, mas com especial relevância a contribuição dada por Marcus Lucius Vitruvius Pollio, arquiteto romano mais conhecido por Vitrúvio, e o seu tratado *De Architectura*.

A partir do século XIX é que foram intensificadas as contribuições para análise do fenômeno urbano nas cidades ocidentais, dada a necessidade de interpretação dos problemas oriundos do forte crescimento demográfico, da intensa urbanização e do advento da sociedade industrial. Em curto tempo histórico, surgiram cidades cada vez maiores, despontaram as metrópoles e as conurbações em movimento quase contínuo. Houve um fenômeno sem precedentes na História, que fez emergir uma infinidade de problemas socioespaciais e, conseqüentemente, a busca por respostas e alternativas.

Ao mesmo tempo em que a cidade do século XIX começava a tomar forma, com a criação de uma nova ordem social, novas realidades foram constituindo-se no inédito cenário urbano. De outro lado, movimentos igualmente novos foram estabelecendo-se para enfrentamento dessas realidades, da mesma maneira que antigos e novos saberes foram interagindo e criando conhecimentos que ampliaram e refinaram a capacidade de observação e reflexão sobre o fenômeno que se estabelecia. Ainda é um tempo em que os historiadores estão a descrever as cidades pelo viés dos acontecimentos, ressaltando os “grandes lugares”, os “grandes personagens” com seus “grandes feitos”. Outros pensadores, incomodados com os efeitos produzidos pela cidade industrial, tentaram interpretá-la e estudos se realizaram a partir do desenvolvimento de disciplinas como a antropologia, a

sociologia e a recente “ciência das cidades” — o urbanismo —, que mais tarde serviriam de abundante fonte contributiva para análise historiográfica da cidade.

Choay (1992), ao discorrer sobre pensadores que se dedicaram à interpretação do fenômeno urbano, defende que, no século XIX, período que denomina pré-urbanismo, o estudo da cidade assumiu aspectos distintos. Havia quem, de modo descritivo, observava os fatos isoladamente, tentando ordená-los de forma quantitativa, em um momento onde a sociologia nascente incorporava e utilizava conceitos e aplicações da estatística, chegando a ponto de tentar estabelecer leis para explicar o crescimento das cidades, situando o fenômeno em uma rede de causas e efeitos. Alguns elaboraram teorias comparando o crescimento das cidades a processos patológicos e criaram metáforas para designar fenômenos que ainda não conseguiam explicar, vinculando a nova realidade urbana à desordem, às anomalias ou a algum tipo de doença.

Outros, de perfil humanista, denunciaram o precário estado das condições físicas e morais em que se encontravam a classe trabalhadora e os pobres, particularmente na Inglaterra. Médicos, dirigentes municipais e membros da igreja publicaram Artigos em revistas e jornais, que contribuíram para a criação das Comissões Reais de pesquisa sobre higiene, publicadas como Relatórios ao Parlamento. Além de auxiliarem a criação de uma legislação inglesa específica sobre trabalho e habitação, esses relatórios forneceram enormes somas de informações acerca das grandes cidades e suas sociedades, constituindo-se em valiosas fontes de pesquisa histórica. Choay (1992) sugere serem os pensadores políticos os que melhor nortearam as discussões sobre a questão urbana, com seus relatos de grande amplitude e precisão.

Engels, em particular, pode ser considerado como um dos fundadores da sociologia urbana. Se nos reportarmos às análises de *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*, constatamos que, além de suas próprias pesquisas, feitas meses a fio nos *slums* de Londres, Edimburgo, Glasgow, Manchester, ele utiliza sistemática e cientificamente todos os testemunhos disponíveis: relatórios de polícia, Artigos de jornais, grandes obras, como também os relatórios das Comissões Reais, que Marx utilizará vinte anos depois em *O Capital* (CHOAY, 1992, p.5-6).

Comenta ainda a autora que não foi somente Friedrich Engels que se posicionou denunciando a situação de precária higiene da cidade industrial; mesmo em correntes de pensamento distintas ou opostas, no século XIX, pensadores como

François Marie Charles Fourier, Pierre-Joseph Proudhon, Matthew Arnold, John Ruskin, Thomas Carlyle, entre tantos, também polemizaram acerca das condições de habitação dos trabalhadores; as distâncias cada vez maiores entre casa e trabalho; os lixões espalhados pela cidade; a ausência de áreas verdes, parques e jardins; e a divisão por classes sociais na ocupação territorial da cidade.

Nesse pré-urbanismo, pensadores de disciplinas variadas ofertaram importantes contribuições para análise historiográfica da cidade; no entanto, devemos registrar que a crítica na época não se voltava apenas para a cidade e suas mazelas, mas para o conjunto das questões sociais, políticas e econômicas da sociedade industrial. Isso não quer dizer que havia unidade em torno dessas questões; pelo contrário, eram poucos os que faziam a articulação entre os problemas da “nova cidade” com os problemas da “nova sociedade”. Menos ainda eram aqueles que correlacionavam a organização social às desigualdades por ela produzidas; que conseguiam compreender que a diferença abissal entre as classes sociais era fruto da instituição de um modelo de desenvolvimento fundamentado na acumulação de riquezas por uma pequena parcela da população, quando a produção dessa mesma riqueza era obra do seu conjunto.

Tal falta de sincronia na análise, que pode ser oriunda de causas diversas, Choay (1992) classifica categoricamente como recusa intelectual dos pensadores, à exceção de Marx e Engels, ao não considerarem os problemas urbanos resultado do conjunto das condições sociais, econômicas e políticas daquele momento. Talvez haja força excessiva na expressão da autora quando classifica como “recusa” o que poderia ser carência teórico-metodológica ou mesmo dificuldade de análise, pela condição tão complexa quanto inédita do problema colocado. Jogar o debate para o campo da recusa nos faz pensar em um ato deliberado de vontade, em posicionamento político ideológico dos autores, uma seara um pouco mais complexa para estabelecer-se uma conexão assim tão imediata.

Divergência pontual à parte, coadunamos com Choay quando afirma que os problemas urbanos não eram uma anomalia ou uma doença passível de cura; pelo contrário, o que dava causa aos problemas identificados, no decorrer da vida nas cidades, eram justamente a revolução industrial e o desenvolvimento da economia capitalista. Nesse período, o interesse pelo universo urbano ampliou-se pelos mais

variados campos do conhecimento e a cidade, a rua e a multidão passaram a habitar o imaginário social e começaram a aparecer nas representações identificadas em inúmeros trabalhos artísticos, literários, na arquitetura e nas diversas ciências humanas. Dessa multiplicidade contributiva, surgiram novas modalidades de estudo. A partir de então, relevantes abordagens temáticas, nas quais o fenômeno urbano é trabalhado como instrumento de interpretação histórica, passaram a definir o papel das cidades no processo de desenvolvimento capitalista, tornando-se uma questão central para o estudo da História Urbana, em um momento em que a metrópole, a cidade ou a rua passaram a constituir-se em objeto de análise historiográfica.

A definição da História Urbana como uma área específica do conhecimento científico é de datação recente. Segundo Silva (2002), uma confusão há muito persiste entre a história das cidades, a história das civilizações e do território, essa última discutida sob a forma de história local, história dos países e da região. Até bem pouco tempo, as chamadas biografias urbanas não eram escritas por historiadores ou especialistas. Esse gênero, que se consagrou em meados do século XX, utilizava uma narrativa convencional para elevar uma determinada localidade e destacar os seus acontecimentos relevantes. Com uma apresentação cronológica, focalizando figuras ilustres e datas significativas, as biografias urbanas, sem se importarem em realizar uma abordagem de processos mais vastos e aprofundados, tampouco expor contextos sociais, seus conflitos ou dinamismo, adotavam o padrão positivista em suas narrativas. Por outro lado, a história do urbanismo, que expunha a organização física dos territórios urbanos, era escrita por arquitetos e urbanistas, nem sempre com formação de historiador. Essa produção compunha os escritos no âmbito da História da Arte e/ou da Arquitetura, que tinha seus interesses mais centrados em aspectos físico-espaciais do que no âmbito da história social ou da produção cultural.

Por sua vez, Rangel (2009) reconhece que os estudos dos campos da sociologia e antropologia estão algumas décadas à frente dos estudos historiográficos, quando a questão diz respeito ao acúmulo de reflexões e pesquisas acerca do modo de vida urbano ou daquilo que se poderia chamar de uma natureza social específica das cidades. Desde o início do século XX, essas áreas do conhecimento têm desenvolvido pesquisas específicas acerca da cultura urbana e das relações sociais nas cidades, de tal forma que tanto a produção acadêmica como os cursos de

graduação e pós-graduação, em países da Europa e América do Norte, têm se dedicado exclusivamente aos estudos da questão urbana.

Em meados do século XX, pesquisadores em ciências sociais ocupavam boa parte das suas pesquisas em estudos sobre o processo de desenvolvimento, industrialização e urbanização, na tentativa de abordar o acontecimento urbano de forma a compreendê-lo com mais propriedade. Foi um tempo também em que se iniciavam os primeiros movimentos no sentido da construção de um campo específico da História, significativamente diferente daqueles trabalhos em biografias das cidades, até então hegemônicos. Assim, o campo da História Urbana se consolidou como disciplina, articulando-se com tantas outras a contribuir com a análise e a interpretação das cidades, tendo origem nos países com maior acúmulo de produção historiográfica.

2.2 A REVOLUÇÃO DA ESCRITA HISTÓRICA

Ao analisar comparativamente o processo cíclico comum da historiografia à trajetória dos *Annales* — que tem a afiada propriedade de revogar verdades, subverter paradigmas e promover rupturas com o passado — Burke afirma que “os rebeldes de hoje serão o *establishment* de amanhã, que, por sua vez, se tornarão alvo dos novos rebeldes” (BURKE, 2010, p.13). Esse refinado humor acadêmico encontra sentido no fato de que, ao mesmo tempo em que boa parte dos historiadores ainda mantinha a escrita pelo viés dos acontecimentos, movimentos contrários a essa prática já emitiam sinais de rebeldia, reivindicando uma nova narrativa para a História.

O descontentamento presente nas críticas realizadas pelos *Annales* à História tradicional, ainda segundo o autor, principalmente nos idos de 1920, em sua primeira geração — capitaneada por Marc Bloch e Lucien Febvre —, voltava-se contra as abordagens desidratadas de uma história política e militar que teimava em ancorar suas análises na superficialidade dos acontecimentos e na reverência exacerbada aos ditos “grandes nomes” de homens ou de lugares. Os rebeldes reclamavam uma História que mantivesse correspondência com o tempo vivido, com os desejos de uma humanidade envolta em transformações profundas, enfim sintonizados com os novos tempos tão distintos do tempo pretérito. Reivindicavam uma nova escrita da

História que ultrapassasse a fronteira da descrição dos eventos como um mero jogo de poder entre os notáveis; reclamavam o ofício do historiador comprometido com a capacidade de leitura das complexas situações da história dos homens no tempo e com análise dos vários campos de forças estruturais — individuais ou coletivos — que sobre ela incidem para que, dessa forma, a ela fosse conferida profundidade e substância.

Abre-se, em consequência, o leque de possibilidades do fazer historiográfico, da mesma maneira que se impõe a esse fazer a necessidade de ir buscar junto a outras ciências do homem os conceitos e os instrumentos que permitiriam ao historiador ampliar sua visão do homem [...]. Talvez resida nessa intenção de diversificar o fazer historiográfico a maior contribuição de Bloch e Febvre, quando, além de produzirem uma obra pessoal significativa, fundaram a revista *Annales*, com o explícito objetivo de fazer dela um instrumento de enriquecimento da História, por sua aproximação com as ciências vizinhas e pelo incentivo à inovação temática (BURKE, 2010, p.8).

O eixo central da crítica acusava a História tradicional de ter a sua ação voltada somente aos “grandes feitos e personalidades” excluindo, desta forma, vários atores do palco da História, marginalizando muitos aspectos das atividades humanas, passíveis de historicidade. As mudanças decorridas a partir desse novo posicionamento transformaram a escrita histórica em uma reação deliberada ao antigo método, envolvendo e influenciando historiadores de várias partes do mundo, para tornar-se mundialmente conhecida como a Nova História.

Segundo Matos (2010), na terceira geração dos *Annales*, novos temas passaram a compor o amplo leque das categorias de análise, e os profissionais da História, juntamente com seus temas inovadores e em número cada vez mais crescente, se recusaram a permanecer às margens do processo historiográfico. Entretanto, desde o final do século XIX, precursores da Nova História manifestavam oposição ao paradigma tradicional, reivindicando uma História mais objetiva e menos literária, mas foi no início do século XX que as manifestações se acentuaram. Conforme relato de Burke (1992), Karl Lamprecht, na Alemanha, nos idos de 1900, e Lewis Namier e Richard Henry Tawney, na Grã-Bretanha, na década de 1930, já expressavam rejeição à narrativa dos acontecimentos. Em uma geração anterior à época de Fernand Braudel, Marc Bloch e Lucien Febvre, foi cunhada, com certo desprezo, a expressão “*histoire événementielle*”, ou seja, uma história centrada nos acontecimentos. Essa expressão manifestava as ideias de estudiosos que se encontravam em volta do periódico *Année Sociologique*, que despontou no final do

século XIX, criado pelo renomado sociólogo francês Emile Dürkheim. O periódico inspirou, em 1929, a *Revue Annales d'histoire économique et sociale*, que mais tarde passou para *Les Annales. Economies. Sociétés. Civilizations*.

Outro ponto motivador desse sentimento de rejeição ao paradigma tradicional, ainda conforme Burke (1992), foi o próprio movimento e as transformações que vinham ocorrendo no mundo mais amplo, pois processos e fenômenos, como a descolonização e o feminismo, que tiveram grande influência sobre a recente escrita histórica e abriram possibilidades à construção de novos campos de pesquisa, ataçaram o olhar de pesquisadores sobre novos objetos de estudo, proporcionando a produção de novos conhecimentos, pois trouxeram contribuições fundamentais à postura do historiador frente às novas exigências postas para o seu ofício. Trata-se de um tempo em que a História Social aparta-se da História Econômica, fragmentando-se em vários outros campos, como a Demografia Histórica, a História do Trabalho, a História Urbana, a História Rural, entre tantas outros. A História Política fragmenta-se, principalmente entre historiadores preocupados com os centros decisórios de governo e poder, expandindo o território da política no sentido de os historiadores terem se inclinado a discutir a luta pelo poder além das frentes tradicionais de pesquisa em História Política, levando o debate aos vários aspectos da vida: ao universo do trabalho, da família e dos demais campos do cotidiano. Enfim, esse foi um período fecundo em que o universo de pesquisa dos historiadores se expandiu com intensidade. A expansão e a fragmentação do campo de investigação trouxe a necessidade de revisão conceitual e metodológica que, por sua vez, fez distinguir os rebeldes do *establishement*.

A preocupação demonstrada pelo movimento da Nova História³ com investigações que considerassem uma abrangência mais ampla das atividades humanas — com o desejo de realizar uma história total — e, por consequência, a utilização de uma

³ Importante ressaltar a distinção entre os *Annales* e o movimento da Nova História. Não somos defensores de que a Nova História seja herdeira do movimento dos *Annales*. Essa é uma questão muito discutida e que encontrou, em François Dosse (1994), Peter Burke (2010) e tantos outros, críticas e análises bastante apuradas. Acreditamos que a luta dos *Annales* pela construção de uma história-problema — onde o uso de hipóteses explicativas serviria de fio condutor da pesquisa, articulando seus passos analíticos contra a análise positivista e uma história factual, que cultivava certo fetichismo pelos acontecimentos — foi fundamental para a mudança do fazer historiográfico. No entanto, conceber tal reconhecimento aos *Annales* não significa confundi-los com a própria mudança ocorrida no fazer historiográfico, isto é, o que estamos a defender é que os *Annales* não se constituem em metonímia da Nova História.

maior variedade de evidências e fontes, imputava aos historiadores o permanente exercício do diálogo com outras áreas do conhecimento, ou seja, colocava a necessidade cada vez maior de estabelecer a interdisciplinaridade como prática usual na pesquisa historiográfica. Em outros termos, se Economia, Antropologia Social, Geografia, Arquitetura e Urbanismo, Sociologia, Literatura e demais campos do conhecimento têm muito a informar ao universo historiográfico, não há outra forma senão os seus profissionais estabelecerem contato cada vez mais próximo e regular. Tomada assim, a Nova História pode ser considerada uma construção realizada a partir da nova postura de historiadores frente aos desafios e inquietações do seu tempo, o que nos permite afirmar que foi no ventre dessa nova concepção do fazer historiográfico que outras histórias foram sendo gestadas e apresentando-se como alternativa de leitura da trajetória do homem no tempo, dentro de novos paradigmas e especificidades, como o campo da História Urbana.

2.2.1 Entendimento na Babel

Pensadores que se colocavam como herdeiros do movimento dos *Annales* realizaram uma revisão crítica da História Social, tradição hegemônica desse movimento, tornando-se outros “novos rebeldes” de quem nos falara Peter Burke. É novamente nesse ambiente de crítica à tradição herdada que emergiu a chamada micro-história que, por sua vez, não realizou um completo rompimento com a tradição anterior, nem deixou de reafirmar a História como social, mas apontou novas possibilidades para o trabalho do historiador.

O fato de os micro-historiadores não romperem completamente com o fazer historiográfico estabelecido não os impediu de se colocarem em frontal oposição à perspectiva de explicação dos fenômenos históricos por meio da análise em plano macroestrutural. Esse posicionamento pode ser identificado, por exemplo, no livro *Jogos de Escala: a experiência da microanálise*, organizado por Jacques Revel (1998), com participação de pensadores da História e da Antropologia que, além do próprio Revel, contava com Bernard Lepetit — que fora secretário de redação dos *Annales* —, entre outros que, no conjunto da obra, atacavam o pressuposto mais sedimentado da história social francesa, questionando a capacidade de a análise

macroestrutural⁴ interpretar os fenômenos históricos e explicar a natureza e a constituição dos eventos em microescala.

Revel (2010), ao comentar texto de Grendi (1977), que seria, segundo ele, um dos raros textos programáticos produzidos pelos micro-historiadores italianos, observou que Grendi defende a possibilidade de a micro-história conseguir alcançar o nível da “vivência” dos atores sociais, dimensão que a história dominante não alcançaria por ter escolhido a utilização de categorias que jamais a possibilitaria apreender tudo que se referia à experiência social. Anos mais tarde, ainda segundo o autor, essa foi a mesma direção a ser tomada por Carlo Ginzburg e Carlo Poni (1979), quando propuseram que se estabelecesse no indivíduo o fio condutor de uma história social diferente, que se estabelecesse uma categoria menos generalizável possível, uma modalidade de análise social específica de uma história que tivesse seus olhos voltados à experiência dos indivíduos, alcançada nas relações estabelecidas com outros indivíduos. Muito além de um campo de observação particular, a abordagem microanalítica tornaria possível uma releitura dos fenômenos maiores.

Quanto à observação de um evento particular possibilitar a releitura de fenômenos maiores, Ginzburg (2006), no prefácio à edição inglesa de “O queijo e os vermes”, deixa clara essa possibilidade ao discorrer sobre o teor do livro em sua concepção, sua construção e seu desfecho. A partir de uma documentação farta de detalhes encontrada no Arquivo da Cúria Episcopal da cidade de Udine, sobre a longa sentença do julgamento de Domenico Scandella, conhecido como Menocchio, o autor teve condições de saber acerca das leituras, dos pensamentos, das discussões e dos sentimentos do seu personagem, pois a riqueza das fontes colocava pesquisador e personagem face a face. Assim, defende Ginzburg, tal proximidade e riqueza de detalhes possibilitaram a reconstrução da obscurecida cultura e do contexto social na qual ela se moldara.

[...] Uma investigação que, no início, girava em torno de um indivíduo, sobretudo de um indivíduo aparentemente fora do comum, acabou desembocando numa hipótese geral sobre a cultura popular - e, mais precisamente, sobre a cultura camponesa - da Europa pré-industrial, numa

⁴ De forma breve e sintética, considera-se análise macroestrutural aquela que tem por objetivo a abordagem e a descoberta de tendências de longo prazo na história mundial e que se põe a identificar a existência de padrões em fenômenos ocorridos em variados locais e culturas por meio do estudo de detalhes próximos. É, de certo modo, comum a esse tipo de análise assumir que os processos macro-históricos se repetem de formas explicáveis e compreensíveis.

era marcada pela difusão da imprensa e a Reforma Protestante, bem como pela repressão a esta última nos países católicos (GINZBURG, 2006, p.10).

Nessa mesma lógica, com o historiador francês Bernard Lepetit foi que a História Urbana alcançou novos avanços, ganhando nova dinâmica quanto às apropriações teórico-metodológicas feitas à micro-história. Salgueiro (2001) argumenta que esses avanços se deram em função da vasta contribuição do autor por meio de uma obra crítica, do seu rigor metodológico, da sua maneira de escrever e do permanente diálogo que mantinha com outras áreas do conhecimento. Relata a autora que Lepetit era um pensador que recusava dogmatismos e fugia da imobilidade das tradições, das categorias e dos métodos apreendidos, propondo que fossem revisitados conceitos que se pretendiam totalizantes, como “classes sociais”, “longa duração”, “burguesia”, “mentalidades”. Defendia que a cidade se portava como um objeto complexo, solicitando a permanente confrontação das interrogações das ciências humanas e sociais, por meio da interdisciplinaridade como um processo controlado de empréstimos recíprocos.

Quanto à interdisciplinaridade, Lepetit (1990) alegava serem três os seus principais empregos: designar um novo objeto; estabelecer condições para se produzir um novo saber; e construir elementos para posturas mais equilibradas. Quanto ao primeiro emprego, ensinava que os objetos de pesquisa não se destacam por sua evidência, é justamente o olhar e a abordagem do pesquisador que irão delimitar os seus contornos. A complexidade do sistema urbano e a evolução da sua organização e das suas formas tornam a cidade um objeto tão complexo como específico, em que se manifestam todos os fenômenos de interação, sendo, por conseguinte, necessário designar-se novos objetos de investigação que façam a confrontação cruzada das interrogações das ciências humanas e sociais para melhor desenvolvimento da historiografia das cidades. Argumentava que, quando a cidade é objeto de pesquisa histórica, nenhuma disciplina deve sobrepor-se a outras, senão estaríamos fadados à celeuma.

Quanto ao segundo emprego, observava que a interdisciplinaridade auxilia no estabelecimento de condições para se produzir novos saberes, ou seja, para ampliar a inteligibilidade do real. Isto é, possibilita pensar de outra forma sobre um mesmo objeto, de modo a escapular das evidências das categorias recebidas, escapar dos métodos aprendidos e do peso das tradições acumuladas. Inovar é necessário, mas

a inovação intelectual não é um jogo tão simples; observar a cidade com lente interdisciplinar pode assegurar o distanciamento crítico dos vários modos de representá-la sem, necessariamente, permanecer prisioneiro de nenhum. Para se historiar a cidade, sem dogmatismos, necessitamos de nos posicionar em lugares distintos daqueles em que nos encontrávamos ou onde se esperava que estivéssemos; assim, para garantir esses deslocamentos sucessivos, a interdisciplinaridade deve ser acionada.

Por fim, justificava que a interdisciplinaridade tem a virtude de possibilitar a construção de elementos que nos forneçam posturas melhor controladas e abordagens mais ponderadas dentro de um sistema de explicações coerente, uma contribuição valiosa para a construção historiográfica. Mais especificamente, escrever a história das cidades nesse padrão significa partir de representações abstratas, em que sua construção nasce de relações hipotéticas que venham a ser verificadas, que não apresentem contradição com os dados empíricos disponíveis, respondendo a princípios de coerência interna, idêntico ao que Lepetit definia ser um bom livro de História: “um sistema de explicação solidamente amarrado” (LEPETIT, 2001, p.41). Assim, diante de tal refinamento metodológico, Lepetit esperava alcançar maiores e melhores possibilidades de elucidações dos problemas urbanos que a História se propusesse a interpretar.

2.3 A HISTÓRIA URBANA REVISITADA

O avanço promovido pela inovação e pela capacidade de articulação interdisciplinar entre a História e as diversas disciplinas das ciências sociais e humanas, em que o homem em sociedade constitui o ponto de convergência, contribuiu e continua a contribuir para o enriquecimento da análise historiográfica das cidades. A esses avanços, segundo Silva (2002), somaram-se distintas contribuições de historiadores que apresentaram interesses no urbano, como é o caso de François Bedarida, fundador do *Institute d'Histoire du Temps Présent*, em 1978. Outro exemplo é a publicação periódica *Annales d'Histoire Economique et Social*, que desempenhou um papel central no despertar do interesse pelo urbano entre historiadores da Europa, enquanto no caso dos EUA podemos constatar que o urbano passou a ser encarado como objeto de pesquisa, pelos historiadores, já no final do século XIX. No

entanto, foi no século XX que se desenvolveu interesse específico de análise no fenômeno migratório, principalmente na década de 1920, quando a referida nação se fez majoritariamente urbana. Destacado papel na aproximação dos historiadores à temática urbana teve Arthur M. Schlesinger quando, a partir de 1932, passou a dirigir a *American Historical Association Committee*. Importante ainda registrar o grande reconhecimento de historiadores em cujas obras o urbano e a cidade figuram como protagonistas, como é o caso do historiador francês Fernad Braudel e do belga Henri Pirene.

No entanto, foi na passagem entre as décadas de 1950 e 1960 que a sociologia usufruiu de relevante prestígio e, conforme Szmrecsanyi (2004), em termos mundiais, eventos como o *New Deal*, a reconstrução europeia e a promoção do *Welfare State* solicitaram o saber sociológico como referência para escolhas políticas, com grande ênfase para o planejamento das cidades e o desenvolvimento territorial sendo alavanca da prosperidade empresarial e redução da pobreza. Nesse contexto, o enfoque histórico-sociológico ganhou relevância nos debates acadêmicos, com destaque para o carácter histórico dos fenômenos urbanos, apontando uma maior abrangência no entendimento da realidade social das cidades.

No campo do urbanismo, conforme Rangel (2009), estudiosos norte-americanos haviam sido precursores no uso de pesquisas empíricas sistemáticas. Antropólogos e sociólogos, reunidos na Escola de Chicago, sistematizaram o conceito de cultura urbana, fortemente perpassada pelo viés pragmático e interacionista. Membro proeminente dessa Escola, o sociólogo alemão Louis Wirth, já na década de 1920, procurou escapar do reducionismo geográfico e econômico e assentou suas especulações sobre categorias que proporcionassem o surgimento de novas formas de vida social. Wirth defendia que os grandes centros urbanos favoreciam um estilo de vida caracterizado pela diferenciação social, pelo afrouxamento dos elos comunitários, pelo controle formal das pessoas, pela competição social, pela especialização funcional nas atividades econômicas e pela maior divisão do trabalho. Tal estilo de vida apresentava, também, elevada taxa de mobilidade social, tendência ao relativismo e à secularização que gerariam um comportamento humano inclinado ao anonimato, à superficialidade e à anomia.

Nessa mesma linha, o antropólogo Redfield (1941) dizia que a urbanização enfraqueceria os laços de lealdade recíproca existentes em sociedades rurais, dando lugar à fragmentação dos papéis sociais e ao comportamento secular e individualista. Essas ideias foram bastante questionadas por uma contradição teórica exposta pelos próprios acontecimentos da época, ou seja, a mais famosa máfia norte-americana, organizada justamente na cidade de Chicago, simultaneamente aos estudos em curso, nos anos 1930, passou completamente despercebida aos pesquisadores quando categoricamente afirmavam que a grande cidade fazia ruir os laços de lealdade. Segundo os seus críticos, residiu justamente nesse lapso o contra-argumento às suas teses, ou seja, como afirmar que a grande cidade proporcionava enfraquecimento dos laços de lealdade e, ao mesmo tempo, explicar o êxito de uma organização mafiosa que tinha justamente na lealdade a condição primeira de sua existência? Entretanto, mesmo que o modelo proposto pela Escola de Chicago não trouxesse elementos teóricos e conceituais suficientemente seguros para balizar uma abordagem histórica dos processos sociais típicos do espaço urbano, Rangel (2009) argumenta ser preciso reconhecer que seus elementos identificadores do urbano estão fortemente presentes na obra historiográfica clássica e pioneira sobre as cidades do historiador estadunidense Lewis Mumford.

Já a historiadora Pesavento (1995) afirma que é a partir da clássica obra de Dyos (1961) — *Victorian Suburb: a Study of the Growth of Camberwell* — que se destacou o surgimento de algumas pesquisas que deram início à Nova História Urbana, como a de Thernstron e Sennett (1969) — *Nineteenth century cities Essays in New York history* — ou mesmo a muito conhecida obra de Thompson (1963) — *The making of the English working class*. Dos Estados Unidos, poder-se-ia mencionar o clássico estudo de Thernstron (1964) — *Poverty and progress, social mobility in a Nineteenth century*. A pesquisa sobre a "questão urbana", na França, passou, necessariamente, pelo esforço de estabelecer uma maior compreensão da abordagem teórica e conceitual e o reconhecimento do contexto histórico em que foi produzida; assim, podemos referenciar alguns autores que colocaram o tema em pauta de uma forma mais ampla, evidenciando a problemática urbana no âmbito da questão social⁵.

⁵ Consultar Christian Topalov, "De la 'cuestión social' a los 'problemas urbanos': los reformadores y Lapoblación de las metrópolis a principios Del siglo XX", Revista internacional de Ciencias Sociales, UNESCO, set. 1990; Michelle Perrot, "La ville et ses faubourgs au XIX siècle", Jean

Na virada do século XIX para o século XX, as cidades do mundo ocidental viviam um processo de vertiginosas transformações a causar perplexidades e estranhamentos em seus moradores e visitantes, aguçando, também em escala mundial, o desejo de leitura e interpretação do fenômeno da modernização urbana que se evidenciava. A evolução da ciência, com suas aplicações técnicas nas mais diferentes áreas do conhecimento e da vida, proporcionou um alargamento do campo de investigação, da mesma forma que promoveu o aprofundamento dos estudos com objetos mais específicos, período em que a cidade e o universo urbano passaram a ser percebidos como importantes categorias de análise. Sem nenhuma pretensão de realizar um balanço historiográfico, podem-se convocar alguns autores, com suas respectivas obras, como demonstração das infinitas possibilidades de abordagens conceituais, bem como apresentar um pequeno quadro dos caminhos trilhados pela investigação científica, em diversos campos do conhecimento, acerca da metrópole moderna e do universo urbano que se tornaram importantes contribuições para a análise historiográfica da cidade.

O mais importante e inconcluso trabalho do filósofo alemão Benjamin (2006), "Passagens", escrito originalmente em alemão, entre os anos de 1927 a 1940, reúne conhecimentos diversos e produz uma reflexão aprimorada sobre a modernidade, com uma série de notas sobre a cidade de Paris, a multidão, o *flâneur*⁶ e o ícone urbano da época — as galerias comerciais envidraçadas. Apresenta Paris bem definida como “Capital do Século XIX” e suas galerias comerciais, denominadas “passagens”, precursoras das lojas de departamentos. Segundo o autor, a concepção que, no século XIX, se fazia da História era o curso do mundo como uma série ilimitada de fatos congelados em forma de coisas, ou seja, como uma representação coisificada da civilização, procurando, assim, mostrar como o padrão moderno de vida e as novas criações de base econômica e técnica entraram no imaginário coletivo. Conforme o próprio autor descreve, tais criações sofreram uma

Baudrillard e outros, *Citoyennité et urbanité* (Paris, Esprit, 1993); “A La découverte Du fait social: 1890-1900” (Paris, Calmann-Lévy, n. 2, dez. 1990).

⁶ O *flâneur*, segundo João do Rio (1997), é um ser que vaga pelas ruas apenas a contemplar a vida, encanta-se com ela, mas não a vive, pelo menos na produtividade do fazer definido pelo mundo capitalista. Ser *flâneur* é ser vagabundo e refletir, é ser basbaque e comentar, ter o vírus da observação ligado ao da vadiagem. Flanar é ir, de manhã, de dia, à noite, meter-se nas rodas da população. Flanar é a distinção de perambular com inteligência. Nada como o inútil para ser artístico. Daí o desocupado *flâneur* ter sempre na mente dez mil coisas necessárias, imprescindíveis, que podem ficar eternamente adiadas.

forma de “iluminação” que se manifesta enquanto fantasmagoria. Nada escapa ao seu olhar: as passagens, que inauguraram o uso do ferro na arquitetura; as exposições universais, com suas íntimas relações com as novas tecnologias e com a indústria de entretenimento; o *flâneur*, que se entregava às ilusões do mercado; e a Paris de Haussmann⁷, com as transformações urbanas modernizadoras e seu novo ideário de cidade e vida urbana modernos.

O filósofo e sociólogo francês Henri Lefebvre, estudioso do espaço urbano e com vasta produção, contribuiu para o avanço do pensamento sociológico, entretanto foi à Geografia que prestou grande auxílio, desenvolvendo as bases da teoria atual da disciplina, pois defende que o espaço é social, ou seja, produzido socialmente, influenciando pensadores de destaque da Geografia contemporânea, como o brasileiro Milton Santos e o britânico David Harvey. Em suas principais obras com temática relativas às cidades, discute a influência do capitalismo na formatação do espaço urbano de acordo com os seus interesses, sem, no entanto, negar ou excluir a influência de outros agentes sociais nesse processo.

Lefebvre (2001), na obra "O direito à cidade", observa-a como o grande laboratório do homem, *locus* da vivência humana, deixando clara a magnitude do fenômeno urbano. Acusa o urbanismo positivista de reduzir os problemas da sociedade a questões espaciais e de não reconhecer os limites da capacidade do planejamento racionalista em transformar a realidade. Condena as relações econômicas de dominação e as políticas urbanísticas implementadas pelo Estado, que ordena, controla, aliena os cidadãos da função de sujeito do espaço social e que, ao ignorar o direito à cidade como forma de sociabilidade, sujeita-os a uma sociedade dominada por uma vida cotidiana trivial, automatizada, desprovida de autenticidade e mutiladora da personalidade. Avança na concepção de cidadania, assentada no direito à cidade — obra humana coletiva que deve permitir ao indivíduo e à

⁷ Georges-Eugène Haussmann, mais conhecido como Barão de Haussmann – natural de Paris, funcionário público por profissão, administrador francês nomeado prefeito por Napoleão III – foi um dos principais responsáveis pelo remodelamento da cidade entre os anos de 1853 e 1870, com a colaboração de uma equipe de arquitetos, engenheiros, desenhistas, topógrafos, sanitaristas, paisagistas, entre outros. Esse grupo colocou-se a serviço da higiene pública, do comércio, das obras de infraestrutura, da idealização de áreas de lazer, jardins e bairros destinados aos setores abastados. Coube, também, à equipe de Haussmann estruturar o novo arranjo espacial, de forma a preservar os monumentos da França Imperial. A combinação de tais requisitos visava materializar uma versão atualizada da utopia urbana renascentista, ou seja, da cidade geométrica de forte apelo cenográfico.

comunidade manifestarem suas diferenças e que deve fazer prevalecer a apropriação (como uso e não somente como propriedade) coletiva e/ou individual do espaço, concebido como “a inscrição do tempo no mundo”, onde os ritmos da sociedade urbana definem o cotidiano que, por sua vez, seria formado por múltiplos momentos com durações diferenciadas.

Lefebvre (1999), em "A revolução urbana", considera que a problemática do mundo atual ganhou feições urbanas e defende a tese de que o mundo ocidental, após as duas revoluções agrícola e industrial, teria chegado à revolução urbana, em que a centralidade estaria na cidade e no seu estilo de vida, ou seja, estabelece uma ideia sobre a cidade na perspectiva de suas transformações rumo à constituição da sociedade urbana.

Castells (1983), no livro "A questão urbana", trabalha com três teses fundamentais: o marxismo não abarcou os problemas urbanos porque esses formam parte da esfera da reprodução; a problemática urbana, fundamental em nossas cidades, foi tratada de forma ideológica pelas ciências sociais, havendo necessidade de identificação dos problemas concretos e do estabelecimento de categorias de análise; o papel central do Estado, diante do novo processo de urbanização, exigiu uma teoria que integrasse a análise do espaço, das lutas sociais e dos processos políticos, por isso a necessidade da referência à teoria marxista. Trata-se de um exercício acadêmico de fôlego, no qual Castells consegue se distinguir da tradição sociológica funcionalista e positivista, ao trazer as lutas e os problemas urbanos para o campo da análise do conflito de classes, desvendando a ideologia produzida pelas classes dominantes que, segundo o autor, oculta a dominação e a desigualdade na distribuição dos serviços públicos e dos equipamentos de consumo coletivo.

Mumford (2004), no clássico "A cidade na História", dedica-se a narrar o processo de urbanização em diferentes épocas, assim como a projetar tendências para um novo estilo de vida urbana no futuro. Mais do que uma história das formas e das funções da cidade através dos tempos, Mumford tenta construir um retrato arrojado e imaginativo do desenvolvimento do homem como ser religioso, político, econômico e cultural. Com um amplo recorte temporal, caminha dos tempos imemoriais ao tempo presente e realiza um esforço profético, prospectando o futuro da cidade e da civilização humana, segundo ele, ameaçado de destruição maciça. Constitui-se em

um trabalho de fôlego, mundialmente reconhecido, mas nem por isso encontra-se imune aos questionamentos e às contradições. Pode-se dizer que o esforço de encontrar uma origem ancestral do fenômeno da urbanização e a sua presença na configuração das modernas cidades é, concomitantemente, o maior valor e o maior problema da obra de Mumford.

Choay (1992), na já citada obra "O urbanismo", desenvolve estudos associando as políticas urbanas ao pensamento político que, por sua vez, constituiu a formação das bases para o pensamento urbanístico contemporâneo. Desnaturaliza a produção das cidades, afirmando que a política e a ação do homem prevalecem sobre uma técnica pretensamente científica e neutra, por muitos defendida; condena a incompreensão da condição antropológica da urbanização e a falta de uma dimensão humana nos planos das metrópoles modernas, principalmente nos projetos do arquiteto Le Corbusier⁸; advoga o desaparecimento da cidade tradicional e convoca um debate, infelizmente sem muitos interlocutores, no qual propõe o desafio da invenção de outro nome para aquilo que nos habituamos a chamar de cidade, uma vez que os espaços urbanos das sociedades ocidentais mais avançadas já não cabem mais no antigo conceito.

Le Goff, (1998), em "Por amor à cidade", estabelece uma série de paralelos entre as cidades contemporâneas e as medievais, concentrando-se na Paris medieval e na atual. O autor debate aquilo que considera as quatro funções da cidade: lugar de troca e diálogos, de cobiça, de poder e de orgulho. Segundo o autor, tais predicados proporcionaram, respectivamente, o desenvolvimento e as sociabilidades; a utopia da segurança; o bom governo preocupado com a justiça, mas que multiplica as injustiças e os marginalizados; a inovação em todas as áreas; a aspiração à beleza, a reinvenção do urbanismo e a criação de um imaginário urbano.

Le Goff (1992), em "O apogeu da cidade medieval", já havia percorrido pela temática urbana, uma vez que demonstra seu interesse pela história das cidades medievais

⁸ De origem franco-suíça, o arquiteto Charles Edouard Jeanneret-Gris, mais conhecido como "Le Corbusier", se tornou uma das figuras mais importantes da arquitetura no século XX. Como urbanista, propôs um novo arranjo urbano que se adequasse à vida moderna, porém suas ideias, apesar de terem ganhado fama e algumas aplicações, foram duramente criticadas, especialmente no que se refere ao descaso em relação às características históricas, geográficas e culturais que dão identidade ao lugar, entre outras.

em um estudo que explora o período entre 1150 a 1340 e trabalha com uma estrutura analítica bastante conhecida, ou seja, percebe o trajeto das cidades medievais pelos vieses de crescimento, estabilização e declínio. Quanto ao crescimento, afirma ocorrer, no período, intensa dinamização da economia e da urbanização; adaptação e triunfo da Igreja católica; aquisição de fisionomia urbana na arte e na cultura; relativo equilíbrio entre a nobreza, a burguesia e a classe trabalhadora urbana, em que a nobreza participa do movimento urbano mais do que se tem afirmado, a burguesia dá nova dinâmica à sociedade, a classe trabalhadora urbana fornece mão de obra às cidades e a classe trabalhadora rural as alimenta. Quanto à estabilização, defende que a cidade se cristaliza, quase sempre, no interior das muralhas; institucionaliza a política e tende a circunscrever a produção às corporações; e acomoda a intelectualidade nas universidades; assim, a cidade estabelece sua imagem, constrói seu imaginário e sua ideologia. Por último, estabelece o declínio a partir de 1260, com crises de múltiplos aspectos: distúrbios sociais em uma realidade de desigualdades que a harmonia de fachada mascarara durante algum tempo; crises monetárias de uma frágil economia baseada no dinheiro; multiplicação de reclusões e exclusões com crescimento da marginalidade; a Teologia, a Literatura e a Arte deixam transparecer profunda inquietude com o meio urbano, colocando-o no banco dos réus. Enfim, Le Goff apresenta um universo temporal distante, mas conjunturalmente muito próximo, o que talvez tenha levado o autor a apontar grandes similitudes entre a cidade medieval e a contemporânea.

Pela pequena amostra, podemos observar que, no plano internacional, houve considerável produção de estudos urbanos na segunda metade do século XX. No Brasil, a História Urbana é uma prática recente com potencial de crescimento; no entanto, o caráter polifônico da cidade a faz objeto de desejo de investigação em várias áreas. Historiadores dedicados à disciplina não são muitos e boa parte ainda o faz dentro de um campo de pesquisa mais alargado, em que a cidade aparece como cenário ou, no máximo, é tratada como mais um componente de análise e não o principal objeto de investigação. Da mesma forma que no plano internacional, o estabelecimento do campo dos estudos urbanos no Brasil é matéria de incursões realizadas por profissionais de distintas áreas do conhecimento, prevalecendo em Geografia, arquitetura e urbanismo e boa parte das ciências sociais.

Szmrecsanyi (2004), no estudo "Cidades e vilas do Brasil colonial: teoria e método na historiografia de Nestor Goulart Reis Filho", afirma que, no início da segunda metade do século passado, a arquitetura e o urbanismo brasileiros gozavam de prestígio internacional e apoio governamental, em função dos projetos de Lúcio Costa e Oscar Niemeyer para a futura capital federal. Todavia, eram quase inexistentes as investigações sobre a urbanização brasileira; exemplos raros são as obras de Mello Franco (2005) e de Vasconcellos (1956) — "Desenvolvimento da civilização material no Brasil" e "Vila Rica: formação e desenvolvimento, residências", respectivamente. Quanto à historiografia, as produções eram de caráter descritivo, ao estilo das biografias urbanas, com raras exceções, como o clássico ensaio "Raízes do Brasil", de Sérgio Buarque de Holanda (1995), em que o autor dedica uma parte da obra ao processo de urbanização da colonização brasileira.

Reis Filho (1964-1968), arquiteto e cientista social, tornou-se referência com suas obras publicadas no início da segunda metade do século XX, "Catálogo de iconografias das vilas e cidades do Brasil colonial: 1500/1720" e "Evolução urbana do Brasil: 1500-1720", essa última, notadamente com sua tese de doutoramento. Fruto de extensa pesquisa no Brasil, na França, em Portugal, nos Estados Unidos e na Holanda, reúne mais de 300 reproduções de mapas, plantas e desenhos, mostrando os centros urbanos do Brasil Colônia, com densos comentários acerca do seu valor documental, apresentado conforme a divisão geográfica brasileira por Estados e regiões.

Argumenta ainda Szmrecsanyi (2004) que, além de pioneiro no estudo das nossas cidades, o trabalho do professor Nestor Goulart defende tese contrária à de Sérgio Buarque de Holanda que, na obra "Raízes do Brasil", tenta demonstrar que a colonização portuguesa não teve o mesmo rigor geometrizado da espanhola, deixando os núcleos urbanos nascerem e se desenvolverem como sementes jogadas ao acaso — metaforizada pela figura do semeador. Por sua vez, Reis Filho faz como ponto central de sua tese justamente o contrário, ou seja, afirma que a urbanização da colônia, desde sua origem, incorporou planos de traçado, posturas e regulamentos, obedecendo a decisões políticas pautadas em valores técnicos e artísticos influenciados pela topografia e critérios estratégicos econômicos e militares. Evidente que tal manifestação se dava com maior expressão na capital

Salvador e com certo afrouxamento nos demais núcleos urbanos, onde existiam os planos, mas não predominavam; havia regulamentos e posturas, mas nem sempre eram obedecidos. Enfim, existiam núcleos urbanos com fisionomia mais aproximada ou em contradição com relação ao planejamento, mas sempre revelando-se expressão do processo colonial português. Consiste em uma tese muito bem recepcionada nos meios acadêmicos. Prova inconteste foi o autor contestado fazer parte da banca e atribuir nota máxima à investigação.

Como já destacado anteriormente, a segunda metade do século XX foi uma época de efervescente renovação teórico-metodológica em diversas áreas do conhecimento. Tavares e Silva (2011), em "Introdução ao pensamento de Milton Santos: reflexões sobre o 'Trabalho do Geógrafo'", relatam que, na passagem entre as décadas de 1960 e 1970, evidenciou-se um movimento de redefinição do pensamento geográfico que questionou a chamada Geografia tradicional, propôs ampliar suas fronteiras para além da Geografia regional e da matematização da "*New Geography*" e lançou novas bases para que o pensamento geográfico pudesse dar conta de uma realidade espacial que se mostrava cada vez mais fluida e complexa. Nessa época, o geógrafo Milton Santos desenvolvia estudos tentando esforços de fundamentação teórica para a Geografia. Suas obras inaugurais, como sua tese de doutorado, entre outros trabalhos posteriores⁹, partem de uma Geografia empírica, influenciada pela escola francesa, e vai evoluindo com a renovação dos métodos de investigação ao longo de sua trajetória e deixa uma vasta contribuição acadêmica para aqueles que se ocupam de objetos como o espaço, a região, as cidades, as metrópoles, a urbanização brasileira, a pobreza urbana, dentre tantas outras categorias de análise. Em 1968, inspirado em Marc Bloch (1964), "*Le Métier Du Historien*", lança uma obra de referência para a disciplina: "*Le Métier Du Geographe*", uma vez incomodado com a prática do fazer geográfico questiona a escola francesa e seus mestres, introduzindo o pensamento geográfico no âmago do

⁹ SANTOS, Milton. *O centro da cidade do Salvador*. Universidade Federal da Bahia. Salvador/BA. Editora Progresso, 1959a. Tese de doutorado; SANTOS, Milton. *A rede urbana do Recôncavo*. Universidade Federal da Bahia. Laboratório de Geomorfologia e Estudos Regionais. Salvador/BA. Imprensa Oficial, 1959b; SANTOS, Milton. *Zona do cacau. Introdução ao estudo geográfico*. Salvador/BA. Imprensa Oficial da Bahia, Artes Gráficas, 1955; SANTOS, Milton. *A cidade nos países subdesenvolvidos*. Rio de Janeiro. Editora Civilização Brasileira, 1965; SANTOS, Milton. *Le métier du géographe en pays sous-développés*. Paris, França. Ed. Ophrys, 1971.

pensamento social do Brasil. Em 1994, ganhou o maior reconhecimento internacional de Geografia, o prêmio Vautrin Lud, que até então nunca tinha contemplado geógrafos que não fossem oriundos da França ou dos Estados Unidos.

Como a história das cidades tornou-se objeto de investigação multidisciplinar, as contribuições para análise historiográfica nesse campo apresentam amplo referencial teórico e um grande instrumental metodológico. O crescimento de programas de pós-graduação *stricto sensu*, no universo acadêmico brasileiro, tem proporcionado razoável crescimento das pesquisas nos últimos anos e o campo da Arquitetura e Urbanismo é um dos que mais têm apresentado avanços, porém com maior dedicação às questões morfológicas ou da paisagem. Estudos organizados em Leme (1999), em rede com oito centros universitários brasileiros, nos dão a conhecer sobre a evolução histórica das cidades e do urbanismo brasileiro, no período compreendido entre os anos de 1895 a 1965, em cidades como São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador, Recife, Porto Alegre, Belo Horizonte, Niterói e Vitória. Mostram os autores que as principais cidades litorâneas do Brasil realizaram reforma e ampliação dos portos; obras de saneamento e embelezamento das cidades; melhoramentos das áreas centrais; criaram e reformularam parques e praças, alargaram e retificaram ruas e avenidas, arrasando, todavia, significativos símbolos das velhas cidades.

Todo esse trabalho foi materializado por Leme (1999), no livro "Urbanismo no Brasil – 1895/1965", no qual encontramos uma bibliografia referente aos diferentes contextos urbanos brasileiros no período. A obra diz respeito à formação urbanística nas referidas cidades, sendo também um expressivo guia de fontes. O trabalho apresenta-se como relato e análise crítica do processo de edificação das cidades brasileiras no final do século XIX até início da segunda metade do século XX, bem como expõe as ideias propulsoras do intento. Constrói uma seção com farto material documental de grande valor para pesquisas afins, dando a conhecer os planos urbanísticos projetados para cada uma das cidades em questão. De forma biográfica, essa coletânea de pesquisas expõe o percurso profissional e geográfico de três gerações de urbanistas que exerceram atividades em várias cidades brasileiras e apresenta as principais revistas, os acervos e as bibliotecas consultadas pelos autores, em forma de guia de fontes. O trabalho pode ser visto como uma importante parte da história de algumas das mais relevantes cidades

brasileiras, bem como um valioso mosaico que retrata a expressão fundadora do urbanismo no Brasil. Como todo mosaico, tem a qualidade de agregar partes que se complementam, mas não evita a exposição dos seus recortes. Ou seja, o trabalho não se faz acompanhar de uma reflexão do processo de modernização urbana das cidades brasileiras no intuito de evitar o aspecto fragmentário do fenômeno pesquisado.

Pesquisas em Arqueologia, Arquitetura e Urbanismo ou outras que se ocupam das materialidades e da natureza mutante do espaço e das formas urbanas muito têm contribuído para análise historiográfica da cidade. Não obstante, a contribuição ofertada se concentra mais na análise espacial ou nos fragmentos da realidade material e “pouco diz sobre o sentir, os compromissos e os conflitos e contradições das gentes que construíram, usaram e transformaram as cidades” (MARTINS et al., 2012, p.29). A evolução das investigações no campo da História, mais especificamente da História Urbana, e a integração interdisciplinar é que permitirão às pesquisas ultrapassarem o registro e a análise das estruturas físicas dos objetos, das construções e dos sistemas urbanos e mergulharem nas complexas realidades sociais, econômicas e ideológicas que estiveram presentes na gênese dos espaços construídos e que imprimiram significados às tramas urbanas. No Brasil, onde há muito tempo o urbano predomina e influencia a vida nacional, oferecendo enormes desafios e impondo vergonhosas derrotas aos governos e à sociedade civil, em vários campos da vida social, a História Urbana sequer se consolidou como disciplina nos cursos de graduação e, quando muito, aparece como disciplina de caráter optativo.

Rio (1997), na obra literária "A alma encantadora das ruas", talvez seja o livro que mais nos possa informar sobre as sociabilidades na cidade do Rio de Janeiro, no início do século XX. Publicado em 1908, revelou o profundo conhecimento do autor que poderíamos caracterizar como “psicologia urbana”. Jornalista e observador deslumbrado, ele percebia as novas relações sociais que se desenhavam no coração daquela que seria mais tarde conhecida como Cidade Maravilhosa. Conta a vida de uma cidade em transformação, na qual coabitam personagens e espaços que, ao mesmo tempo em que sobrevivem, já não existem como antes. No início do século, o Rio de Janeiro já se revelava aos olhos mais sensíveis como uma cidade multifacetada, fascinante e efervescente na democracia das ruas. As crônicas do

livro mostram o significado e a própria essência da rua na modernidade, quando coabitam a nova burguesia e os trabalhadores; as ostentações e as precariedades; os palacetes, as cadeias e os ladrões, tentando unir os fragmentos do Rio de Janeiro recém-republicano.

Dentre os historiadores que empreenderam esforços para investigar de maneira crítica o processo histórico e de renovação urbana da antiga capital federal, merece destaque a obra de Benchimol (1992), intitulada "Pereira Passos, um Haussmann tropical". Essa apurada pesquisa sobre a modernização da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX defende que tal ação imprimiu nova fisionomia urbanística, política e socioeconômica à capital; as demolições e a abertura de avenidas permitiram a cidade atender as funções modernas de núcleo comercial, financeiro e administrativo; por outro lado, implicaram a destruição de boa parte da memória da cidade. Foi um período marcado por conflitos resultantes de interesses privados afetados, de imposições discricionárias sobre as classes subalternas e da resistência esboçada por esses setores.

A historiadora italiana Del Brenna (1985), na obra "O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão II", organizou uma publicação em forma de roteiro detalhado, relatando a reforma urbana da capital federal, dia após dia. Solidamente fundamentada em fontes primárias, inicia com os projetos e as estratégias em 1902/1903, passando pelo ano das demolições — que viria a ficar conhecido como "Bota-Abaixo", em 1904. Discorre sobre o processo de repressão e consenso na cidade em 1905, culminando com o ano das inaugurações, em 1906.

Acerca do intenso fluxo de mudanças e suas consequências em todos os níveis da experiência social, concentradas no final do século XIX e início do século XX e estimuladas, sobretudo, por um novo dinamismo do contexto econômico internacional, o historiador Sevcenko (1998), em "História da vida privada no Brasil", reúne investigações de quatorze pesquisadores sobre uma época de profundas transformações e fortalecimento do espaço privado, marcada pela ampliação do poder do Estado, esfacelamento da sociabilidade comunitária, entre diversos fatores que contribuíram para dilatar a separação entre o público e o privado, consolidando o individualismo característico da era moderna.

Deve-se ressaltar, também, o trabalho desenvolvido por Sevcenko (1993), "A revolta da vacina: mentes insanas em corpos rebeldes", em que o investigador realiza estudo reconstituindo episódios sobre a convulsão social do Rio de Janeiro em 1904, durante a vacinação contra a varíola, observa a modernidade pelo avesso, em que a badalada reforma urbana é vista pelo viés do processo de especulação imobiliária, e a classifica como autoritária e excludente.

Ainda que a historiografia a respeito das reformas urbanas empreendidas no Brasil tenha produção considerável, contando não somente obras editadas, mas incluindo dissertações de mestrado e teses de doutorado, boa parte se concentra ou faz referência ao Rio de Janeiro no início do século XX, dado o fato de a cidade ter sido a capital da República, pela quantidade e qualidade das fontes e por ter recebido o primeiro processo de modernização urbana do país. Dentre tantas, destacamos a pesquisa da arquiteta urbanista Andreatta (2006), "Cidades quadradas, paraísos circulares: os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX", que aborda sucessivos planos urbanísticos produzidos e implementados na cidade do Rio de Janeiro. O principal objetivo foi assinalar a dinâmica histórica, presente na urbanização da antiga capital federal, e entender a relação ativa entre as transformações urbanas e os modelos estrangeiros ocidentais contemporâneos, bem como as formas e pensamentos das quais emergiram as concepções e os paradigmas referenciais. Retrata também o desenvolvimento urbano da cidade, enriquecido por meio de um elegante atlas geográfico dos vários planos urbanísticos implementados.

Quanto aos estudos urbanos sobre a cidade de São Paulo, encontra-se também boa quantidade de títulos publicados e outros tantos restritos ao círculo acadêmico. Embora muitos deles já se encontrem disponíveis nos sites das respectivas instituições onde as pesquisas se desenvolveram, somente há alguns anos essa prática teve início, apesar de não serem todas as instituições que adotam tal procedimento.

O arquiteto urbanista Campos (2002), em "Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo", fruto de sua tese de doutoramento, trata dos caminhos que a cidade percorreu, tanto no desenvolvimento da prática do urbanismo, como no seu processo de modernização. Tem por foco o período que se estende da

República emergente aos anos 1940, quando foi impedida de adquirir todas as condições de uma cidade industrial moderna, devido à priorização da expansão imobiliária. Fornece elementos para se compreender a metrópole de hoje a partir de diversos conceitos histórico-culturais.

O historiador da cultura Sevcenko (1995), em "Orfeu extático na metrópole", aborda mais uma vez a temática urbana, agora na capital paulista da década de 1920. Analisando ricas fontes, como crônicas e jornais da época, capta uma sutil atitude de estranhamento da população paulista quanto à sua identidade, que vai se refazendo junto com a transformação da cidade. Trata-se de um processo que se propagou pelas grandes capitais, que coincide com o advento da República, onde o novo modelo de desenvolvimento torna necessário adaptar as cidades ao crescimento do comércio, das atividades industriais de exportação, bem como os cidadãos a novos hábitos e comportamentos sociais. A polifonia arquitetônica e urbanística produzida na esteira da especulação cafeeira, contrastando com o cenário dos cortiços e bairros pobres, sujeitos às enchentes periódicas, à repressão policial e à violência constante, anuncia a metrópole moderna que vai se estabelecendo.

A historiadora Pesavento, em "Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano" (1995), "Exposições universais: espetáculos da modernidade do século XIX" (1997) e "O imaginário da cidade: visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre" (2002), trouxe, para o mundo da História, ideias que atravessaram as fronteiras do sul do Brasil e inspiraram interlocutores em diferentes circuitos acadêmicos. Nessas publicações, a historiadora lançou um olhar diferenciado sobre a história das cidades, observando-a pelo viés da História Cultural que, segundo a autora, veio firmar-se como nova postura epistemológica e estratégia metodológica com foco na transdisciplinaridade. Sua análise amplia o leque de possibilidades para o historiador perceber que as "antigas fontes" podem ser lidas a partir de novos olhares: jornais, fontes policiais e judiciárias, processos criminais e prontuários médicos, filmes e fotografias, escultura e obras literárias, entre outras que contribuem significativamente para a análise historiográfica da cidade.

A construção da História Urbana no Estado do Espírito Santo não conta com o auxílio de nenhum grupo de pesquisa dedicado exclusivamente ao tema, muito embora haja razoáveis contribuições advindas de investigações nos programas de

pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Geografia e, em menor escala, em História, na Universidade Federal do Espírito Santo, bem como algumas tímidas iniciativas em instituições de ensino superior privadas que, mesmo tendo obrigação legal, ainda não são muito afeitas a subsidiar pesquisa científica. Entretanto, o interesse pela história da cidade não é uma manifestação apenas da comunidade científica, ela se apresenta também sob a forma de singelas contribuições que cidadãos comuns produzem, a partir de interesses próprios ou familiares, geralmente sem nenhuma fonte de financiamento e, na maior parte das vezes, sem canais apropriados para divulgação de suas obras. No universo acadêmico, por mais deficiências que o sistema possa apresentar, há benefícios diretos e possíveis de serem alcançados, como financiamentos, promoção na carreira e reconhecimento social. As motivações que dão causa às atitudes desses quase anônimos escritores na superação de barreiras e limitações podem até ter fundo diversificado, mas com certeza há um sentimento comum a permear suas intenções: o amor pela cidade.

A título de exemplo, encontramos Tatagiba¹⁰ e Vieira¹¹, autores que se põem a garimpar o passado das cidades onde nasceram ou que adotaram, ou ainda aquelas que lhes produzem algum tipo de afeto, como modelos de personalidades que há muito nutrem e vivenciam tal sentimento, independente da avaliação que se faça de suas produções.

Referência no estudo da história da capital capixaba, situada no campo das narrativas históricas classificadas na modalidade de biografia urbana, Derenzi (1995), "Biografia de uma Ilha", inicia de maneira singular o texto, declarando seu grande interesse pelo estudo da cidade e reconhecendo o caráter interdisciplinar do universo urbano:

Os problemas urbanos sempre me seduziram. Dedico-lhes, desde minha formação acadêmica, grande parte das horas de lazer. São complexos e transcendentais porque as incógnitas gravitam em campos heterogêneos: na engenharia, na arquitetura, na higiene e no cipal emaranhado das novas ciências socioeconômicas, cujas leis dinâmicas ainda não se fixaram em definitivo (DERENZI, 1995, p.11).

¹⁰ "A ilha da Nostalgia: crônicas/reportagens de Vitória" (1999); "Puxa!!! Como Vitória está mudada" (2001); "Vitória: cidade presépio" (2005); "Vitória: a ilha da nostalgia" (2007a) e "Palácio Anchieta: o apóstolo do Brasil foi sepultado aqui" (2007b).

¹¹ "Castelo: origem, emancipação e desenvolvimento 1702 – 2004" (2004) e "Afonso Cláudio cronologia da sua história política, administrativa e cultural 1850 a 2009" (2009).

A abordagem que o autor realiza da história da cidade de Vitória tem um amplo recorte temporal, estilo típico das biografias, com abrangência que parte do início do processo de colonização até meados do século XX, em uma linguagem fluida e elegante. Ao término, o engenheiro — que não só nasceu em terras capixabas, como também desenvolveu suas atividades profissionais para o governo estadual e o do Município de Vitória — faz um apaixonado apelo aos setores econômicos e sociais para disciplinarem o desenvolvimento da cidade com um planejamento integral, “de modo a transformar a cidade num centro de progresso e vida humana” (DERENZI, 1995, p.200). O autor partiu e as incógnitas ainda permanecem gravitando em campos heterogêneos. A única coisa que se fixou em definitivo foi a sua bela obra.

No âmbito acadêmico, estudos sobre a capital capixaba relacionados à sua infraestrutura e às suas relações socioespaciais aparecem inicialmente em Artigos da *Dimensões – Revista de História da UFES*, periódico voltado à divulgação de pesquisas sob forma de Artigos livres. Nesse sentido, destacamos Faria (1992), Margotto (1998) e Soares (2004)¹². Outros Artigos que se sobressaem, tanto pela temática, como pelo conteúdo são os de autoria de Pires (2006), "Vitória no começo do século XX: modernidade e modernização na construção da capital capixaba", que analisa o processo de modernização capixaba na virada do século XIX para o século XX, dentro do contexto histórico de transformação das cidades brasileiras, realizando em paralelo um balanço historiográfico; o Artigo de Prado (2003), "A Modernidade e seu retrato: imagens e representações das transformações da paisagem urbana de Vitória (ES) – 1890/1950", que apresenta mais proximidade com a História Cultural do que propriamente com o campo da História Urbana — Prado realiza um estudo das representações do imaginário urbano no espaço das cidades e reconstitui um panorama das transformações da paisagem de Vitória no período proposto.

Inserido na História Econômica, mas com abordagem acerca da relação cidade/porto, Siqueira (1995), em "O Desenvolvimento do Porto de Vitória 1870-1940", estuda a conjuntura do capitalismo industrial do século XIX e a inserção do

¹² "A formação da infraestrutura de Vitória (1892-1928)" (FARIA, 1992); "Desordem e Progresso: as alterações do espaço urbano de Vitória na crônica jornalística (1940-1960)" (MARGOTTO, 1998) e "Cotidiano, sociabilidade e conflito em Vitória no final do Século XIX" (SOARES, 2004).

Império do Brasil e da Província do Espírito Santo nessa conjuntura, expondo o contexto capixaba mediante os acontecimentos nacionais. Siqueira tem como referência o movimento marítimo comercial do Porto de Vitória, bem como a história da construção, do aparelhamento e da consolidação de sua importância para o comércio exportador capixaba.

Campos Júnior (1996), em "O Novo Arrabalde", sua dissertação de mestrado, oferece uma apurada observação do processo de urbanização da cidade de Vitória, analisando o plano urbanístico da cidade traçado no final do século XIX pelo engenheiro Saturnino de Brito. Mais recentemente, Mendonça e outros (2009), em "Cidade prospectiva: o projeto de Saturnino de Brito para Vitória", trabalho produzido por professores pesquisadores do Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo (NAU), da Universidade Federal do Espírito Santo, publicaram, em comemoração aos 100 anos do projeto de expansão da cidade de Vitória, um livro que aborda a obra do engenheiro sanitarista Francisco Saturnino de Brito em Vitória.

Sobre as transformações ocorridas na cidade de Vitória, durante a Primeira República, Rostoldo (2008), em "A cidade republicana na *Belle Époque* capixaba: espaço urbano, poder e sociedade", apresenta um panorama por meio da análise das ações desenvolvidas pelo governo do Estado do Espírito Santo em sua capital, examinando os conflitos sociais e as visões dos sujeitos históricos envolvidos no processo. Além da influência estatal sobre a construção do espaço urbano, o autor analisa a relação do Estado com a sociedade e como o primeiro se representou nas imagens urbanas.

Outros estudos poderiam aqui ser citados, mas, como já dissemos, não intencionamos a elaboração de um balanço historiográfico acerca da produção em História Urbana nos planos analisados, apenas sinalizamos a trilha que percorremos na trajetória da nossa investigação, o que poderá auxiliar a caminhada daqueles que ainda estão por vir, uma vez que lidamos com uma disciplina muito recente. Por fim, acreditamos que, ao apresentar tais contribuições à análise historiográfica da cidade, além de, em alguma medida, historicizar a trajetória da História Urbana, podemos estimular as futuras gerações a "detectar continuidades e descontinuidades nos processos de mudanças sociais, uma vez que a História oferece elementos de comparação que servirão de base para que se possa

contribuir com um novo conhecimento, enriquecendo as teorias já existentes”, conforme bem nos ensina Franco (2006, p. 205), quando de sua análise acerca da produção acadêmico-científica sobre a História do Espírito Santo.

3 FAÇA-SE A CIDADE!

As pedras com que se constrói uma cidade não são suficientes para edificá-la. [...] Para que a cidade haja, para que o petrificado se desencante como nos contos de fada, não basta nomear o aglomerado de pedras, de cidade. É preciso mais do que dar-lhe um nome, é preciso construir-lhe uma história, revelar uma origem, eternizar uma memória. Soprar vida à cidade de pedra é insuflar-lhe a maciez de um discurso que diz quão dura a pedra é! Aí está, pois, a fórmula da bruxa para transformar "cidades de pedra" em pedras da cidade: inventar a cidade.

Robert Moses Pechman

Ler a cidade é uma viagem possível por inúmeros caminhos, porém, por mais que a capacidade de interpretar o passado se refine com o tempo, provavelmente a origem da vida urbana permanecerá no território das investigações, da mesma forma que ao campo das incertezas continuará pertencendo o futuro das cidades. Interrogar a invenção da cidade nos conduz à reflexão acerca da trajetória por ela percorrida do seu momento fundador às complexas formas de organização socioespaciais que, a partir daí, foram constituindo-se. Com esse raciocínio, faz-se necessário pensar, de forma indissociável, duas grandes questões: entender que, mesmo contida em seu passado, a evolução das sociedades urbanas é pouco previsível e, concomitantemente, considerar que a historicidade dos sistemas espaciais sugere apenas algumas pistas acerca de como as mudanças podem ser pensadas por meio da articulação das formas passadas de organização espacial e das novas combinações socioespaciais possíveis no presente.

A seção em tela apresenta alguns aspectos pontuais da trajetória da cidade em sua longa duração, no intuito de destacar que, historicamente, a forma de organização espacial da cidade guarda correspondência inequívoca com a ordem social vigente; que espaço e sociedade nela convergem oriundos de diversos momentos do passado para construção do presente, cruzando as mudanças mais difusas do comportamento citadino com os ritmos mais cadenciados da evolução das formas produzidas; que espaço construído e práticas sociais se influenciam mutuamente; por fim, observar que a trajetória histórica da cidade nos faz questionar determinados posicionamentos os quais sugerem a existência de uma grande

descontinuidade entre o mundo antigo e o nosso, a qual transforma a Antiguidade em um tempo inatingível e sem conexões com o tempo presente.

3.1 A INDISSOCIÁVEL RELAÇÃO ENTRE ESPAÇO E SOCIEDADE

Ao observarmos a história das cidades, é permitido afirmar que a aventura do urbano transcorre no palco das formas espaciais sedimentadas no passado, porém protagonizada pelas práticas sociais do presente, aquilo que Lepetit (2001, p.20) tratava como “a relação indissociável entre os grupos sociais e a configuração material das cidades”. Há uma relação simbiótica que pede tratamento metodológico e analítico refinados, em função das diferentes temporalidades dos elementos que constituem as cidades, ou seja, a relação entre o tempo dos homens e o tempo das coisas, cabendo a toda pesquisa, situada nesse campo, pensar de forma integrada o tempo da cidade e sua relação com usos e práticas sociais, porém sem se seduzir por qualquer determinismo entre sociedade e espaço urbano.

No jogo de interpretação do enredo urbano, corroboramos os autores que defendem a indissociável articulação entre grupos sociais e a configuração material do espaço para compreensão mais abrangente da cidade, visto que a vida urbana ocorre, invariavelmente, na articulação dessas duas esferas, em uma mesma contemporaneidade, porque a cidade como um todo — espaço e sociedade — se conjuga no presente e é feita de cruzamentos. Essa forma de pensar a história das cidades se constitui, na realidade, em um posicionamento, o que não quer dizer que seja o único ou o correto, mas uma opção conceitual, posto que, em meio a tantos pensadores, poucas associações são realizadas entre *urbs* e *civitas*¹³, como bem observam Febvre (1932) e Santos (1977). O primeiro criticava os geógrafos por considerarem o espaço apenas como o cenário das realizações humanas e o segundo acusava a Geografia, como disciplina, de ter mais interesse pelo formato das coisas do que pela sua formação.

¹³ Tratamos os termos *urbs* e *civitas* como fez Richard Sennett (1990), para quem *urbs* significa o aspecto material e urbanístico de uma cidade, a parte construída; é a parte sedentária do urbano, o seu aspecto material, o traçado urbano demarcado pelas ruas, praças, edifícios, dentre outras espacialidades. Já *civitas* representa o aspecto sociopolítico da organização dos cidadãos da cidade, a existência nela desenvolvida em todos os aspectos possíveis da vida social, cultural e política, com rituais e linguagens geradores da sua identidade, que fazem da cidade uma comunidade.

Seu domínio não era o das dinâmicas sociais que criam e transformam as formas, mas o das coisas já cristalizadas, imagem invertida que impede de apreender a realidade se não se faz intervir a História. Se a Geografia deseja interpretar o espaço humano como o fato histórico que ele é, somente a história da sociedade mundial, aliada à da sociedade local, pode servir como fundamento à compreensão da realidade espacial e permitir a sua transformação a serviço do homem. Pois a História não se escreve fora do espaço e não há sociedade a-espacial. O espaço, ele mesmo, é social (SANTOS, 1977, p.81).

Para melhor compreensão da relação indissociável entre espaço e sociedade ou da natureza social do espaço, devemos observar a evolução das sociedades e “o trabalho do homem para transformar, segundo leis historicamente determinadas, o espaço com o qual o grupo se confronta”, sob pena de não enxergarmos o componente espacial na formação econômica e social das comunidades humanas e “aceitar o erro de interpretação dualista das relações Homem-Natureza”, como sugere Santos (1977, p.82), uma vez serem sinônimas as categorias Espaço e Natureza, desde que consideremos a natureza transformada ou Segunda Natureza, como denominou Karl Marx.

Analisar de forma indissociável as categorias espaço e sociedade possibilita caminharmos para uma compreensão mais integral dos fenômenos urbanos, construir maior entendimento acerca das especificidades de suas frações, distinguir com clareza as relações dessas com as demais, bem como melhorar a interpretação das suas relações com o todo. Nessa perspectiva, poderemos realizar com mais propriedade a diferenciação entre os lugares, analisando o seu ordenamento espacial como fruto das suas relações sociais, produtivas, políticas e culturais, como também perceber se a ordem social da organização local mantém correspondência ou reproduz de alguma forma a ordem internacional. As formas espaciais seriam, então, expressão das relações que o homem desenvolve sobre o território em um determinado tempo, tornando-se necessário considerar que sobre uma mesma cidade a História pode depositar várias outras em tempos distintos, em um permanente jogo de construção/desconstrução/sobreposição.

Para ler a cidade e a sua trajetória haverá sempre a dependência daquilo que poderão informar as fontes históricas e a interpretação criteriosa das permanências e das transformações por ela sofrida ao longo do tempo, tendo sempre em vista que a cidade é espelho do seu tempo e, por isso mesmo, a cada período histórico encontrar-se-á eivada de particular significado. O movimento de evolução ou

involução apresentado pelas formas espaciais de uma cidade no tempo encontra-se diretamente vinculado aos movimentos desenvolvidos pela sua sociedade. Portanto, a ascensão de uma cidade em um determinado período, bem como a criação de novas formas ou a reutilização das formas antigas, dependerá sempre das determinações sociais advindas das necessidades e, principalmente, da capacidade do corpo social de essa cidade mobilizar recursos e vontades para tanto.

Pressupostos explicitados, apresentaremos breves considerações acerca da fixação dos grupos humanos no território, buscando apreender alguns aspectos acerca da remota relação dos grupos sociais com o local origem das complexas relações entre espaço e sociedade, gênese da invenção da cidade.

Sabemos que a busca pela origem da cidade sempre contou com o auxílio de estudos dos remanescentes físicos das antigas civilizações, mas não apenas materialidades em forma de abrigos, armas e instrumentos é que conseguem falar sobre a complexa história da organização dos agrupamentos humanos, senão também suas múltiplas formas de relações socioculturais e a ordem social neles estabelecidas. Invenções como o ritual e a linguagem muito têm a nos dizer, porém sua riqueza cultural pouco se registrou na longa duração e nem sempre foram levados em conta no processo de reconhecimento do que se convencionou chamar de cidade, conforme nos informa Mumford (2004), ao chamar atenção para o perigo de situar em bases falsas toda a problemática da natureza da cidade, caso venhamos buscar somente as formas espaciais remanescentes dos lugares estudados, ou seja, se ao tentarmos compreender a história das cidades buscarmos apenas as estruturas físicas permanentes.

Para chegar mais perto das origens da cidade, cumpre-nos, assim penso, suplementar o trabalho do arqueólogo que procura a mais funda camada na qual possa reconhecer uma obscura planta baixa, a indicar a existência de uma ordem urbana. Se quisermos indicar uma cidade, devemos seguir a trilha para trás, partindo das mais completas estruturas e funções urbanas conhecidas, para os seus componentes originários, por mais remotos que se apresentem no tempo, no espaço e na cultura, em relação aos primeiros *tells* que já foram abertos. Antes da cidade, houve a pequena povoação, o santuário e a aldeia, o acampamento, o esconderijo, a caverna, o montão de pedras; e antes de tudo isso, houve certa predisposição para a vida social [...] (MUMFORD, 2004, p.11).

Em outros termos, dificilmente chegaremos a análises elucidativas acerca da origem da cidade se fixar o olhar apenas no ambiente construído, sem a devida atenção às relações sociais, às manifestações culturais, aos hábitos e costumes das sociedades

que, em algum território, porventura tenha se estabelecido. Em outra oportunidade, a interpretação do referido autor também caminha nesse sentido, quando sugere ser a cidade dos mortos a precursora da cidade dos vivos, ou seja, o ato de voltar ao local de sepultamento para cultuar os entes falecidos teria sido a semente da sociabilidade urbana, motivadora da fixação do homem ao território e, conseqüentemente, do aparecimento dos primeiros núcleos urbanos.

Figura 1 – Fundação de residência em Jericó



Fonte: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Jeric%C3%B3#/media/File:Jerycho8.jpg>>. Acesso em: 3 mar. 2014.

Nota: Desenterrada no Tell es-Sultan. Estudos arqueológicos consideram a cidade mais antiga ainda existente.

Embora Le Goff observe que “os gregos e os romanos impeliam o morto impuro para fora da cidade” (LE GOFF, 1998, p.11) e afirme que somente com o advento do cristianismo o cemitério urbaniza-se, tornando-se um lugar de encontro e sociabilidade, podemos, ainda assim, corroborar a sugestão de Mumford no sentido de que a predisposição para a vida social tenha sido condição primeira para o ato fundador da cidade. Isso não significa que se esteja negando outras condições

primordiais, como a revolução agrícola¹⁴, que possibilitaram a fixação do homem à terra, mas somente reconhecendo um traço essencial da cultura humana e sua respectiva importância para a invenção da cidade.

Abordada anteriormente de forma pontual, importante agora informar que a expressão “invenção da cidade” é uma ideia elaborada não para designar uma construção previamente planejada pelos homens do Neolítico, mas para dar ênfase à ideia de que, em algum momento da trajetória do homem sobre a terra, fruto do processo de acumulação das experiências vivenciadas, ocorreu um fenômeno que se diferenciou do processo de crescimento da aldeia; assim, a cidade não seria somente uma aldeia que cresceu, pois algo de maior relevância teria acontecido e possibilitado a transição da primeira para a segunda, e, conforme Mumford (2004, p.39), esse processo se consolidou “de um modo que passou muito além de qualquer invenção consciente, ampliou também todas as dimensões da vida”. Baseado em estudos da Etologia, o autor defende que a cidade surge de um emergente conceito definido na teoria de Lloyd Morgan e William Morton Wheeler, ao afirmar que “na evolução emergente, a introdução de um novo fator não faz apenas aumentar a massa existente, mas produz uma transformação geral, uma nova configuração que altera suas propriedades” (MUMFORD, 2004, p.37). Podemos definir o processo como uma mutação, no sentido biológico do termo, em que a cidade, sem negar a hereditariedade dos componentes culturais anteriores, apresenta-se não apenas como uma sequência natural da aldeia, mas fruto de um processo evolutivo que deu origem a uma nova variedade de distinta forma e essência, “num padrão mais complexo e instável do que da aldeia” (MUMFORD, 2004, p.37).

O autor identifica alguns dos fatores que deram causa à cidade como uma unidade superior à aldeia: a variedade de categorias ocupacionais, com muito mais habilidades e novos instrumentos, bem como novos hábitos e costumes; a associação dessas novas habilidades à crescente capacidade humana de mobilização de recursos e inventividade; o domínio sobre as comunicações e o

¹⁴ Termo utilizado por Vere Gordon Childe (1978), arqueólogo australiano, para designar o movimento ocorrido na Pré-História que marca a transição da condição nômade para a condição sedentária do *Homo Sapiens*.

transporte à longa distância; o desenvolvimento de técnicas de engenharia que possibilitou, em grande escala, a transformação do espaço, fixando ainda mais o homem ao território; a capacidade vocacional da juventude que se sobrepôs à sabedoria dos anciãos em um momento em que a já obsoleta cultura da aldeia cedeu lugar à “civilização” urbana, muito embora os laços familiares ainda contassem na nova unidade estabelecida; entre outros fatores. Entretanto, há uma característica que o autor destaca como fundamental na mudança estrutural durante a passagem da aldeia à cidade: a iniciativa individual do líder.

A mobilidade exploratória do caçador, sua disposição para jogar e assumir risco, sua necessidade de tomar decisões prontas, sua presteza em sofrer amargas privações e intensa fadiga na perseguição de sua caça, sua disposição para enfrentar a morte ao se defrontar com animais ferozes – matar ou ser morto –, tudo isso lhe dava aptidões especiais para a liderança. Esses traços constituíam os fundamentos do domínio aristocrático. Postas diante das complexidades da vida comunitária em grandes dimensões, a audácia individualista era mais viável que as lentas reações comunais que a aldeia agrícola provocava (MUMFORD, 2004, p. 40).

Assim, a invenção da cidade derivou da evolução social que superou as dimensões da restrita vida na aldeia e passou a enfrentar a complexidade da vida comunitária em grandes dimensões, onde o excedente da produção, o crescimento demográfico e um comando vertical e centralizado dominando toda estrutura social foram alguns indicadores da diferença entre a cidade e a aldeia, que se apresentava em menores proporções e horizontalmente governada. Na sequência do processo, a cidade passou a contar com um núcleo social que, no exercício do poder, imprimiu uma nova configuração tanto à vida comunitária quanto à organização espacial.

Rémond comprova a afirmação de que a cidade não é o resultado de uma aldeia que cresceu, ela “[...] excede as comunidades fundadas nos vínculos familiares e nos laços de sangue” (RÉMOND, 2009, p.226). Mais do que ampliar suas dimensões demográficas ou geográficas, a transformação da aldeia em cidade revela uma mudança de direção e finalidade da vida comunitária, em que a condição urbana impeliu uma inédita forma de organização social e com ela um processo sem precedentes na história dos homens. Estudos relatam como seminal a explosão urbana ocorrida nos vales dos rios Nilo e Eufrates, tendo a sua propagação, pelos períodos históricos subsequentes, proporcionado às comunidades humanas a

produção de variados padrões de convivência e formas inéditas de organização socioespacial no fazer cotidiano de suas cidades singulares.

A ascensão da liderança individualista faz surgir, no decorrer da História, a ascensão do governante-sacerdote que, por sua vez, valorizava o espaço destinado ao culto e também ao exercício do poder. O palácio materializou a imagem do poder divino na terra quando o rei se tornou mediador entre os deuses e os homens. Talvez resida aqui, nessa representação de alta relevância histórica, uma força primordial ao estabelecimento do universo urbano, quando o rei passou a ser o próprio deus encarnado. Servir ao rei significava agora servir diretamente aos deuses. A junção do poder da realeza com o poder divino era a condição que faltava para instituição do controle absoluto sobre os homens. O poder originado pela união dessas duas grandes forças foi, sem dúvida, o dínamo que impulsionou novos e surpreendentes empreendimentos da civilização.

Toda essa linha de pensamento advoga favoravelmente a tese de que, em sua origem, o modo de vida urbano se impôs pela instituição e pelo fortalecimento das relações de poder. O exercício da autoridade, expresso pela capacidade de deliberar, ordenar, vigiar e punir, impondo a vontade dos deuses e do soberano sobre os súditos — mesmo com formas de resistência e conflitos sempre presentes — consolidou as bases do processo de fazer e viver o universo urbano. Com certeza, vozes dissonantes se levantariam se tentássemos validar integralmente tão contundente afirmação, generalizando e desconsiderando os recortes históricos, políticos e culturais de cada agrupamento humano, em seus distintos tempos históricos. Por outro lado, ao longo da trajetória da cidade na História, observamos que as relações de poder emprestam grande contribuição à definição das formas espaciais e das sociabilidades presentes nos mais distintos ambientes urbanos, como veremos na sequência.

3.2 O RELICÁRIO DA HISTÓRIA

Em sua trajetória pela História, o homem elegeu as cidades como o repositório de suas experiências durante o tempo vivido. As descobertas de novos registros impressos nas materialidades construídas ao longo dessa trajetória, assim como as interpretações desses elementos e dos tantos arranjos socioespaciais desenvolvidos

nos territórios estabelecidos, passíveis de leitura, vão dando a conhecer, cada vez melhor, as aventuras do homem em suas inusitadas cidades e, conseqüentemente, possibilitando novas interpretações do passado.

O processo de leitura e interpretação dos registros materiais e dos arranjos sociais estabelecidos pelo homem ao longo do tempo, objeto de trabalho de tantos campos científicos, especialmente da História Urbana, jamais obteve ou sequer conclamou à unanimidade de entendimento acerca do assunto. Se polissêmica em essência é a cidade, mais ainda são as análises e interpretações sobre sua história. Como dito anteriormente, ler a cidade é uma viagem possível de realizar e várias são as possibilidades existentes de trajeto, porém, por mais apurada que se torne nossa capacidade interpretativa sobre o passado, continuaremos trabalhando em terrenos instáveis e invulgares que estarão sempre a produzir mais questionamentos e problemas a se investigar do que respostas conclusivas.

O resultado da leitura que se faz de um objeto muito depende do posicionamento do observador e dos deslocamentos que o sujeito realiza no processo de observação; como no dito corrente, a vista de um ponto depende do ponto de vista em que se posiciona aquele que se põe a observar. Nessa etapa da pesquisa, definimos realizar a observação da cidade na longa duração, sem, no entanto, pretender a construção de uma “história total” acerca da cidade, com registro detalhado de lugares, datas e acontecimentos, pretensão não incomum a tantos que trabalharam nessa perspectiva. Pusemo-nos a observar a trajetória da cidade no tempo, pontuando alguns aspectos discutidos acerca da cidade antiga, medieval e moderna, no intuito de registrar alguns consensos construídos nesses respectivos períodos, como também perspectivas diferenciadas sobre o mesmo tema. O exercício de levantar algumas interpretações sobre a análise de um mesmo objeto se destina ao que aconselhou Lepetit (1990) em buscar elementos para construir posturas mais equilibradas para a narrativa das cidades, porque muito representa uma cidade o discurso que sobre ela se consolida. Concomitantemente, buscamos construir uma síntese da questão urbana desses períodos passíveis de se constituírem em ideias-força dos períodos em questão.

3.2.1. Cidade das virtudes

Por força da História, a cidade grega se consolidou, em boa parte do imaginário universal, como expressão final do fazer democrático e do exercício da cidadania. O discurso que por muito tempo perdurou sobre essa cidade consolidou uma narrativa-síntese que se distanciou das realidades sociais à época existentes nas diversas cidades, criando uma representação assimétrica com o mundo real. Esse simulacro muito provavelmente adveio do século V a.C. quando o mundo helênico alcançou alto estágio de desenvolvimento e o seu universo urbano conseguiu associar vários elementos socioespaciais que se tornaram referência quase universal, contrapondo-se às cidades até então conhecidas. O propalado caráter universal da cidade grega encontra-se consubstanciado no discurso que a escrita histórica foi realizando sobre o mundo helênico, em uma narrativa que elevou suas cidades à expressão de um mundo ideal em termos de padrão de convivência urbana.

Sem negligenciar o conjunto das relevantes contribuições herdadas da cidade grega, devemos estar atentos às vozes contrárias e lembrar que a Grécia antiga não se constitui em uma unanimidade acadêmica. Toynbee (1984, p.17) afirma que, da mesma forma que os judeus e os chineses, os gregos criaram imagens de seu próprio passado que não correspondem ao quadro visto por arqueólogos e historiadores não emocionalmente envolvidos com o seu tempo e lugar. Nessa mesma linha posiciona-se Godoy (2002, p.5), quando sustenta que os escritos de Pausânias¹⁵ consubstanciam o que em nossos dias se matizariam como fragmentos literários de guias de viagem que, produzidos com a finalidade de provocar, instigar e vender, afastam-se do real, externando categorias seletivas, destinadas a convencer. E que boa parte da admiração que o mundo grego suscita vincula-se a sutis manipulações do passado.

No entanto, não podemos desconsiderar a importância do testemunho de Pausânias, quando relata que os gregos antigos entendiam que o sistema da *polis* pressupunha uma determinada paisagem urbana: construções a evidenciar a

¹⁵ Pausânias (115 - 180 d.C.), geógrafo e viajante grego, escreveu a *Descrição da Grécia*, também conhecida como *Viagem à Roda da Grécia* ou *Itinerário da Grécia*; a obra, que apresenta descrições de localidades da Grécia central e do Peloponeso, compõe-se por dez livros e conteúdo baseado em observações próprias e recolhida de outros autores.

presença da autoridade pública; a fornecer ambientes para a circulação dos valores confirmadores de uma dada identidade cultural, tanto para o conjunto dos cidadãos como para grupos sociais específicos, em que a cidade fisicamente edificada se imbricava com a cidade socialmente construída. Por outro lado, se tomarmos a construção de Pausânias como representação acabada da cidade grega, estaremos tomando o conjunto da cidade apenas pela sua Acrópole; de forma análoga, seria como tomar a obra de Shakespeare, por mais relevante que seja, como expressão única da vasta e rica literatura universal.

Figura 2 – Reconstrução da Acrópole e do Areópago em Atenas



Fonte: Franz Leo von Klenze (1846). Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Akropolis_by_Leo_von_Klenze.jpg>. Acesso em: 3 mar. 2014.

Dessa forma, Mumford (2004, p.177) argumenta que as representações da cidade helênica — que sempre nos mostraram — contrastam com a abundância de provas literárias, nas quais a cidade casta e pura como o mármore talvez só existisse na lógica e na matemática de seus filósofos, que nem mesmo serviriam para caracterizar os lugares mais sagrados da antiga *polis*. Tal contradição manifestou-se igualmente em relação ao espírito grego desse mesmo período, quando se

acentuavam demasiadamente sua ordem interior e seu amor à perfeição, a despeito dos aspectos irracionais e violentos da conturbada vida grega ou das práticas de mau gosto de uma gente inculta e obscena das quais tratam, abundantemente, sua trágica dramaturgia.

Na verdade, a cidade visível, a cidade tangível, era cheia de imperfeições: as desordens do crescimento, as fermentações e secreções da vida, os restos não enterrados de formas superadas, ainda não decentemente removidos, as relíquias de modos rurais ainda não ajustados às contínuas provas e desafios da vida urbana. [...] Quando se galgava o abrupto caminho da Acrópole de Atenas e se contemplava afinal a larga planície, de uma altura de cento e cinquenta metros, não se podia, porém, esperar uma ordem prolongada nem harmonias continuadas. Contudo, o cântico interior de deleite que se podia sentir, quando as rochas da Acrópole se afastavam e finalmente se contemplava o próprio Partenon, talvez fosse ainda mais profundo, por seu contraste com o amontoado e dispersão casual da cidade embaixo. [...] Atenas foi obra de homens [...] (MUMFORD, 2004, p.177-178).

Quando Ribeiro (2010) informa que a reflexão sobre o fenômeno urbano no mundo helênico encontra-se englobada genericamente no contexto mais amplo da Filosofia, implica perceber que a atitude de construção do ideário perfeito e ordenado do espírito grego, no fim da Era Helenística, foi transmitido à cidade, mas que, na realidade, a cidade grega do século V era demasiadamente orgânica e a sua idealização não passava de uma “fogosa união de opostos: a restrição e a exuberância; a disciplina apolínea e o delírio dionisíaco; a inteligência racional e a cega intuição; a fuga em direção ao céu e os tropeços na lama” (MUMFORD 2004, p.178).

Nessa mesma direção caminha o arqueólogo francês Martin (1974, p.13-15), ao referir-se sobre a evolução da *polis* grega. O autor orienta não apartar o discurso de organização da cidade das especulações filosóficas sobre o urbanismo, ou seja, a articulação do pensamento técnico-racional contemporâneo acerca do urbanismo baseado em concepções meramente funcionais da organização espacial da cidade não se aplicaria ao ideário grego de urbanização. Valeria dizer que não podemos conceber a urbanística grega da Antiguidade fora da esfera das teorias políticas, das especulações filosóficas e da formação moral do cidadão na *polis* grega, que, por sua vez, encontra-se associada não somente ao agrupamento humano e à sua ordem política e social, mas a uma instituição fortemente vinculada ao universo religioso, moral e material.

Para Finley, a palavra *polis*, em seu clássico significado, define o “[...] estado que se governa a si mesmo” (FINLEY, 1963, p.47-49). Explica o autor que, diferentemente do conceito de cidade como local fisicamente construído, a *polis* grega — apesar de ocupar um espaço geograficamente definido — era essencialmente constituída pela reunião de pessoas, condição necessária para a prática do autogoverno que prevalecia em Atenas. Entende também que, para os gregos, a instituição e o ordenamento do território não eram os únicos pré-requisitos à constituição de uma cidade, conquanto a política e as formas de relações sociais influenciavam o formato, o uso e a ocupação dos espaços.

Dessa forma, a maior contribuição herdada dos gregos talvez tenha sido a própria *polis*, no sentido de forma política original que contava com a participação dos cidadãos na defesa e gestão dos assuntos comuns à cidade. Mesmo que a categoria de cidadão se aplicasse apenas a um reduzido segmento daquela sociedade, o legado se fez. Da mesma maneira, permaneceu como herança cultural o desenvolvimento de uma narrativa que elevou à última potência as qualidades do universo helênico, bem como alguns bons atributos de suas cidades, embora, por sua vez, não tenha sido dada voz aos conflitos, aos vícios e às contradições existentes. Tal atitude deu origem à ideia da existência de um mundo onde imperavam a paz, a harmonia e a beleza em todos os aspectos da vida, de uma terra sem males, de uma cidade das virtudes. A História, por muito tempo, construiu a representação ideal de um mundo nem tanto. Mesmo passado bastante tempo, a cultura persiste e não é invulgar o reaparecimento dessa forma de metonímia em vários momentos da História: Paris, a cidade-luz; Rio de Janeiro, a cidade maravilhosa; Vitória, a cidade-presépio; como se, por não conseguir edificá-la de forma ideal, no mundo real os homens se satisfizessem construindo-a em forma de representação. O fazer historiográfico que nessa linha se desenvolve manipula a análise em favor de uma ideia que se quer destacar e concorre para a construção de uma representação idealizada da cidade, levando a crer em uma série de atributos que não encontram correspondência plena na realidade analisada, ao mesmo tempo em que silencia sobre suas mazelas.

3.2.2 Cidade compulsória

A ideia de que a cidade não era apenas o resultado puro e simples de um aglomerado de cimento e pedra agradava tanto aos gregos quanto aos romanos; os espaços comuns, destinados à vida coletiva — representados pelas edificações oficiais, praças, santuários, locais de reuniões e mercados — e às práticas sociais cotidianas que neles se desenrolavam, alimentavam essa convicção. Assim, mesmo que esse conjunto urbano ficasse restrito à cidadela e a prática política fosse permitida somente àqueles considerados cidadãos, podemos observar a contribuição da ordem social e dos seus respectivos rituais para a configuração do espaço construído. Nessa mesma perspectiva, podemos afirmar que Roma se constituiu a partir de uma rígida ordem social, fundada na força do poderio militar e na política de dominação expansionista, que proporcionou a conquista de novas cidades e novos territórios. Ela utilizava-se do urbanismo como instrumento político para assegurar a romanização¹⁶ das novas ocupações. Por meio da força do urbanismo e dos símbolos garantiam a onipresença do sistema político, social e religioso que emanava do poder central, coadunando com o conjunto de costumes e traços culturais difundidos às mais distantes terras conquistadas.

Importante ressaltar que a concepção de romanização defendida por Mendes (2007) difere frontalmente de autores — especialmente os ingleses — que, no início do século XX, tentavam cindir o mundo entre civilizado e primitivo e construir a ideia de que a adoção dos padrões culturais romanos pelos nativos os faria mais “avançados e progressistas”. Apostavam em uma construção ideológica que guardava interesses estratégicos de também vincular o conceito de progresso aos interesses do Império Britânico, como se o fato de ser dominado pela força da espada se tornasse irrelevante diante dos “benefícios” que a “cultura civilizada” do dominador pudesse promover. Era comum às cidades subjugadas a manutenção de um razoável grau de

¹⁶ Associamos o termo “romanização” ao entendimento apresentado por Norma Musco Mendes (2007, p. 26), que trata dos múltiplos processos de mudanças socioculturais multifacetadas em termos de significados e mecanismos que tiveram início com o relacionamento entre os considerados padrões culturais romanos e a diversidade cultural provincial. Foram simultaneamente processos de mudanças socioculturais desiguais, surgidos através de relacionamentos, também desiguais, entre o poder imperial dominante e os diferentes grupos sociais das comunidades submetidas. Essa visão leva a refutar a lógica de uma romanização progressista e uniforme, cujo conceito implica a ideia de transferência de cultura, de mudança cultural por imitação, partindo-se do suposto abandono da identidade nativa pela adoção da cultura romana como um ato positivo, deliberado, que significava prazer e paz.

autonomia, no que diz respeito às suas tradições; no entanto, com o decorrer do tempo, a aculturação tornava-se quase inevitável. A urbanização das cidades conquistadas era desenvolvida à imagem e semelhança da capital do Império, sendo as cidades novas também edificadas no mesmo padrão: monumentos para alimentar o espírito cívico e exprimir o prestígio da cidade; rede de infraestruturas para suportar as aglomerações; obras sanitárias propícias ao conforto e à sociabilidade; anfiteatros para jogos e espetáculos; fórum, praça e mercado, com seus pitorescos edifícios para o exercício da religião, das assembleias políticas e dos negócios; enfim, uma série de espaços construídos para atender às múltiplas práticas sociais advindas das atividades cotidianas necessárias ao convívio imposto pela condição de vida urbana dos cidadãos romanos. Havia uma ordem social que demandava uma cidade de amplas proporções, à altura do império constituído.

A construção e a manutenção de cidades com esse nível de equipamentos urbanos e complexidade social não seria possível sem um forte ordenamento político e social. Mendes menciona uma ordem política centralizada, de estrutura celular concêntrica, em que o poder hegemônico era exercido com base nas relações de troca de poder e riqueza entre centro/áreas integradas/semiperiferias/periferias, “cuja existência foi criada e reproduzida historicamente numa dinâmica de exploração, de integração, de interação e de diversidade cultural” (MENDES, 2007, p.30-32). Dentro dessa lógica, os territórios conquistados eram considerados áreas legítimas de exploração, de onde a base financeira do governo imperial retirava boa parte dos recursos necessários à sua manutenção, por meio da cobrança de tributos sobre a produção da terra e a extração mineral ou por meio da compra compulsória desses produtos por um preço abaixo do valor de mercado.

Imperialista, Roma sobrepujou. Além da centralidade urbana conquistada, a cidade transformou-se em um espaço retórico, uma imagem que servia a diversos interesses políticos e ideológicos. Essa retórica espacial fora proporcionada pelas inúmeras intervenções urbanísticas realizadas pelos imperadores, associada a vastos programas iconográficos oficiais que, a partir da ornamentação da cidade com pinturas, estatuária e artefatos finos oriundos de saques às cidades gregas ou encomendados às oficinas das províncias, iam “construindo uma relação ou uma memória artificial entre as cidades conquistadas e Roma e uma imagem grandiosa desta” (TEIXEIRA, 2012, p.129). Tais ações, inscritas em um conjunto de outras

intencionalidades, garantiam, concomitantemente, a construção da memória e da identidade do Império, bem como reforçavam o processo de romanização.

Com toda certeza, para pensar o Império Romano não há como esquecer aquela que foi sua mais forte característica: um grande construtor de cidades¹⁷. Com a mesma força que se fez império, Roma fazia questão de mostrar toda sua pujança por meio de elementos simbólicos em um grande conjunto urbanístico, tentando imprimir às demais cidades fundadas ou conquistadas os mesmos valores nela implantados, como cidade-referência. Mumford (2004, p.259-260) reconhece que, em Roma, tudo foi colossal desde o princípio: a primeira grande muralha cercava 400 hectares, um convite ao crescimento que ainda não se manifestara; a Muralha Aureliana cobria 1.345 hectares e a área total construída da cidade, dentro e imediatamente fora da muralha, era de 2.000 hectares, constituindo uma cidade descomunal para o seu período, impressionante até para os padrões contemporâneos¹⁸. Descomunal não somente por suas dimensões, mas principalmente pela extravagância urbana, conforme apontado por Mumford (2004, p.259-260), a cidade de Roma era a expressão espacial do seu estilo de vida urbano.

Um homem que ama a riqueza e é atraído pelo ouro e que mede a felicidade pela púrpura e pelo poder, que não provou a liberdade ou experimentou a linguagem livre ou contemplou a verdade, cujos constantes companheiros são a lisonja e a servidão, um homem que comprometeu sua alma, sem reservas ao prazer, e se resolveu a não servir a outro senhor senão este, que aprecia comidas extravagantes, vinhos e mulheres cheias de ardis, desdém e falsidade, (tal pessoa) deve viver em Roma, pois cada rua e praça é cheia da coisa que mais aprecia (LUCIANO apud MUMFORD, 2004, p.260).

¹⁷ De acordo com Mumford (2004, p. 230), durante os séculos III e II a.C., Roma deixou suas marcas numa série de novas colônias destinadas a emigrantes romanos e regionais. Das doze cidades originais da Toscana e das trinta cidades do Lácio, o Estado romano, no período de Augusto, tinha semeado mais trezentas e cinquenta cidades na Itália peninsular e outras oitenta na Itália setentrional.

¹⁸ Com base em um levantamento oficial, datado de 312-315, Mumford (2004, p. 259-260) permite dimensionar a cidade de Roma: 6 obeliscos, 8 pontes, 11 banhos públicos, 19 canais de água, 2 circos, 2 anfiteatros, 3 teatros, 28 bibliotecas, 4 escolas de gladiadores, 5 espetáculos náuticos para combates marítimos, 36 arcos de mármore, 37 portões, 290 armazéns e depósitos, 254 padarias públicas, 1790 palácios, 46.602 alojamentos (casas de morada coletiva), 926 pequenos banhos de propriedade particular (capacidade para 62.800 cidadão simultaneamente), 18 fóruns ou praças públicas, 8 campos cobertos de grama o ano inteiro para dançar, correr ou lutar, 30 parques e jardins, 700 tanques ou bacias públicas, 500 fontes, 130 coletores ou reservatórios, 10.000 estátuas (3.785 de bronze), além de inúmeros cemitérios e memoriais.

Figura 3 – Roma antiga: parte do fórum romano e do Monte Capitolino



Fonte: Luigi Rossini. Disponível em: <<http://www.tempi.it/fotogallery/la-romantica-roma-dellincisore-luigi-rossini#.VQF6inysUpo>>. Acesso em: 3 mar. 2014.

Na atualidade, Roma ainda preserva os vestígios da sua antiga civilização, onde podemos observar o que Mumford denominou “símbolo da possibilidade máxima de confusão urbana” (MUMFORD, 2004, p.261), porquanto nela é possível identificar traços de uma urbanização ordenada e intervenções provenientes do acidental; obras advindas da lógica racional como também da vontade caprichosa; uma cidade cujas edificações, paredes e vielas contam uma história social, filha tanto das ações enobrecidas como do espírito amesquinhado. A cidade permaneceu única por mais de dois mil anos e sua desintegração, em boa parte, é fruto do seu supercrescimento. No entanto, “[...] caiu o império, mas Roma continua em nós” (MUMFORD 2004, p.266), língua, direito, organização militar e família, mesmo nos dias atuais, carregam raízes romanas. O declínio foi inevitável, porém permaneceu a força de uma cidade que imprimiu marcas indeléveis no tempo, no espaço e no imaginário coletivo.

Tal herança cultural nos possibilita, mais uma vez, anotar alguns vínculos entre o mundo antigo e contemporâneo, identificando alguma similaridade em processos

que utilizaram o urbanismo como instrumento de dominação. Por esse ângulo ideológico, a romanização estabelecida nas novas ocupações promovidas pelo Império Romano se repetiu analogamente no processo de modernização urbana promovido por Napoleão III em Paris, capitaneado pelo prefeito Georges-Eugène Haussmann. Essa modernização ficou mais tarde conhecida como *haussmannização* e, posteriormente, difundida para várias cidades da periferia do mundo ocidental. A romanização estendeu-se por três continentes, atingindo aproximadamente um quarto da humanidade; a *haussmannização* extrapolou as fronteiras da cidade de Paris e ganhou aderência universal. Objeto de desejo, o urbanismo parisiense se transformou em referência conceitual e, assim como Roma, em espaço retórico. Por muito tempo, Buenos Aires se orgulhou do tacanho pensamento colonizado em ser a “Paris dos Trópicos”, do mesmo modo que a autoritária reforma urbana que o prefeito Pereira Passos levou a cabo no Rio de Janeiro tinha a capital francesa como espelho. Esses e muitos outros exemplos autorizam reafirmar que tanto a romanização como a *haussmannização* criaram cidades ideologicamente compulsórias, utilizando o urbanismo como instrumento.

3.2.3 Cidade sitiada

A desestruturação do Império Romano fez ruir também as conexões de uma ampla rede de cidades que Roma produzira ao longo dos séculos, determinando a consequente desintegração do seu complexo sistema de produção e de sociabilidades. Em termos geopolíticos, o principal cenário não mais indicava uma rede urbana de grandes proporções geográficas, politicamente integrada, militarmente dominada e de elevada complexidade cultural. Do ponto de vista socioespacial, percebe-se que a Idade Média também produziu um elevado número de núcleos urbanos, sem contar, no entanto, com essa ampla rede de relações articuladas que caracterizou a época anterior.

Figura 4 – Cidade medieval



Fonte: Carl Gustaf Hellqvist. Disponível em: <http://en.wikipedia.org/wiki/Valdemar_Atterdag_holding_Visby_to_ransom,_1361>. Acesso em: 15 mar. 2014.

Nota: Valdemar Atterdag segurando Visby para resgate (1361).

Mesmo não sendo uma invenção do período, a muralha habitou o imaginário popular como a ideia-síntese daquilo que foi uma cidade medieval, e não somente a História, mas também a Literatura e, principalmente, o Cinema é que reforçaram a ideia da muralha como um elemento exclusivamente defensivo, o que não se constitui em erro, embora, obviamente, não contemple tantos outros aspectos que ela representou nos domínios da vida cotidiana e da paisagem. “A presença de cercas defensivas nas cidades, por vezes até aos nossos dias, constitui uma marca indiscutível da sua importância, não só como estrutura defensiva, mas, também, como elemento condicionador da própria forma urbana” (RIBEIRO; MELO, 2013, p.183).

Com as cidades romanas cada vez mais vulneráveis e a vida sujeita a inesperadas agressões, com a produção e as constantes baixas dos estoques sob frequentes ameaças de exércitos invasores, não é difícil perceber que poucas alternativas restavam, como a fuga para as montanhas ou lugares menos turbulentos — os mosteiros, por exemplo — ou ainda como a extrema atitude de investir enorme soma de recursos, quantidade excessiva de tempo, preocupação e trabalho de grande

parte da vida das gentes daqueles lugares para erguer um elemento urbano — o muro — que representava a antítese do ditado alemão *Stadtluft macht frei* (o ar da cidade liberta), que faz referência às cidades medievais que não estavam sob o jugo do controle feudal de famílias da nobreza e de possuidores das terras produtivas. Tal elemento incorporava os valores daquilo que poderíamos chamar de anticidade. Se afirmamos anteriormente que a predisposição para a vida social foi condição primeira para o surgimento da cidade, a implantação de muralhas pode ser lida como o seu contrário. Não obstante os mais variados obstáculos materiais e simbólicos que se percebem na cidade contemporânea, o muro medieval apresentou-se como um recurso a desconstruir boa parte da lógica da livre circulação dos cidadãos, das trocas e interações sociais como condição de existência do modo de vida urbano.

Ainda de acordo com Ribeiro e Melo (2013), a condição de existência de um núcleo urbano medieval não se fazia pela imprescindível presença da cerca defensiva. De fato, havia centros urbanos de configuração aberta, desprovidos desse aparato, porém povoamentos, vilas e cidades que se constituíram no período compreendido entre os séculos XI e XIII, em sua grande parte, fundaram-se sob a égide dos cercamentos, o que faz com que se relacione a gênese das muralhas medievais à própria origem do fenômeno urbano medieval. No início da Idade Moderna, várias cidades apresentavam espaços livres intramuros, com amplas extensões construídas nos subúrbios, possibilitando a construção continuada de núcleo urbano. Algumas cidades aproveitaram as muralhas herdadas dos romanos e outras construíram novas muralhas nos séculos XV, XVI e XVII, com a finalidade de proteger os arrabaldes que cresciam e se prolongavam, chegando, em alguns casos, a serem identificadas construções datadas dos séculos XVIII e XIX. Tal fato corrobora a tese de que, mesmo com uma função militar primária, as muralhas também exerciam funções outras, como barreiras aduaneiras ou judiciais.

A muralha delimitava um espaço físico, político, social, cultural e ideológico, sendo, simultaneamente, símbolo de identidade para os que nela residiam, em contraposição aos forasteiros, e garantia da pertença a uma comunidade. As funções desempenhadas pelas muralhas encontravam-se complementadas pelas portas e torres que as integravam que, para além do papel militar, valorizam a imagem coletiva da cidade (RIBEIRO; MELO, 2013, p.184).

A progressão demográfica e o dinamismo econômico que, ao longo dos tempos, foram se consolidando provocaram o crescimento e a evolução dos núcleos originais das cidades medievais, fato que exigiu ações de expansão de suas fronteiras sobre porções do território ao redor, proporcionando, além do crescimento geográfico, ampliação da base tributária e, quem sabe, tenham também criado uma primeira noção de subúrbio, sobre o qual Le Goff diz ser “certo que já existiam em Roma os arrabaldes, por exemplo, os arrabaldes dos marinheiros, da plebe, como a mal-famada Suburre; mas a unidade contemporânea entre cidade e subúrbio, tão interdependentes, data da Idade Média” (LE GOFF, 1998, p.17). Quanto às novas dinâmicas urbanas, o que se registra é um movimento de espraiamento dos arrabaldes, que impôs às cidades medievais esforços de ampliação de suas muralhas ou incorporação dessas edificações ao tecido urbano, até serem destituídas de suas funções defensivas e seus materiais serem reutilizados em novas construções, chegando à sua definitiva extinção.

Ao discutirem o papel dos sistemas defensivos na formação dos tecidos urbanos durante os séculos XIII a XVII, Ribeiro e Melo (2013) percorrendo, com grande propriedade, as cidades medievais portuguesas, nos dão a conhecer o dinamismo urbanístico medieval. Sobre a cidade de Évora, relatam que, a partir do século XIII, verificou-se “um crescimento extramuros, pautado pelo desenvolvimento de focos populacionais estruturados em torno de algumas praças, mosteiros mendicantes e outras igrejas, bem como dos bairros da Mouraria e da Judiaria” (RIBEIRO; MELO, 2013, p.187). Quanto à cidade de Bragança, apontam que, “a partir dos séculos XIV e XV, os constrangimentos espaciais impostos pela muralha terão determinado o crescimento urbano realizado para fora do perímetro da cerca, dando origem à formação de um importante arrabalde” (RIBEIRO; MELO 2013, p.201). O crescimento da zona ribeirinha da cidade de Lisboa foi reforçado por D. Manuel, que ordenou a destruição da muralha fernandina, “de modo a permitir a reorganização e expansão urbana dessa zona, na qual se destaca a construção do novo paço régio, dos armazéns e da alfândega, no Terreiro do Paço” (RIBEIRO; MELO, 2013, p.205). Sentenciam os autores que “de facto, a muralha fernandina de Lisboa constitui um exemplo bastante evidente das limitações que as muralhas impunham, em alguns casos, ao desenvolvimento urbano” (RIBEIRO; MELO, 2013, p.205).

Duby (1993) ressalta ser preciso considerar primeiro que o crescimento dos centros urbanos medievais estava relacionado às cortes dos grandes senhores, havendo, portanto, uma ligação entre a nova vitalidade urbana e o poder senhorial. Esses senhores concediam ou outorgavam parte de seus direitos às comunidades ascendentes que ajudavam revigorar as rodas de comércio e exigiam expansão de novas fronteiras urbanas. Nesse caso, foi a economia — por meio do comércio, do acúmulo de capital e da produção manufatureira — que auxiliou a cidade medieval a consolidar seu desenvolvimento e fazer cair as suas muralhas. Aquilo que, em um primeiro momento, proporcionou proteção, agora limitava as novas dinâmicas e futuras possibilidades.

Figura 5 – Trecho preservado da muralha de Évora – Portugal



Fonte: Fotografia do autor. Arquivo pessoal.

Anderson (1989) analisa em mesmo sentido, ao afirmar que a história do apogeu das cidades medievais está relacionada ao progresso da civilização material, fruto da produção de excedentes agrícolas e da evolução demográfica, assistida na Europa ocidental partir do século X. As cidades voltaram a apresentar-se de forma

consolidada, sob uma nova dinâmica de crescimento, em número considerável, e com forte grau de prosperidade que as conduziu a um nível de supremacia em relação ao mundo rural.

Sobre esse dinamismo, Le Goff chega a afirmar que, mesmo com as grandes transformações, a cidade contemporânea está mais próxima da cidade medieval do que esta última da cidade antiga. Em plano geral, o autor caracteriza a cidade da Idade Média como um “cadinho de um novo sistema de valores nascido da prática laboriosa e criadora do trabalho, do gosto pelo negócio e pelo dinheiro” (LE GOFF, 1998, p.25). Ela se concentrava em pequenas dimensões espaciais, reservava um lugar para produção e trocas, mesclando artesanato e comércio, que por sua vez eram nutridos por uma economia monetária. No ano de 1.300, menos de 20% da população do Ocidente residiam em cidades e a maior concentração populacional encontrava-se em Paris, que nesse período já apresentava uma população com mais de 200 mil habitantes. Assim, fatores como o sistema de valores sociais, a dinâmica populacional e as conjugações deles resultantes foram determinantes na trajetória e na evolução dos núcleos urbanos medievais, bem como na ampliação das fronteiras das cidades e conseqüente destituição dos seus muros.

O crescente dinamismo denotado pelas cidades medievais também apresentou outros relevantes aspectos quanto ao seu desenvolvimento urbano. Discutindo o processo de urbanização da cidade portuguesa do Porto na Baixa Idade Média, Teixeira (2012) afirma existir uma lógica própria de ocupação dos espaços na cidade. Em uma primeira fase, de base geográfica, essa lógica ditava o traçado das vias, a implantação dos edifícios mais emblemáticos que, de modo geral, configuravam boa parte da cidade. Em uma segunda fase, a cidade se desenvolvia por partes em torno do que poderíamos chamar de seus eixos de dinamização, ou seja, das principais vias de circulação; dos principais polos edificados — Sé e Zona Ribeirinha; das novas centralidades urbanas — mosteiros, cordoarias etc. Da mesma forma, atividades econômicas de produção e comércio se concentravam em áreas e vias em função dos seus ofícios, isto é, por zonas temáticas — banheiros na Bainharia, mercadores na Rua dos Mercadores. Também havia a ocupação em função da distinção socioespacial: a elite religiosa em torno da Sé; a elite burguesa na Rua dos Mercadores, na Zona Ribeirinha e também na Sé. A distinção social se fazia também pela tipologia das edificações, bem como pelo padrão construtivo. Por

fim, uma abordagem realizada pela autora chama atenção quando apresenta evidências acerca de processos de intervenção urbana no período medieval, mais comumente percebidos e estudados em realidades contemporâneas. Havia mecanismos de “enobrecimento” e embelezamento de áreas precárias da cidade, higienização e criação de posturas para manter a cidade limpa e racionalização do espaço urbano, mesmo sabendo-se que, “apesar de alguns exemplos de planejamento urbano, os mais comuns seriam os espaços construídos segundo necessidades pragmáticas do cotidiano. Imperavam assim as ruas exíguas e sinuosas e os edifícios que apresentavam várias reentrâncias e saliências” (TEIXEIRA, 2012, p.199).

Percebe-se, dessa forma, que a evolução, principalmente, das atividades econômicas e demográficas da cidade medieval, dá causa ao incremento das intervenções urbanas, seja elas espontâneas, seja planejadas, bem como à majoritária extinção de suas cercas defensivas, que também começavam a perder sentido com a evolução das armas de guerra. Por outro lado, mesmo sabendo que a muralha se constituiu em um importante elemento defensivo das cidades medievais, isto não quer dizer que se deva naturalizar a sua presença na paisagem, atitude nada invulgar à narrativa histórica tradicional, que muitos problemas intrínsecos às tensões socioespaciais costumeiramente já naturalizou. Sendo o espaço uma produção social, como tal deve ser entendido e interpretado; assim, naturalizar a presença de muralhas na cidade medieval guarda correspondência direta com a construção do discurso de aceitação de favelas na cidade contemporânea. Situar uma cidade jamais pode ser entendido como um fato natural, mesmo que sobrem justificativas para tal fenômeno. Não obstante as constantes mazelas da humanidade, no plano ideal a cidade representa o desejo do homem de coexistir e nela depositar as suas mais expressivas capacidades de realização, como a produção da beleza, a construção da paz e a defesa da liberdade, que mesmo não plenamente alcançadas devem se constituir em valores universais e ser objeto de permanente busca.

3.2.4 Cidade sem fim ou o fim da cidade?

O crescimento populacional e a intensa urbanização das cidades europeias, no período compreendido entre a segunda metade do século XVIII e a primeira metade do século XX, não raro é equivocadamente concebido como consequência primeira da industrialização, fato que se encontra primeiramente vinculado ao êxodo das populações rurais, promovido pelos conflitos agrários, base da assim chamada acumulação primitiva descrita por Marx (1996, p.340). Ainda segundo o autor, essa acumulação estaria na gênese do modo de produção capitalista, com início na virada do século XV para o XVI, quando um grande contingente de camponeses foi expulso violentamente da base fundiária — para transformação das terras de lavoura em pastagens de ovelhas, que forneceriam lã à crescente indústria têxtil, dando origem às leis para o cercamento da terra comunal — e lançado ao mercado, tendo somente sua força de trabalho para comercializar. Fato é que cidades e manufaturas cresceram, mas isso não implica afirmar que o crescimento das cidades estava relacionado originalmente à nascente industrialização; antes, porém, é necessário lembrar que a dispersão rumo à cidade se encontra diretamente vinculada à posse da terra, uma dramática dissociação que a modernidade operou entre uma determinada sociedade e seu território. “O último grande processo de expropriação dos lavradores da base fundiária é finalmente a assim chamada *Clearing of Estates* (clarear propriedades, de fato, limpá-las de seres humanos)” (MARX, 1996, p.352).

Assim exemplifica, em 1814, David Buchanan, comentarista de Adam Smith:

Nas Terras Altas a antiga condição de propriedade é diariamente subvertida pela força (...) o *landlord*, sem consideração pelos arrendatários hereditários, oferece a terra ao melhor ofertante, e se este é um inovador, introduzirá imediatamente um novo sistema de cultura. O solo, antes coberto de pequenos camponeses, estava povoado em proporção ao seu produto; sob o novo sistema de cultura melhorada e rendas multiplicadas, obtém-se a maior produção possível ao menor custo possível, e para este fim os braços tornados inúteis são afastados. (...) Os expulsos de suas terras buscam subsistências nas cidades fabris etc.” (BUCHANAN apud MARX, 1996, p.353).

Arrematando a ideia, Marx (1996, p.355) argumenta que esse e tantos outros estratagemas realizados a “conquistaram do campo para a agricultura capitalista, incorporaram a base fundiária ao capital e criaram para a indústria urbana a oferta

necessária de um proletariado livre como os pássaros”. Nesse sentido, quebra-se “a relação de complementaridade que unia a cidade e o campo, [...] o processo prossegue e tende a eliminar, em benefício de uma entidade que não é mais nem cidade nem campo, os dois termos que, lógica e fenomenologicamente, existiam um pelo outro” (CHOAY, 1996, p.10).

Corroborando a ideia de Choay, percebe-se que, com o advento da Revolução Industrial, a engenhosidade humana elevou a capacidade de produção e o crescimento econômico em larga escala. Ao transferir as relações de produção do ambiente rural para o meio urbano, as cidades tornaram-se polo de atração para as populações em busca de trabalho e abrigo, acarretando grande afluxo daqueles que viriam a compor a massa de mão de obra disponível e necessária para a consolidação do novo mundo do trabalho urbano fabril, o que o faz se distanciar ainda mais da relação de complementaridade com o universo rural.

Contudo, para a Europa do século XIX, verificou-se que, na mesma altura em que o êxodo encaminhava para as cidades estas multidões desenraizadas, as cidades conheciam uma necessidade cada vez maior de mão de obra. O êxodo respondia assim a um apelo através de uma concomitância da qual a Grã-Bretanha foi a primeira a dar o exemplo, o que representa um caso particularmente impressionante de causalidade recíproca: o crescimento das cidades constituía um polo de atração e o afluxo de gente disponível permite esse mesmo crescimento (RÉMOND, 2009, p.228).

A tabela a seguir apresenta o intenso crescimento da população mundial entre os idos de 1750 a 1950. Em dois séculos de história a população mundial praticamente quadruplica, situação estarrecedora sob qualquer aspecto que venha ser observado, principalmente se formos elencar as graves consequências desta evolução, fato que dá causa a boa parte dos problemas do mundo contemporâneo.

Tabela 1 – Crescimento populacional mundial

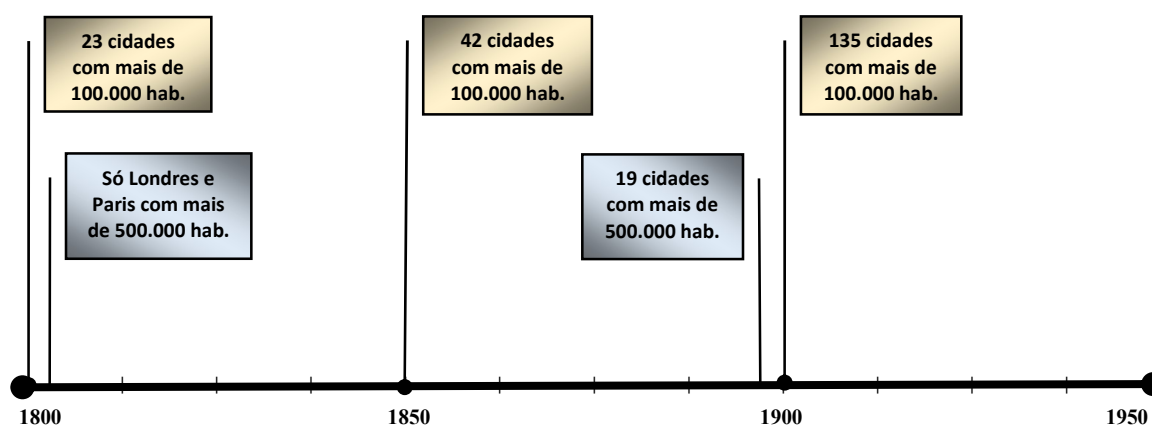
ANO	POPULAÇÃO	TAXA DE CRESCIMENTO
1750	700 mil	-----
1800	800 mil	14,28%
1850	1.100 bi	37,5%
1900	1.540 bi	40%
1950	2.509 bi	62,92%

Fonte: Rémond (2009, p.29).

Nota: Montagem do autor.

Dados em Pechman e Fritsch (1985) informam que, por volta de 1851, Paris contava aproximadamente com um milhão de habitantes e Londres, dois milhões e meio. Trinta anos depois, as cidades alcançaram dois e quatro milhões, respectivamente. Berlim, a capital alemã, no ano de 1849, tinha uma população de 378 mil habitantes, passando a quase um milhão em 1875. Em Viena, eram 400 mil habitantes no ano de 1846, totalizando 700 mil em 1880. Nos primeiros trinta anos do século XIX, Manchester viu a sua população ser multiplicada por três. O adensamento urbano dessas regiões caracterizava-se pela alta concentração populacional dos bairros mais antigos e das vilas operárias surgidas ao redor das fábricas, em espaços periféricos aos centros urbanos.

Quadro 1 – O crescimento das cidades



Fonte: Rémond (2009, p.226).

Nota: Montagem do autor.

As cidades cresciam parecendo não mais ter fim e tomavam proporções jamais imaginadas em uma época em que a população mundial cresceu, mas as populações urbanas cresceram muito mais rapidamente. O registro das primeiras manifestações desse fenômeno ocorreu na Europa, que em apenas um século sextuplicou o número de cidades com mais de 100 mil habitantes e, praticamente, multiplicou por dez as cidades com mais de 500 mil “almas”, conforme demonstra o Quadro 1. O crescimento demográfico, o adensamento populacional, a expansão dos limites físicos das cidades, os novos usos e as ocupações do território, definidos pelas diversificadas atividades, criaram uma paisagem urbana e uma realidade social bastante diferenciada das cidades até então existentes. O crescimento desenfreado criou uma nova estrutura espacial tão distinta das anteriores que a todos surpreendia: “Uma cidade como Londres, onde é possível caminhar horas e

horas sem sequer chegar ao começo do fim, sem encontrar o menor sinal que faça supor a vizinhança do campo, é verdadeiramente um caso singular” (ENGELS, 2010, p.7). O rápido crescimento físico e populacional das cidades, além de impor enormes desafios no âmbito da infraestrutura, inseriu também mudanças de hábito pessoal e transformações no comportamento social.

[...] o crescimento do fenômeno urbano provocou a formação e, subsequentemente, a generalização de um novo modo de vida: o *habitat*, o trabalho, os tempos livres, as relações sociais, as próprias crenças e os comportamentos foram afetados pouco a pouco [...]. Nesse ponto, poucos fenômenos no mundo contemporâneo revestiram um caráter tão global que afeta a existência inteira dos indivíduos como das coletividades (RÉMOND, 2009, p.227).

Nesse recente e quase indecifrável ambiente urbano, o cidadão testemunhou o surgimento da multidão, que foi tão bem representado por escritores como Charles Baudelaire, Edgar Allan Poe, Victor Hugo, Charles Dickens, Émile Zola e tantos outros, que pela literatura da época expressavam seus estranhamentos e recriavam um novo e inquietante cotidiano urbano. O cidadão da “cidade sem fim”, ao mesmo tempo em que compunha uma anônima, veloz, amorfa e mecanizada massa humana, testemunhava o novo fenômeno que se impunha. A Literatura, por sua vez, mais do que relatar, com medo ou admiração, os inéditos e singulares acontecimentos, promovia um, por assim dizer, choque de modernidade confrontado pelas gentes daquelas cidades com o seu tempo presente.

Bresciani (2004) diz que, aos seus contemporâneos, o fenômeno da multidão incitou terror e fascínio. Eram milhares de pessoas, homens e mulheres, com gestos automáticos obedecendo a um poder invisível, que conferiam à paisagem urbana uma imagem associada a metáforas inspiradas em fortes eventos naturais incontroláveis como caos, ondas, turbilhão ou ainda a imagens relativas a formigueiro, floresta ou ao velho e conhecido inferno, que iam compondo uma representação estética do universo urbano. Era uma massa de desconhecidos, observada por escritores e cientistas sociais como parte de um poder temido e indiscernível, em que, na maioria das vezes, o único contato era o efêmero cruzamento anônimo nas ruas, que a todos faziam incógnitos, mesmo compartilhando uma experiência coletiva; subtraía-se sua identidade individual na condição de mais um habitante de uma grande cidade, que a todos fazia “perder,

enfim, parcela dos atributos humanos e assemelhar-se a espectros: tais foram as marcas assinaladas aos componentes da multidão” (BRESCIANI, 2004, p.11).

Além do fenômeno da multidão, do espetáculo da pobreza e das desigualdades, a autora afirma que, no século XIX, as atividades realizadas em ambiente urbano haviam perdido os vínculos com o tempo da natureza, ficando os habitantes subordinados à abstração do tempo criado e dividido em 24 horas. A submissão ao tempo inventado comprova mais uma ruptura apresentada pela sociedade industrial, quando se separa a histórica associação do homem com a natureza para a realização de suas tarefas no decorrer das estações do ano “e o introduz no tempo útil do patrão, o tempo abstrato e produtivo, o único concebido como capaz de gerar abundância e riqueza, e, mais importante ainda, o único capaz de constituir a sociedade disciplinada de ponta a ponta” (BRESCIANI, 2004, p.18).

Com o crescimento urbano acelerado, a transformação radical do ambiente construído, o surgimento da multidão, a forte sensação de não pertencimento ao lugar onde se vive, a quebra dos vínculos afetivos que outrora se tinham estabelecido na convivência cotidiana com o outro, enfim, essa perda de identidade que caracteriza o alvorecer da “cidade sem fim” mostra também aquilo que, de alguma forma, representaria o fim da cidade, pelo menos daquela até então concebida.

As migrações, intervenções, demolições e modificações na concepção urbanística das cidades criam, desse modo, uma constante sensação de estranhamento, despertença e perda das identidades históricas e pessoais de seus homens. Enterram-se lembranças, apagam-se as inscrições históricas e condena-se a memória pessoal e coletiva ao esquecimento (CARVALHO, 1996/1997, p.128).

A nova ordem estabelecida impunha profundas transformações às cidades, submetidas a vertiginosas mudanças em um tempo em que se respiravam utopias, invenções e descobertas, em uma avalanche de ações inovadoras que determinavam uma nova forma de produzir bens e serviços, de organizar o espaço urbano, de pensar e viver um mundo em ebulição, movido por forças capazes de edificar, mas também destruir, de erguer, como também deitar abaixo. Isso é o que Berman (1986, p.20), citando Marx, denominou dialética da vivência da modernidade, ou seja, “[...] ser moderno é viver uma vida de paradoxo e contradição [...] é fazer parte de um universo no qual, tudo que é sólido desmancha no ar”. A

contradição, enfim, estaria presente na base dessa nova ordem, que possibilitou enorme acumulação de riquezas e profundas desigualdades no alicerce do mundo moderno, revolucionado pelo novo modo de produção e, também, por todo o conjunto de valores econômicos, sociais, políticos e culturais que definem as formas de o homem ser e estar no mundo. E as cidades, como parte integrante desse sistema que reúne homens, coisas e signos, não ficariam de fora, nem imunes, muito menos passariam ilesas por tais transformações que, se não decretaram seu fim em definitivo, operaram uma mutação de tamanha intensidade em suas estruturas e concepções originais que promoveram a sua reinvenção.

3.3. VITÓRIA INVENTADA

Assim como o Brasil, Vitória foi uma invenção dos portugueses. Seguindo o exemplo das outras capitanias, a do Espírito Santo passou a ser povoada por iniciativa de seu primeiro donatário, Vasco Fernandes Coutinho, fidalgo português que recebera a donataria de 50 léguas de terra, tendo como base de medida o trecho central da costa do Brasil, mediante Carta de Doação, assinada em 1º de junho de 1534, por D. João III, soberano de Portugal. De posse dos documentos, Vasco Fernandes aportou em 23 de maio de 1535 em sua donataria, na então batizada Vila do Espírito Santo, atual Município de Vila Velha, com o desígnio real de implantar o sistema colonial português, que previa a ocupação, a defesa e a produtividade das terras sob sua administração (OLIVEIRA, 2008, p.23-24). Surgia, assim, a primeira povoação do Espírito Santo, construída junto à praia, em local próximo ao canal de acesso à baía, ambiente aberto que dificultava sua defesa, conforme nos indica a Figura 6, que retrata a baía de Vitória no ano de 1631, em que se vê a localização de Vila Velha, na parte continental, primeira povoação do canto esquerdo inferior do mapa.

Mesmo com os constrangimentos advindos do fato de a ilha ter sido doada em sesmaria a Duarte de Lemos, a transferência do donatário se consolidou em 1551, após diversas disputas entre ambos na Corte Portuguesa¹⁹. Segundo Oliveira (2008, p.66), em março de 1550 já haviam sido oficializadas, pelas autoridades do Governo Geral, a existência e a denominação da Vila da Vitória. Seja em 1550, seja em 1551, a transferência e a fundação da Vila de Vitória, a partir da segunda metade do século XVI, serve de marco de sua formação urbanística. Erguida em local mais alto e protegido, com localização estratégica, Vitória foi escolhida para sediar o governo da Capitania do Espírito Santo e a Vila do Espírito Santo passou a ser denominada Vila Velha. Contudo, as condições topográficas da área, onde se instalou o primeiro núcleo urbano de Vitória, apesar de garantir a segurança da população, não eram muito favoráveis ao desenvolvimento da Vila; mesmo assim, a escolha do local pelos portugueses para fixação do principal núcleo urbano do Espírito Santo apresentava-se como uma considerável opção devido ao fato de o terreno acidentado servir de defesa à invasão de corsários e aos ataques dos nativos.

Considerando a Figura 7, gravura produzida por holandeses e publicada em 1624, como uma representação da Vila de Vitória na primeira metade do século XVII, observamos um casario antigo e mais denso que o da antiga Vila do Espírito Santo — Vila Velha, além de encontrar-se mais protegido pela construção da fortaleza. Nota-se também que a parte do território ocupado é margeada por relevos e plantações, evidenciando a intrínseca relação rural/urbano na fundação da Vila.

¹⁹ Segundo José Teixeira de Oliveira (2008), no dia 15 de julho de 1537, Vasco Fernandes Coutinho assinou o alvará de doação da ilha de Santo Antonio em favor de Duarte de Lemos por gratidão, uma vez que este lhe socorreu "contra o íncola inconquistável". O mesmo autor transcreve a disputa travada por ambos em Portugal, com a vitória de Vasco Fernandes Coutinho.

Figura 7 – "Espiritu Santo" – Vitória e Vila Velha (1624)



Fonte: Reis Filho, CD-ROM (2001a).

Nota: Autor não identificado. Gravura que ilustra o "*Reys-boeck van hetrijcke Brasilien...*". Exemplar da *Koninklijke Bibliotheek*, Haia.

De acordo com Carvalho (2008), mesmo permanecendo com o status de Vila durante todo o Período Colonial, Vitória concentrava em seu território o aparato político-administrativo da capitania capixaba. Com base econômica na diversificação da produção agrícola em pequena escala e negociada diretamente entre produtor, comerciante e/ou consumidor, grande parte das relações de produção desenvolvidas na região central da Capitania acabavam por serem finalizadas em Vitória. As atividades mercantis incidiam nas constantes idas ao núcleo urbano para o labor comercial, tornando comum a compra de imóveis na Vila da Vitória pelos proprietários rurais que se empenhavam também em empreendimentos de mercancia, o que justifica a presença cômoda de cais particulares que faziam o escoamento da produção.

A constatação de que o principal centro urbano colonial do Espírito Santo teve como função mais importante atender a demanda proveniente do ambiente rural, além das funções político-administrativas, pressupõe que Vitória acompanhava a dinâmica urbanística do restante da Colônia. Todavia, a economia de produção diversificada da Capitania, apesar de proporcionar alguns sucessos individuais, limitava o desenvolvimento do Espírito Santo como um todo, principalmente de seus poucos núcleos urbanos. As iniciativas dos governantes acabavam esbarrando-se na falta de interesse da Coroa Portuguesa em desenvolver uma capitania que deixava aquém o retorno financeiro almejado. Mesmo assim, Vitória se manteve como sede e única comarca da Capitania ao iniciar o século XIX, período em que, como verificado na Figura 8, a cidade reunia condições de entreposto comercial, pela vocação portuária, e apresentava algumas edificações significativas, como o antigo Colégio dos Jesuítas, atual Palácio do Governo Estadual, que aparece em destaque (A); na extremidade da colina encontra-se a Igreja Matriz (B), com sua fachada em frontão trabalhado; entre a Matriz e o Colégio dos Jesuítas, a Igreja da Misericórdia (C); a Igreja do Rosário (D); a Casa de Câmara e a Cadeia (E), com dois corpos de telhado destacados, entre outras (REIS FILHO, 2001a).

Figura 8 – "Perspectiva da Villa de Victoria" (1805)



Fonte: Reis Filho, CD-ROM (2001).

Nota: Autoria de Joaquim Pantaleão Pereira da Silva. Original manuscrito do Arquivo Histórico do Exército – RJ.

Ainda sobre representações de Vitória no limiar do século XIX, existem relatos que, mesmo apresentando enfoques diferenciados ou até contraditórios, informam sobre as condições urbanísticas da vila, permitindo construir uma ideia aproximada da realidade vivenciada no período em questão. Cunha (1842, p.2-3), em 1811, descreve:

Nove igrejas e dois conventos de religiosos aparecem no meio desta vila, que se estende sobre uma colina à maneira de um anfiteatro: as casas não são belas; ali não há divertimentos, porque a pobreza da terra assim o permite. O comércio, que consiste em pequenas quantidades de açúcar, aguardente, café, milho, feijão, arroz e algodão, não é bastante para animar os seus habitantes, e as suas pequenas embarcações só navegam ao longo das costas limítrofes do Rio de Janeiro e Bahia, e raras vezes se atrevem a viajar para Pernambuco ou Rio Grande do Sul. A maior parte das mulheres, só seu exercício diário é fiarem o algodão, percebendo deste trabalho unicamente três ou quatro vinténs: a agricultura está como esquecida; não há um só negociante capaz de animar ali os diversos gêneros do comércio, ou seja em Artigos europeus, asiáticos ou africanos, donde nasce a desgraça e comiseração daquele país, de tal sorte que, mesmo arruinando-se qualquer prédio, jamais o reedificam (CUNHA, p.2-3).

No mesmo período, naturalistas e viajantes estrangeiros, em visita à costa brasileira, informam sobre Vitória como um lugar apazível e com relevante aspecto arquitetônico. Contrapondo as informações de Cunha, o Príncipe renano Wied-Neuwied (1940), em viagem que realizou pelo Brasil entre 1815 a 1817, relatou ser a Vila da Vitória:

[...] lugar limpo e bonito com bons edifícios construídos no velho estilo português, com balcões e rótulas de madeira, ruas calçadas, uma câmara municipal razoavelmente grande, e o convento dos jesuítas ocupado pelo governador, que tem, à sua disposição, uma companhia de tropa regular (WIED-NEUWIED, 1940, p.142).

O último Governador que completou sua administração sob o desígnio da Coroa Portuguesa, Rubim (1940), em sua mensagem no ano de 1817, também dedicou um momento para a descrição da Vila da Vitória, bem ao estilo das narrativas oficiais.

Sua principal vila é a da Victoria; cabeça da comarca, tem seu assento em uma ilha montanhosa quase duas léguas da barra; dentro forma uma baía estreita, mas capaz de navios grandes; na entrada há 8, 7, 6 braças; mais dentro 5; e acima da vila, junto à ilha do Príncipe, onde está a casa da pólvora, 30 e 40 braças. Seus ares são benignos; o terreno fértil produz todos os gêneros próprios do reino e da Europa, além de outros o trigo, e o trigo mourisco é de excelente qualidade, provado por repetidas experiências de 1813 em diante; 10 rios principais banham seu terreno; os campos alegres; as matas, ricas de toda a qualidade de madeiras de lei; nelas se encontram as delícias dos bálsamos Copaíbas, Almecegas, e Sassafrases

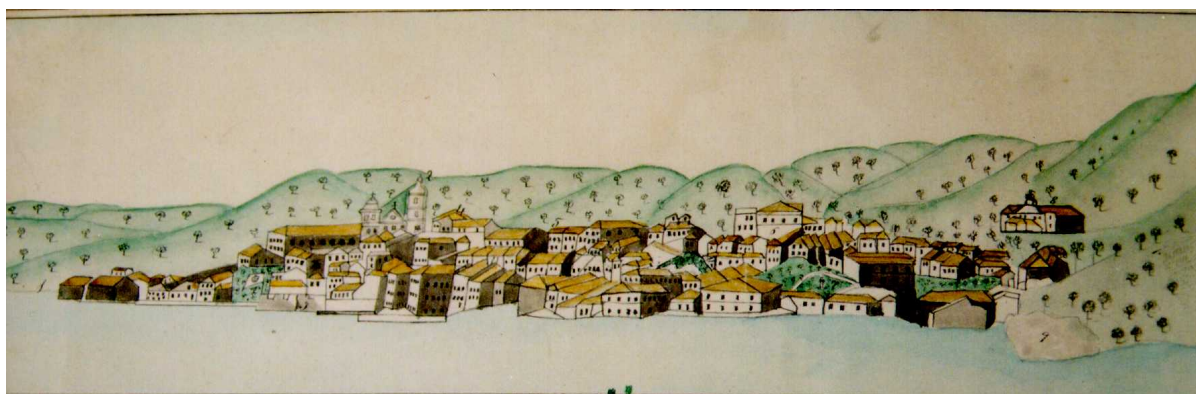
que perpetuamente recendem: o ouro das minas de Santa Anna, vulgarmente chamadas do Castelo, é de superior quilate: há vestígios em diferentes lugares de minas de ferro; e na serra denominada do Mestre Álvaro, termo da vila da Victoria, minas de salitre e enxofre: assim como vulgarmente se diz que das Cachoeiras do rio Jucú para o sertão se encontram pedras preciosas (RUBIM, 1940, p.3-4).

Em suas duas viagens realizadas à Vila da Vitória, a primeira em 1818 e a segunda em 1833, o naturalista francês Saint-Hilare, mais ponderado, observou vícios e virtudes em terras capixabas. Sobre os aspectos urbanísticos, o visitante relata que “as ruas de Vitória são calçadas, porém mal; têm pouca largura, não apresentando qualquer regularidade” (SAINT-HILARE, 1974, p.45-46). Em outra passagem, afirma que em Vitória não existe “qualquer praça pública, pois a existente diante do palácio é muito pequena, e com muita condescendência é que se chama de praça a encruzilhada enlameada que se prolonga da Igreja de Nossa Senhora da Conceição da Praia até a praia”. Detecta a existência de “algumas fontes públicas, que também não concorrem para embelezar a cidade, mas, pelo menos, fornecem aos habitantes água de excelente qualidade” (SAINT-HILARE, 1974, p.45-46). Apesar dos problemas, Saint-Hilare identifica também que “aqui, entretanto, não se veem casas abandonadas ou semiabandonadas, como na maioria das cidades de Minas Gerais” (SAINT-HILARE, 1974, p.45-46). Sobre os aspectos arquitetônicos, aponta que os capixabas “cuidam bem de preparar e embelezar suas casas. Considerável número delas tem um ou dois andares. Algumas têm janelas com vidraças e lindas varandas trabalhadas na Europa” (SAINT-HILARE, 1974, p.45-46). Descreve a presença de conventos e igrejas, com destaque para o antigo convento dos jesuítas, o Palácio do Governador, “o mais belo adorno da capital do Espírito Santo”, a existência de “um hospital militar e um pequeno hospital civil” (SAINT-HILARE, 1974, p.45-46), bem como, em 1818, as obras dos edifícios que planejava reuni-los, “sobre o morro que se eleva a pequena distância da cidade” e, segundo o observador, “parecendo que iriam ser dignos da nota” (SAINT-HILARE, 1974, p.45-46).

A antiga vila colonial foi elevada à condição de cidade em 02 de novembro de 1823, no ano seguinte à Independência do Brasil, o que não significou, de imediato, grandes transformações arquitetônicas e urbanísticas para Vitória. Vila Velha, primeira povoação do Espírito Santo, veio a ser elevada a cidade apenas em 1896, quando já havia sido proclamada a República do Brasil. Deve-se ressaltar que, naquele contexto, os centros regionais obtiveram grande significado perante a

política imperial e a elevação das vilas mais importantes à condição de cidades representava a superação do período anterior e o caminho para o desenvolvimento, mesmo que, na maioria das vezes, tal ação ficasse restrita apenas ao papel. A cidade permaneceu como principal praça mercantil do Espírito Santo, com construções reunidas no núcleo central, em uma tímida expansão quando comparada aos primórdios de ocupação da ilha a partir de 1550. O século XIX presenciou as mudanças políticas do Brasil — de Colônia a Império, em 1822, tendo ao final, o advento da República, em 1889. Em termos nacionais, a conjuntura exigia drásticas mudanças para as antigas províncias, provocadas pela nova ordem econômica mundial e pelas reais necessidades de melhoramentos estruturais das cidades. No entanto, até o limiar do século XX, a capital capixaba se comportou como uma típica cidade colonial portuguesa, implantada entre dois acidentes geográficos, delicadamente espremida entre o mar e a montanha, e instalada sobre as elevações iniciais do maciço central, como se a cidade houvesse se assentado em um anfiteatro natural pondo-se a apreciar o permanente espetáculo que a baía circundante proporcionava, conforme sugestiona a bela silhueta da cidade de Vitória — Figura 9, datada do ano de 1767.

Figura 9 – Silhueta da cidade de Vitória (1767)



Fonte: Acervo do Arquivo Histórico do Exército – RJ.

Nesse período, Vitória parecia corresponder às leituras que, por um bom tempo, se fez da cidade colonial na América portuguesa, as quais afirmavam ter-se aqui implantado um urbanismo fruto do acaso, em que o desenho das vias se dava pela lei do menor esforço, feito em curvas de nível por meio de cavalgadura, como se os velhos atalhos abertos por gados e mulas houvessem se constituído em suas ruas tortas e estreitas, nas ladeiras íngremes e desalinhadas, resultando uma

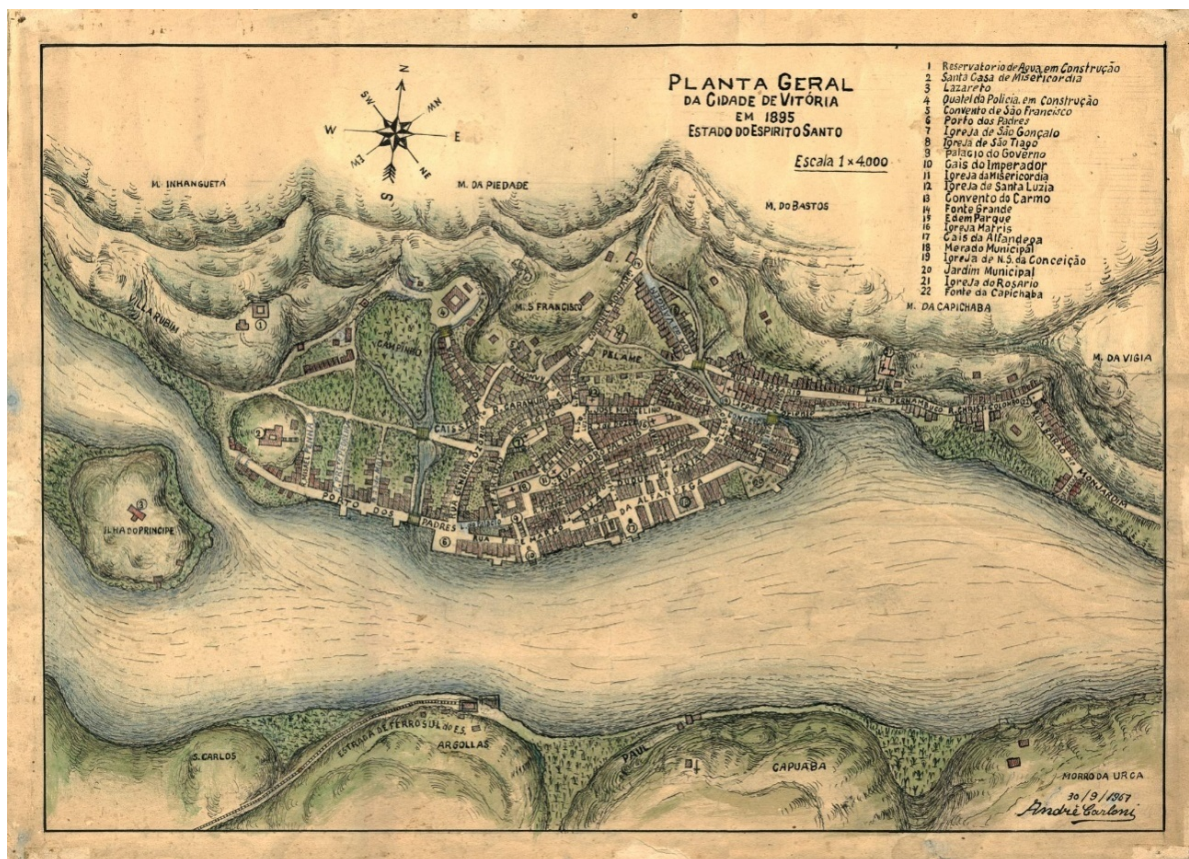
interpretação jocosa em que se crê ser o desenho urbano traçado à pata de burro, isto é, ser quase um antiurbanismo, como pode ser observado e complementado pela Figura 10.

Holanda (1995, p.96) defende que “a colonização espanhola caracterizou-se largamente pelo que faltou à portuguesa” e, de forma metafórica, compara o urbanismo espanhol ao trabalho do ladrilhador, que com “um zelo minucioso e previdente dirigiu a fundação das cidades espanholas na América” (HOLANDA, 1995, p.96), introduzindo o traçado tipo tabuleiro de xadrez, também conhecido como plano em grelha, antes mesmo que fosse aceito e estabelecido na Europa, e que esse traçado “denuncia o esforço determinado de vencer e retificar a fantasia caprichosa da paisagem agreste: é um ato definido da vontade humana”, ou seja, “foi simplesmente um triunfo da aspiração de ordenar e dominar o mundo conquistado” (HOLANDA, 1995, p.96).

Quanto ao urbanismo português, o historiador compara à prática do sementeiro que desenvolve um empreendimento “tímido e mal aparelhado para vencer” (HOLANDA, 1995, p.98) em que, mesmo em se tratando dos seus melhores momentos, a obra erguida no Brasil “pelos portugueses teve um caráter mais acentuado de feitorização do que de colonização” (HOLANDA, 1995, p.107) e, quanto à implantação das cidades, “o traçado geométrico jamais pôde alcançar, entre nós, a importância que veio a ter em terras da Coroa de Castela: não raro o desenvolvimento ulterior dos centros urbanos repeliu aqui esse esquema inicial para obedecer antes às sugestões topográficas” (HOLANDA, 1995, p.109).

Argumenta ainda o autor que o apego à rotina se fez expressão da empreitada colonizadora dos portugueses nas terras do Novo Mundo, onde, agindo por meio do que ensinaram suas sucessivas experiências, não traçaram previamente um plano, pondo-se a executá-lo de forma obstinada; pelo contrário, utilizaram de um extremo realismo, renunciando à concepção de uma cidade imaginária e aos formalismos das regras urbanísticas ortodoxas contidas nos códigos e tratados, em uma postura despretensiosa “que aceita a vida, em suma, como a vida é, sem cerimônias, sem ilusões, sem impaciências, sem malícia e, muitas vezes, sem alegria” (HOLANDA, 1995, p.110).

Figura 10 – Mapa da cidade de Vitória (1895)



Fonte: Acervo do Arquivo Histórico do Exército – RJ.

Nota: Autoria de André Carloni.

As cidades que os portugueses construíram na América não é produto mental, não chega a contradizer o quadro da natureza, e sua silhueta se enlaça na linha da paisagem. Nenhum rigor, nenhum método, nenhuma providência, sempre esse significativo abandono que exprime a palavra “desleixo” – palavra que o escritor Aubrey Bell considerou tão tipicamente portuguesa como “saudade” e que, no seu entender, implica menos falta de energia do que uma íntima convicção de que “não vale a pena...” (HOLANDA, 1995, p.110).

Citamos Holanda (1995) tanto pela célebre e significativa obra como pela criação da inspirada metáfora do semeador e do ladrilhador, entretanto não foi ele o único autor a visualizar oposição entre as cidades portuguesas e espanholas. Torrão Filho (2003), analisando a cidade colonial na América, apresenta algumas teses e autores que se filiam ao pensamento de Sérgio Buarque e também enxergam que as cidades espanholas resultariam do planejamento prévio, do traçado uniforme e do claro ordenamento do seu sistema urbano, enquanto as cidades portuguesas teriam origem na “razão cautelosa”, quando não sob os auspícios do imprevisto e da desordem. “Ordem, desordem, planejamento, desleixo são as oposições que

marcam as imagens sobre as cidades coloniais no Brasil” (TORRÃO FILHO, 2003, p.55).

O historiador estadunidense Smith (1955) classifica de confusão pitoresca a falta de planejamento das cidades luso-brasileiras e de um urbanismo de clara ordem a organização das cidades na América Espanhola; denomina regressão o traçado irregular dos núcleos urbanos de características medievais — ruas desalinhadas e terreiros desiguais —, fundados pelos portugueses, que reproduzem o desconforto medieval, muito preocupados com a segurança, ocupando locais de grandes altitudes e acidentados do litoral, enquanto os espanhóis se estabeleciam em sítios planos localizados no interior das regiões ocupadas. Elogia aquilo que identifica como uma das maiores contribuições da América à história do urbanismo: o traçado xadrez utilizado nas cidades greco-romanas, do Egito e da Mesopotâmia, revitalizado na América Espanhola. Por esses motivos, acusa os portugueses de reviverem as velhas e irregulares cidades medievais no Novo Mundo, enquanto imputa o artifício da industriabilidade aos espanhóis, que, pelo planejamento, transformaram a natureza, posicionando-se na vanguarda do urbanismo durante suas formações urbanas na América.

Omegna (1971) advoga que os portugueses colonizadores, por possuírem mais vínculos com o mundo rural do que com o universo urbano, ignoraram as normas de ordenamento urbano ao edificarem as cidades no Brasil, “e o faziam tão sem cuidado que quase todas as nossas vilas inauguradas nos séculos XVI e XVII foram postas pelos seus fundadores em sítios inadequados; por isso vemos que a maioria delas teve de se trasladar para novos locais” (OMEGNA, 1971, p.10). Por sua vez, Araújo (1997) afirma haver “um certo desapego ao lugar, o que se revelava no desleixo da própria urbanização. Por mais de um século os colonos quase sempre encaravam o Brasil como coisa provisória [...]” (ARAÚJO, 1997, p.31-32), ou seja, Araújo defende que tal face provisória, desleixada e secundária da urbanização portuguesa se deu em função do caráter parasitário da cidade colonial que, instalada como entreposto comercial, vivia apenas em função da produção dos engenhos, considerados pelo autor como verdadeiros produtores da riqueza do país.

No entanto, foi o arquiteto Nestor Goulart Reis Filho (1968) que se contrapôs a essas visões acerca da cidade colonial na América portuguesa, ao demonstrar que a

formação e a evolução urbana no Brasil não eram obra do acaso e que a falta de ordenamento não era uma verdade absoluta. Para ele, muitas das nossas cidades são oriundas dos traçados de engenheiros militares, apresentando formas geométricas regulares, ou seja, “a regularidade com que certos elementos se repetem em nossas vilas e cidades, em condições determinadas, exigia pelo menos que se abandonasse a ideia de um fenômeno aleatório e forçava a aceitação, também para as formações brasileiras, de algumas formas de condicionamento” (REIS FILHO, 1968, p.16-17).

Paulo Santos alega que o fato de a cidade colonial portuguesa nem sempre seguir uma elaboração prévia não possibilita afirmar que tudo deve ser enquadrado na categoria de espontâneo ou obra do acaso. O autor percebe a cidade colonial no Brasil com origem dupla, baseada tanto na cidade medieval irregular, quanto na cidade formal do Renascimento, que a ela daria “uma coerência orgânica, uma correlação formal e uma unidade de espírito que lhe dão genuinidade” (SANTOS, 2001, p.17-18). Já Murillo Marx (1988) aponta que são raras as fundações aleatórias de cidade no Brasil. Mesmo considerando a baixa interferência do Estado português em assuntos urbanísticos, o autor chama atenção para o relevante papel da Igreja na legislação e na organização socioespacial, já que seus templos geralmente representavam as mais relevantes edificações de todo o conjunto urbano, não cabendo então afirmar a existência de uma desordem generalizada, mas “uma certa ordem, parecida com a encontrada na metrópole e em outras de suas colônias, que sugeria provir dum costume, duma tradição” (MARX, M., 1988, p.112). Aranovich (1983) mostra que a baixa frequência do traço regular no ordenamento urbano das cidades coloniais portuguesas no Brasil não se dava pelo simples desejo de não tê-los, mas, prioritariamente, porque a falta de conhecimento e as condições objetivas do sítio impossibilitavam. A severa topografia das áreas litorâneas ocupadas, a grande quantidade de terras para uma reduzida quantidade de colonos, a inexistência de tribos sedentárias, bem como o desconhecimento do traçado retilíneo na tradição urbanística portuguesa impediram a introdução da ordem, da clareza e da regularidade na origem das cidades brasileiras.

Há também quem defenda uma leitura da realidade urbana desse período baseada em chaves barrocas de interpretação. Del Brenna (1982) sugere serem na verdade barrocas as descrições medievais que muitos autores fazem dos espaços urbanos

no Brasil colonial, ficando somente faltando a monumentalidade dos edifícios. Para a autora, a formação e a evolução da cidade colonial portuguesa se apresentam “como um processo espontâneo, mas não casual; produto não tanto da incúria e da irracionalidade da qual falaram Sérgio Buarque de Holanda e Robert Smith [...] mas muito mais fruto de uma lógica diversa” (DEL BRENNNA, 1982-1983, p.452) e que muito respeitavam os objetivos do projeto colonial português.

Teorias urbanísticas à parte, até a segunda metade dos Oitocentos, o Espírito Santo ainda apresentava um quadro de desenvolvimento pouco satisfatório, “nenhum empreendimento marcante: nem no terreno das construções materiais, nem no campo social. Falta, talvez, de uma elite que marchasse à vanguarda, despertando iniciativas” (OLIVEIRA, 2008, p.366). Diante desse quadro, as dificuldades de uma ação empreendedora eram vinculadas não somente à falta de capital, mas também de lideranças comprometidas com o desenvolvimento local. Portanto, a perspectiva de mudança somente seria posta em prática quando as finanças estaduais assim permitissem, juntamente com a ascensão de políticos mais engajados ao processo nacional de desenvolvimento.

4 E A CIDADE SE REFEZ...

A cidade pode crescer até o ponto em que conserva sua unidade, mas nunca além disso.

Platão

O que poderia parecer um tema praticamente consensual — as profundas transformações pelas quais passaram as cidades com o advento da modernidade²⁰ — é mais uma daquelas “esquinas da história” a conduzir por caminhos diversos, reverberar vozes contrárias e entendimentos acadêmicos distintos. Há concordância sobre a ocorrência de intensas mudanças na cidade na Era Moderna, o que não existe é o consenso acerca da natureza dessas transformações. Em termos mais específicos, os autores discutem até que ponto as transformações foram capazes de alterar ou conservar aquilo que até então a História descrevera como sendo uma cidade. Sennett (1988, p.166) chama atenção para os equívocos que podemos cometer ao utilizarmos os termos “cidade industrial” e “revolução urbana” para retratar as transformações do século XIX. Segundo o autor, o termo “cidade industrial”, quando utilizado no intuito de exprimir o lugar das grandes transformações e acontecimentos da modernidade, pode enganar, uma vez que o crescimento populacional não ocorreu de forma mais intensa em cidades com forte perfil industrial, como se possa imaginar. Conforme o autor, a explosão demográfica ocorreu em cidades com poucas indústrias de porte, sendo que essa ocorrência se verificou mais fortemente nas cidades capitais. Evidente que o crescimento populacional foi, senão a maior, uma das principais características do processo de transformação urbana nesse período, no entanto não ocorreu de forma generalizada em todas as cidades, nem tanto com maior ênfase nas cidades industriais.

Quanto à expressão “revolução urbana”, afirma o autor que o termo equivocadamente sugere “que o crescimento das cidades no século XIX haveria sido tão enorme que teria pouca relação com as cidades que existiam anteriormente” (SENNETT, 1988, p.166). Defende ainda que as cidades sofreram mudanças e que

²⁰ Tratamos a questão da modernidade de acordo com o entendimento de Giddens (1991), em que o autor, para conceituá-la, reporta-se a um grande arco de modificações nas estruturas econômicas, sociais e políticas que abalaram o mundo ocidental. Essas transformações estruturais foram produzidas através da conjunção de vários movimentos que atingiram o continente europeu a partir do final da Idade Média. Assim, em termos de tempo e espaço, poderíamos dizer que a modernidade “[...] refere-se ao estilo, costume de vida ou organização social que emergiram na Europa a partir do século XVII e que, posteriormente, tornaram-se mais ou menos mundiais em sua influência” (GIDDENS, 1991, p. 11).

essas mudanças se deram mais como processo e menos como mutação, Ele não acredita que a intensidade dessas mudanças tivesse a capacidade de alterar, de forma irreversível, a natureza e as características essenciais do conceito de cidade, mesmo admitindo “que até essa época a única cidade que poderia se aproximar de Paris ou de Londres em tamanho era Roma imperial, mil e seiscentos anos antes” (SENNETT, 1988, p.XX).

Diametralmente oposta, Choay (1996) argumenta que a cidade ocidental europeia do século XIX, forjada por um novo ordenamento proveniente da sociedade industrial que se estabelecia, rompeu definitivamente com aquilo que até então se concebia como cidade. Apoiando-se em Bloch, quando ensina que "os homens não têm costume, a cada vez que mudam de hábitos, demudar de vocabulário" (BLOCH, 2001, p.40-41), Choay questiona se não seria tempo de admitirmos “sem sentimentalismo, o desaparecimento da cidade tradicional e de se interrogar sobre aquilo que a substituiu, ou seja, sobre a natureza da urbanização e sobre a não-cidade que parece ter-se tornado o destino das sociedades ocidentais avançadas” (CHOAY, 1996, p.9).

O crescimento descontrolado ocasionou a acumulação progressiva de pessoas nas cidades, a multiplicação de trajetórias, a alteração do ritmo da vida, a aceleração do cotidiano, o gigantismo dos centros urbanos com infinitas construções verticais, o espraiamento da cidade e a disseminação periférica; tudo isso, ainda segundo a autora, levou as cidades do século XIX a serem identificadas com a imagem da ausência de essência. Para a autora, a cidade deve se constituir no lugar que possibilita a troca de bens, de informações e de afetos, concebida como uma indissociável relação entre *urbs* (território físico da cidade) e *civitas* (comunidade dos cidadãos que a habitam), aquilo que no início da seção denominamos uma indissociável relação entre espaço e sociedade, “o pertencimento recíproco entre uma entidade espacial discreta e fixa e uma população” (CHOAY, 1996, p.10).

Mais radical, Mumford (2004) acredita que, além da perda da essência, o crescimento ininterrupto da “cidade sem fim” representa o início do fim da cidade, ao afirmar que “essa civilização metropolitana contém dentro de si mesma as forças explosivas que apagarão todos os traços de sua existência” (MUMFORD, 2004, p.567) e denomina desastroso êxito a grande cidade que o progresso da ciência e a

invenção tecnológica criaram. Também ao contrário de Sennett, Mumford não encontra paralelo na História para o vertiginoso crescimento de população, formas, funções e relações que se estabeleceram nos núcleos urbanos a partir do século XIX.

Ascher (1998), ao mesmo tempo em que concorda com as alterações e as perdas substanciais da cidade com o fenômeno da metropolização, se contrapõe ao discurso negativista acerca da realidade e do futuro dos núcleos urbanos, defendendo ser necessário às metrópoles dotarem-se de um espírito de cidade. Ao discutir se a metropolização representaria o fim das cidades ou uma nova fase do processo de urbanização, um futuro entre o florescimento contínuo e a depressão por asfixia proveniente do crescimento, ele esclarece que “cada nova dinâmica urbana provoca uma expectativa ou uma crença no desaparecimento das cidades” (ASCHER, 1998, p.19) e, ratificando Choay, encara a metropolização como uma nova etapa da urbanização, mas, ao contrário de Mumford, ao invés da morte das cidades, crê na sua reinvenção.

Apresentamos esse breve debate para demonstrar que o conceito de reinvenção da cidade com o qual trabalhamos não é, nem pretende ser, um consenso interpretativo, mas apenas um posicionamento que estabelecemos ao tratar das transformações pelas quais passaram as cidades, em um determinado tempo histórico, e discutir a natureza dessas mudanças. Como já mencionado, entendemos a reinvenção da cidade como metonímia da modernização urbana que, estabelecida como consequência da modernidade, da ideologia do progresso e da racionalidade técnica, instaura-se, de acordo com Castilho (2010), como instrumento de expansão do modo de produção capitalista, alterando, além das formas de organização espacial dos lugares, as relações sociais, os hábitos e os costumes de vida nos ambientes urbanos. Com um viés ideológico e outro de base técnica, o discurso em defesa do fenômeno da modernização urbana desqualifica o passado e naturaliza a reinvenção da cidade como processo inexorável ao progresso social.

Não foram poucos os autores que já se debruçaram sobre o fenômeno. O filósofo Gray (2003) explica que o termo “moderno” data dos anos finais do século XVI e que, no princípio, a expressão “significava pouco mais que ser do tempo presente, mas lentamente veio a trazer um senso de novidade. *‘Modern’* significava alguma

coisa que jamais existira antes” (GRAY, 2003, p.121). Harvey (1993), ao discutir a condição pós-moderna, afirma que a modernidade rompe com as condições históricas pretéritas, coloca em evidência um mundo onde a racionalidade é o seu instrumento de interpretação, além de se caracterizar “por um interminável processo de rupturas e fragmentações internas inerentes” (HARVEY, 1993, p.21) ou, como nas palavras de Berman, “ser moderno é viver uma vida de paradoxo e contradição” (BERMAN, 1986, p.20), em que a contradição parece ser elemento permanente na referida sociedade. Lechner (1990, p.73-74), debatendo a relação entre modernidade e modernização, afirma se tratar a primeira de uma racionalidade normativa, enquanto a segunda, uma racionalidade instrumental. Em termos urbanísticos, a modernização seria o instrumento de expansão espacial da modernidade, já que esta, no entendimento de Schwartzman (2004), tem sua existência inscrita apenas no mundo das ideias, como interpretação de um grande processo de mudança social.

Tomando a modernização com essa concepção instrumental, como instrumento de expansão espacial da modernidade, podemos percebê-la já no discurso de Marx e Engels, quando dizem que “impelida pela necessidade de mercados sempre novos, a burguesia invade todo o globo terrestre. Necessita estabelecer-se em toda parte, explorar em toda a parte, criar vínculos em toda a parte” (MARX; ENGELS, 2005, p.43). Essa característica inerente ao modo de produção capitalista, de exploração e de conquista do mercado mundial, ainda segundo os autores, faz com que a burguesia, como classe hegemônica, imprima “um caráter cosmopolita à produção e ao consumo em todos os países”, criando “um mundo à sua imagem e semelhança” (MARX; ENGELS, 2005, p.43). A esse processo comparamos, na introdução deste trabalho, aquilo que na física denomina-se movimento ondulatório, ou seja, teoricamente falando, o nosso universo consiste de matéria e radiação, que são dois grandes conceitos da física moderna. A matéria é descrita em termos das partículas, sugerindo uma grande concentração de energia no espaço (à qual comparamos a modernidade, portadora de uma grande energia transformadora). A radiação se descreve em termos de ondas, sugerindo justamente o oposto, ou seja, uma grande distribuição de energia no espaço por onde ela passa. O movimento ondulatório (a que sugerimos comparar a modernização) é o movimento responsável pela distribuição dessa energia.

Nesse sentido, aprendemos que a física define o movimento ondulatório como propagação de uma perturbação pelo espaço, como a imagem produzida pela queda da pedra na água. No nosso caso, definimos a modernização como a propagação da modernidade pelo espaço. Para as ondas mecânicas, necessita-se um meio por onde possam se propagar. As ondas no lago se propagam pela água e as ondas modernizadoras pelos lugares; a modernização assim tomada seria a expansão territorial da modernidade, constituindo-se, portanto, na expansão do próprio modo de produção capitalista, uma vez que, em termos marxistas, o que situado está anterior à modernidade é concebido como pré-capitalista. Conforme Viana (2009), “a modernidade pode ser compreendida como o período histórico marcado pelo predomínio do modo de produção capitalista e a modernização como o processo de desenvolvimento da modernidade” (VIANA, 2009, p.26).

Castilho (2010) entende que o processo de modernização se estabelece em duas frentes distintas, porém complementares, como uma moeda que somente com a condição de duas faces ganha relação de sentido e se torna única. O primeiro sentido, aquele sobre o qual discorremos anteriormente, diz respeito a sua “base técnica e infraestrutural”, instrumento de expansão territorial da modernidade. O segundo trata do sentido político e ideológico do termo, da forma como explica Viana (2009), que a modernização significaria tanto a implantação do modo de produção capitalista como das demais relações sociais que a acompanham e seu desenvolvimento, contemplando o avanço da sociedade moderna sobre as demais ou sua própria atualização, por meio da ideologia do progresso e da racionalidade.

Discutindo a dinâmica da modernização, Black (1971) complementa indicando que, em termos conceituais, quando pensamos a modernização, devemos fazê-lo a partir de uma dinâmica contida no processo de inovação oriundo da proliferação de conhecimentos dos últimos séculos. Ampliando a discussão, Giddens (1991), além de enxergar um caráter dinâmico na modernização, que impõe transformações radicais aos tradicionais valores, observa também o que denomina desencaixe das relações sociais, definido pela separação da relação tradicional do espaço e do tempo. O forte encaixe que as comunidades tradicionais apresentavam com os seus contextos locais foi quebrado ou desencaixado, nas sociedades modernas, por atuarem de acordo com as forças de escalas diferenciadas e que o seu reencaixe se dará de acordo com nova dinâmica mundializada. Dessa forma, dissociando a

relação espaço-tempo, Giddens defende que a modernidade engendra “espaços vazios” os quais, na prática, ocorrem quando as localidades passam a ser configuradas por influências sociais construídas distantes da realidade local. Em termos urbanísticos, esse distanciamento fundamenta a ideia da transposição de modelos dos países centrais aos periféricos, que a reinvenção da cidade de Paris muito tem a contar.

4.1 A OFICINA E O ESPELHO DO MUNDO

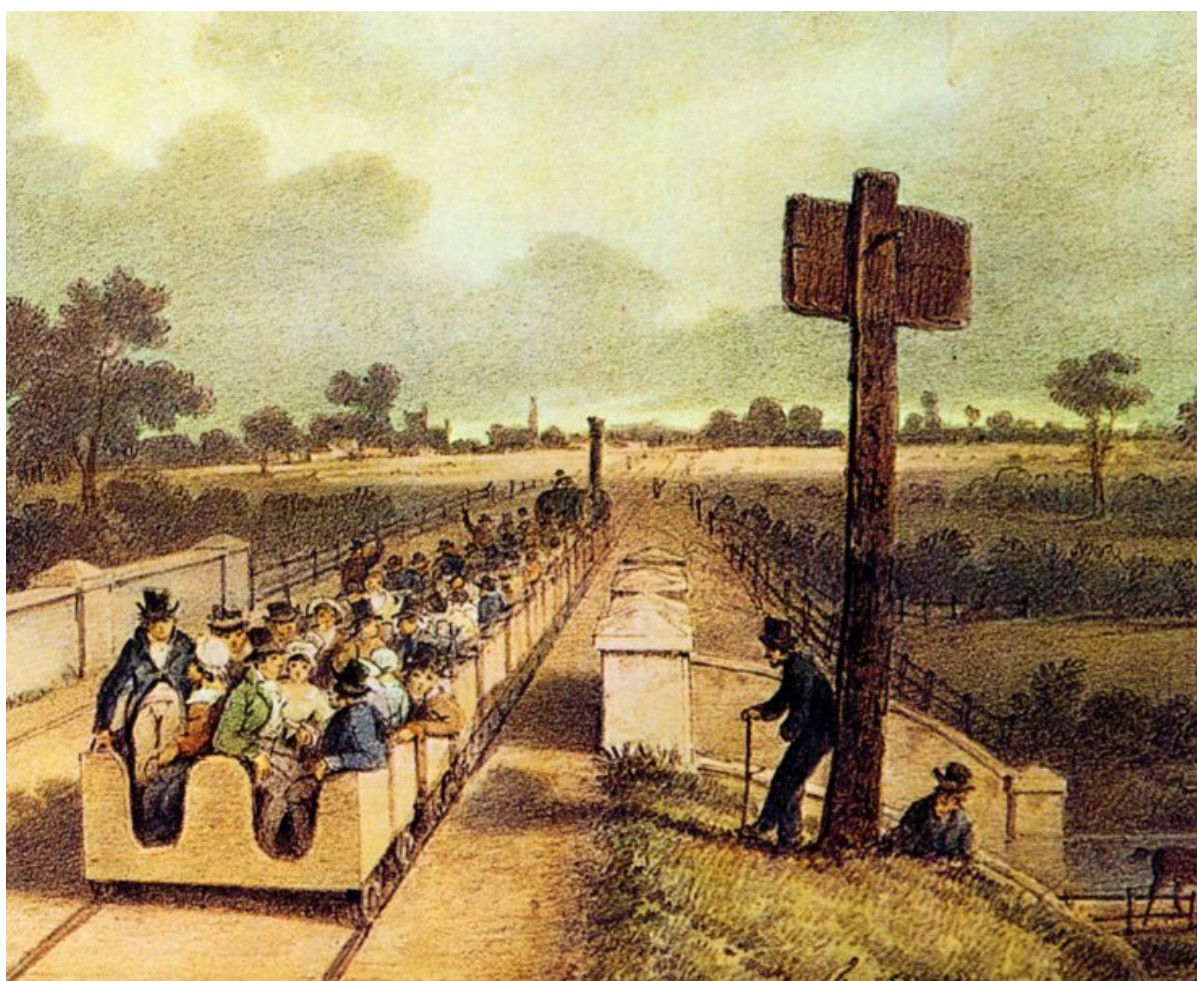
A Revolução Industrial operou mudanças na forma de organizar e realizar a produção, bem como profundas transformações sociais, entre as quais a introdução da máquina no processo produtivo, a fábrica como o lugar da produção, o trabalho assalariado, a separação entre capital e trabalho. Tais mudanças produziram sérios impactos sobre a organização espacial e a vida nas cidades, impondo a todos viver sob o domínio do tempo das máquinas, que passou a determinar o tempo dos homens.

Nesse traçado, o movimento da Revolução Industrial estruturou e fortaleceu o sistema capitalista moderno que se expandiu e solidificou suas raízes na Europa Ocidental, ganhando novas fronteiras em distintas regiões do mundo. Não obstante, os intercâmbios e a acumulação primitiva, desenvolvidos em larga escala, com as colônias escravocratas de além-mar e com as “economias dependentes” da Europa Oriental, baseadas na servidão, imprimiram as substâncias necessárias ao vertiginoso crescimento.

Nos anos finais do século XVIII, a Grã-Bretanha reunia fortes condições para inaugurar e liderar o processo de industrialização, tendo na ferrovia o fator determinante para o desenvolvimento no período. De acordo com Hobsbawm (1979), a grande expansão das vias férreas, entre 1830 e 1850, parecia ilimitada. No ano da inauguração da estrada ligando Liverpool a Manchester, 1830, a produção de aço britânico girava em torno de 600 a 700 mil toneladas/ano. Com o suporte de ampla estrutura ferroviária, entre os anos de 1847 e 1848, chegou-se à produção de dois milhões de toneladas. Ao mesmo tempo em que a ferrovia acelerava o ritmo da industrialização, o setor econômico tornava-se preferencial na aplicação dos investimentos privados ao transformar o mercado de capitais, criando uma

alternativa para as classes abastadas direcionarem o grande excedente de capital gerado a cada ano pela força da economia britânica. Sugere ainda que seria razoável inverter a afirmação e sustentar que as ferrovias foram criadas pela pressão do excedente de capitais que se acumulava, diante da impossibilidade de encontrar uma alternativa adequada nas indústrias já existentes, uma vez que estas, por vários fatores, não ofereciam atratividade para absorver esses novos capitais.

Figura 11 – Viagem inaugural da ferrovia Liverpool – Manchester



Fonte: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Opening_Liverpool_and_Manchester_Railway.jpg>.

Acesso em: 9 .maio 2014.

Nota: Pintura de A.B. Clayton.

Paralelamente ao avanço da grande indústria capitalista, persistia a indústria doméstica e a manufatura simples, mas Dobb (1983) chama atenção para as mudanças introduzidas no universo do trabalho que impactaram na paisagem das cidades no referido período. Em tempo pretérito, a produção se apresentava como uma atividade essencialmente humana, geralmente individual, com o trabalho do

produtor a seu tempo e a sua maneira, com ferramentas simples usadas como extensão do corpo; mesmo o trabalho congregando-se em um só lugar, era realizado em processos paralelos e não como atividade interdependente, sem a necessidade de ser integrado em um organismo único para funcionar — a fábrica —, que no século XIX passou a ser o lugar da produção por excelência. A nova realidade exigia, além de espaço específico, capital para financiar o complexo equipamento, uma vez que um novo tipo de unidade de trabalho e de relações de produção se estabelecia. Agora, sob a égide da fábrica, reunia-se uma multidão sem vínculos anteriores, sob a imposição do trabalho coletivo, com suas identidades conferidas pela divisão social do trabalho estabelecida a um grau jamais imaginado, tendo que conformar-se aos ritmos, tempos e movimentos ditados pela estranha maquinaria. Toda essa nova e dura realidade diferenciou em essência a natureza do mundo urbano moderno daquilo que até então se conhecia como cidade.

A destruição dos antigos estilos de vida e a predominância do modo urbano sobre o rural deixou aberto o caminho para a construção de novas e emaranhadas formas de organização e para o uso do espaço e de suas respectivas sociabilidades. Hobsbawm (1986) evidencia o fato de que a Revolução Industrial teve a capacidade de operar as transformações sociais e ser provedora de conforto material, mas as classes beneficiadas, de maneira mais óbvia, em termos materiais, foram a aristocracia rural; os detentores de títulos nobiliárquicos; os funcionários e os fornecedores do Estado, da nobreza e dos proprietários de terras; as profissões tradicionais; a Igreja; as universidades inglesas; os advogados e os funcionários públicos, todos envolvidos, de certa forma, em suas rendas, seus privilégios, seus abusos e suas corrupções. A classe média eufórica aspirava a essa condição, porém o mesmo não ocorria com a maioria pobre e trabalhadora, cujo mundo e estilo de vida haviam sido destruídos pela Revolução Industrial sem que fossem substituídos, automaticamente, por qualquer outra coisa diferente do inferno das fábricas ou da miséria urbana em que viriam a se transformar as cidades nesse período.

Considerada como a oficina do mundo, a Inglaterra das revoluções industrial, demográfica, urbana e dos transportes vivenciou uma sucessão de fenômenos de tal forma imbricados que o país mudou por completo a paisagem de suas cidades e a vida de seus habitantes, influenciando de igual maneira cidades por todo o mundo.

Além dessas revoluções, Hobsbawm (1986) chama atenção para outras atividades que contribuíram, com o crescimento dos aglomerados urbanos, para a transformação da paisagem e da vida social: a função comercial, que sempre estivera vinculada às cidades, por meio do desenvolvimento das trocas, das formas modernas de armazenamento e da distribuição dos produtos, proporcionou o aparecimento de grandes armazéns e entrepostos, bem como de tipos sociais inéditos, como o caixeiro viajante e os empregados de lojas de moda; a ampliação do setor terciário e suas múltiplas atividades; o incremento das atividades dos correios; o surto das telecomunicações; a ampliação do grau de instrução e o crescimento do número de escolas e universidades; o crescimento das atribuições do setor público multiplicou instalações físicas e o número de funcionários; a necessidade de crédito e a mobilização das reservas adormecidas da poupança privada criaram uma extensa rede de bancos, fazendo surgir um exército de empregados.

Todos esses eventos tiveram a propriedade de mudar drasticamente as funções da cidade. Anteriormente ao advento da ferrovia, as atividades de transformação dos bens não estavam, necessariamente, vinculadas ao território urbano. As indústrias de transformação localizavam-se preferencialmente próximas às fontes de matérias-primas ou de energia, como no caso das aciarias que, por questões de facilidades operacionais, instalavam-se junto às minas de carvão, bem como as indústrias têxteis, próximas das plantações de algodão. Sempre que possível, instalavam-se próximas de rios e das florestas, ficando, dessa forma, próximas às fontes de energia. Mesmo que na primeira metade do século XIX algumas cidades inglesas já estivessem vivenciando uma nova realidade, o vínculo urbano/industrial se daria apenas anos mais tarde. “[...] Em 1838 Manchester e Salford possuíam quase três vezes mais máquinas a vapor do que Birmingham. Mas somente na segunda metade do século, se tanto, tornaram-se cidades dominadas por fábricas” (HOBBSAWM, 1986, p.53). É a partir de então que a indústria, por necessitar de mão de obra abundante e ininterrupta, começou a se estabelecer em áreas urbanas ou a suscitar novas cidades, em ambos os casos, provocando a aglomeração dos homens, o respectivo crescimento das cidades e suas cruéis e desastrosas consequências.

Engels (2010), na obra que ele próprio definiu como um auto de acusação contra a burguesia, apresenta alguns dados estarrecedores acerca da nova realidade social vivenciada nas cidades inglesas do século XIX. Em 1839, dos 419.590 operários de fábrica do império britânico, 192.887 tinham menos de 18 anos e 242.996 eram mulheres, das quais 112.192 menores de 18 anos. De acordo com a mesma fonte, 80.695 operários do sexo masculino tinham menos de 18 anos e somente 95.899 eram adultos, ou seja, menos de 23%, portanto nem sequer um quarto do total. Nas fábricas de algodão, 56,25% eram mulheres: 69,5% nas fábricas de lã, 70,5% nas fábricas de sedas e 70,5% nas fiações de linho. Segundo o autor, a ocupação das mulheres desagregava as famílias e era responsável pelo alto número de acidentes doméstico envolvendo crianças. Em Manchester, para um período de nove meses, houve 69 mortes por queimaduras, 56 por afogamento, 23 em consequência de quedas, 67 por causas diversas, num total de 215 acidentes fatais. Em Liverpool, que não era uma cidade industrial, ocorreram, em 12 meses, 146 acidentes fatais.

O relato de Engels (2010) choca tanto pela intensa crueldade ocorrida quanto pela quantidade de seres humanos que eram submetidos a uma das condições mais degradantes, indignas e humilhantes relatadas pela História sobre as condições de vida nas cidades. O autor acrescenta ainda que as consequências morais do trabalho das mulheres nas fábricas eram bem piores em função da promiscuidade. A ameaça de demissão era uma razão suficiente para, 90 ou 99% dos casos, anular qualquer resistência da parte das jovens, que ficavam expostas a uma situação degradante de vida no cotidiano das atividades de trabalho nas fábricas. E quanto ao trabalho infantil, constata que os fabricantes frequentemente empregavam crianças de seis anos, muitas vezes as de sete anos e a maior parte das vezes as de oito ou nove anos; que a duração do trabalho atingia 14 a 16 horas por dia — não incluindo as horas das refeições — e que os industriais toleravam os vigilantes baterem e maltratarem as crianças, agindo eles próprios muitas vezes do mesmo modo. Com certeza, foi uma circunstância sem paralelo com qualquer outra realidade social vivida em cidades do mundo dito civilizado.

Fruto da Revolução Industrial, a recém-criada sociedade do trabalho, além de provocar desenraizamento e perda de identidade daqueles que, às turbas, chegavam ao ambiente urbano, se constituía em uma das experiências mais dramáticas, contraditórias e perturbadoras por que possivelmente homens, mulheres

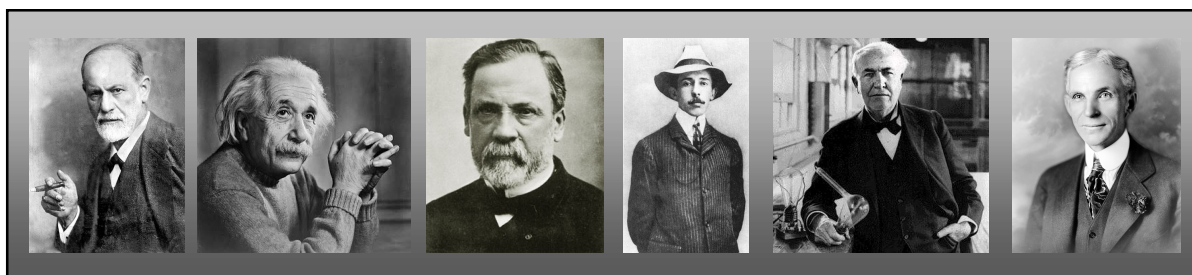
e crianças já passaram ao longo da História. Realmente ser moderno na sociedade industrial, mais especificamente vivendo nas aglomerações amorfas que ainda se denominavam cidades, era experimentar uma enorme contradição. A sociedade que conquistou o triunfo da máquina como expressão concreta do domínio do homem sobre a natureza foi a mesma que transformou a estrutura social, gerou perdas irreparáveis a milhares de seres humanos, aprisionando-os e escravizando-os em nome do progresso da humanidade.

Bresciani (1984, 1985) observa que máquinas, multidões e cidades revelam um trinômio similar a outro: progresso, fascínio e medo. O estranhamento do ser humano, em meio ao mundo em que vive, provoca a sensação de ter a sua vida organizada em obediência a um imperativo exterior e transcendente a ele mesmo, embora por ele produzido. A representação do tempo regido pela natureza perde-se e introduz-se a medida do tempo relacionada às tarefas cíclicas e rotineiras do trabalho. A atividade do labor torna-se outra perda, quando o homem passa a ser mais uma das muitas engrenagens, despojada das condições objetivas do trabalho e reduzida à sua mera força. Os sistemas de trabalho com base em relações pessoais se desfazem, substituídos pela impessoalidade das relações do mercado. E por fim, o homem, em especial o trabalhador fabril e urbano, arrancado dos vilarejos e impelido a levar uma vida hostil nas cidades, experimenta a perda do *habitat* tradicional, onde o tempo vivido não era determinado pelo tempo do patrão e o lugar do trabalho não era uma contraposição ao lugar de descanso e de moradia. A cidade industrial era, enfim, o avesso do avesso daquilo que, até há pouco tempo, se havia experimentado como condição urbana de vida. Ao longo de três séculos, pelo menos, o registro dessas perdas se fez presente, culminando na percepção de que, ao sobrepujar-se à natureza, o homem havia caído na armadilha da própria astúcia; na percepção de que a cidade se fizera expressão do momento culminante desse longo processo e também o lugar de depósito de homens subtraídos de boa parte de sua humanidade; na percepção de que habitava o lugar onde a vida encontrava-se subordinada a imperativos exteriores e ele e levada às últimas consequências.

A complexidade que o mundo moderno tomou com a devoção à ciência, com a fé no progresso, com as novas relações de produção, de trabalho e de sociabilidades provenientes da inventividade humana e suas maquinarias maravilhosas não

poderia deixar de produzir, no entanto, cidades desprovidas do mesmo sentido de complexidade. Entre os anos de 1880 a 1900, em um curto período de 20 anos, os avanços da medicina identificaram os bacilos da febre tifoide, da tuberculose, da difteria, da peste bubônica; descobriram os grupos sanguíneos e Freud se pôs a interpretar os sonhos. Quando a ciência se associou às engenharias, possibilitou inovações tecnológicas quase que ilimitadas²¹. Um tempo de grandes convicções geradoras de um turbilhão de esperanças em uma civilização encantada com todos os símbolos que a modernização de suas cidades podia expressar: a energia elétrica, as luzes, o bonde, o aço, o vidro, o rádio, a roda gigante, os grandes *boulevards*, o telégrafo, o telefone, a locomotiva, o automóvel, a navegação a vapor, enfim, todas as representações do triunfo da nova ordem mundial.

Figura 12 – Um tempo de convicções e descobertas



Fonte: Montagem do autor.

Nota: Da esquerda para a direita, Sigmund Freud, Albert Einstein, Louis Pasteur, Santos Dumont, Thomas Edison e Henry Ford.

Não há como deixar de reconhecer o pleno sentido do posicionamento de Choay (1996) quando defende que a cidade ocidental europeia do século XIX, forjada pela nova ordem da sociedade industrial, rompeu definitivamente com aquilo que até então se concebia como cidade. Também não há como discordar da sugestão que a autora recupera de Bloch (2001), quando ensina que a mudança de hábito dos homens deveria ser seguida de uma mudança de vocabulário. Seguindo orientação

²¹ De acordo com Margarida de Souza Neves (2006), em 1890 o trem *Empire State Express* atingiu a velocidade de 100 km por hora, no contexto em que a malha ferroviária proliferou pelos cinco continentes. A indústria automobilística deu seus primeiros passos quando, em 1885, Daimler e Benz construíram o primeiro automóvel movido a gasolina; passados vinte e três anos, em 1908, Henry Ford iniciou o processo de fabricação em série de seus veículos automotores. Em 1889, foi lançado por Laboeuf o primeiro submarino; no mesmo período as possibilidades da comunicação foram revolucionadas pela presença do telefone, do rádio, do telégrafo e da linotipo. A aviação também deu seu passo inicial quando, no ano de 1906, Alberto Santos Dumont imprimiu nos céus de Paris a inesquecível marca do 14 bis, mesmo com os protestos dos irmãos Wright. Em menos de cinquenta anos, a humanidade presenciou o surgimento de inovações que se tornariam indispensáveis em um espaço de tempo ainda menor.

da autora, se a modernidade fez desaparecer a cidade tradicional, resta-nos interrogar sobre o que a substituiu, a natureza da urbanização que a sobrepôs, sobre o destino que tomaram as cidades das sociedades ocidentais avançadas quando propuseram se reinventar.

Se as cidades inglesas podiam ser consideradas a oficina do mundo, Paris tornou-se a cidade-espelho onde outras tantas faziam questão de se mirar, quando, durante o Segundo Império²², constituiu-se como o principal ícone da modernização urbana. No mesmo contexto das múltiplas revoluções ocorridas na Inglaterra, no âmbito político, surgiu uma direita que assumiu o poder nos mais importantes países da Europa após 1848. De perfil conservador, autoritário e popular, essa elite política considerava necessário um controle direto do Estado sobre a sociedade. Na Alemanha, o “Chanceler de Ferro”, Otton Von Bismark; na Inglaterra, Benjamin Disraeli; e, na França, Napoleão III, representantes da conjuntura do poder que se forjara pelas Revoluções Burguesas²³ (MENEZES, 2004).

Sob a égide de Napoleão III, Paris iniciou um processo de remodelação urbana que transformou radicalmente sua configuração espacial, sua paisagem e seus costumes. À velha cidade foram aplicados os princípios norteadores da urbanística moderna, que além de se estabelecerem como modelo, influenciaram ações de semelhante intento em diversas cidades do mundo, em uma escala jamais imaginada e com a total ausência de fronteiras culturais, aquilo que Giddens (1991) denomina desencaixe das relações sociais, conforme discutimos anteriormente, quando a modernidade engendra “espaços vazios”, que na prática ocorrem quando as localidades passam a ser configuradas por influências sociais construídas distantes da realidade local. Mesmo que boa parte das gentes daquelas cidades fosse tomada pela euforia ideológica do progresso, sempre havia a quem as

²² O Segundo Império Francês, de acordo com Neundorf (2013), se constituiu como regime monárquico bonapartista, implantado por Napoleão III, entre os anos de 1852 a 1870, englobando os períodos históricos da Segunda e Terceira República Francesa e caracterizado pela ditadura, marginalização do legislativo, modernização e desenvolvimento econômico.

²³ Uma série de Revoluções na Europa Central e Ocidental eclodiu em função de regimes governamentais autocráticos, de crises econômicas, de falta de representação política das classes médias e do nacionalismo; ficaram conhecidas como revoluções de 1848. Abalaram as monarquias da Europa onde tinham fracassado as tentativas de reformas políticas e econômicas. Também chamada de Primavera dos Povos, esse conjunto de revoluções, de caráter liberal, democrático e nacionalista, foi iniciado por membros da burguesia e da nobreza que exigiam governos constitucionais, como também por trabalhadores e camponeses que se rebelaram contra os excessos e a difusão das práticas capitalistas.

transformações afetassem com certo mal-estar ou uma forte sensação de estranhamento, reveladas por almas mais sensíveis como a de Charles Baudelaire.

[...] Foi-se a velha Paris (de uma cidade a história / Depressa muda mais que um coração infiel); / Paris muda! Mas nada em minha nostalgia / Mudou! alegoria. / E essas lembranças pesam mais do que rochedos [...].²⁴(BAUDELAIRE, 1985, p.327)

Figura 13 – Grandes obras em Paris: abertura do *Boulevard Saint-Germain*



Fonte: <<http://www.mheu.org/fr/chronologie/grands-travaux-paris.aspx>>. Acesso em: 20 abr. 2014.
Nota: Autoria anônima.

Se Paris tornou-se catedral da modernidade, Georges-Eugène Haussmann foi o seu profeta. Mais conhecido como Barão de Haussmann (1809–1891), natural de Paris, funcionário público por profissão, administrador francês nomeado prefeito por Napoleão II, foi um dos principais responsáveis pelo remodelamento da cidade, entre os anos de 1853 e 1870, que, com a colaboração de uma equipe de arquitetos e engenheiros, imprimiram marcas indeléveis à história cultural do urbano.

[...] o Barão E. Haussmann, homem afinado com os ideais neoimperiais do Segundo Império, já se encontrava à frente dos trabalhos da reforma urbana de Paris. Sua concepção e execução deveriam colocar o saber de

²⁴ Versos 7–8 e 30–33, do poema “O cisne”, em: BAUDELAIRE, Charles. *As Flores do Mal*. 5. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.

engenheiros, arquitetos, desenhistas, topógrafos, sanitaristas, paisagistas, dentre outros, a serviço da higiene pública, do comércio, das obras de infraestrutura (rede esgoto, iluminação a gás, meios de transportes modernos), bem como da idealização de áreas de lazer, jardins e bairros destinados aos setores abastados. Caberia, ainda, à equipe de Haussmann estruturar o novo arranjo espacial de forma a preservar os monumentos da França Imperial. A combinação de tais requisitos visava materializar uma versão atualizada da utopia urbana renascentista, ou seja, da cidade geométrica de forte apelo cenográfico (BORGES, 2005, p.1).

As reformas urbanísticas propostas pelo Barão de Haussmann modificaram profunda e rapidamente a paisagem urbana da cidade de Paris que era acompanhada, senão com desconfiança, com intensa perplexidade pelos cidadãos.

[...] Haussmann fixa uma imagem e consolida um mito: Paris, metrópole do século. Sua prática de intervenção urbana foi, ao mesmo tempo, continuidade e renovação, que deixou marcas visíveis no traçado urbano, cristalizando uma imagem visual de metrópole (PESAVENTO, 2002, p.98).

Não apenas Paris, mas várias cidades da Europa, na segunda metade do século XIX e no limiar do século XX, passaram por um profundo remodelamento, porém foi em Paris que o urbanismo desempenhou um determinante papel nesse novo ciclo de reformas. Tais experiências são tributárias dos “*grands travaux*” impulsionados por Napoleão III, logo após sua ascensão ao poder. Pela primeira vez, um conjunto de determinações técnicas e administrativas era formulado e colocado em prática coerente, em um tempo bastante curto (MENEZES, 2004).

Poderíamos, contudo, contra-argumentar que Londres era também metrópole, tal como Paris do século XIX, ou ainda, que tais contrastes e transformações do espaço e das sociabilidades urbanas estavam também ocorrendo em outras cidades europeias de porte. Entendemos, todavia, que se Paris se constituiu no paradigma da cidade moderna, metonímia da modernidade urbana, isso se deve, em grande parte, à força das representações construídas sobre a cidade, seja sob a forma de uma vasta produção literária, seja pela projeção urbanística dos seus projetos, personificados no que se chamaria o *haussmannismo* (PESAVENTO, 2002, p. 31).

Amparado politicamente pelo Imperador Luís Napoleão, o prefeito Haussmann, sob a orientação dos princípios fundadores da urbanística moderna, transformou a capital francesa, de configuração medieval, na mais moderna das metrópoles europeias do século XIX. Paris, com apelo simbólico tão intenso, se tornou o objeto de desejo mais cobiçado das demais cidades do mundo. Coadunando com Benjamin (1985), podemos então dizer que os princípios fundadores da urbanística moderna se expressavam no processo de remodelação urbana das cidades europeias por meio da higienização, do embelezamento e da racionalização do espaço urbano.

Dessa maneira, a capital francesa, com a adoção de uma concepção urbanística nunca antes experimentada, se transformou no símbolo do ideal urbano.

Tudo se passa como se as mudanças estruturais da sociedade se refletissem no espaço urbano, que deve agora se distanciar das cidades vetustas do Antigo Regime, com suas ruas estreitas e tortuosas. Um novo modelo de modernidade urbanística se impõe, privilegiando as grandes vias, a circulação dos transportes e dos homens (ORTIZ, 1991, p. 21).

Os ideais que constituíam os atributos da metrópole moderna deveriam torná-la limpa e saneada, para se livrar das pestes e epidemias comprometedoras do desenvolvimento; bela e deslumbrante, para se fazer cobiçar e difundir símbolos e valores modernos; lógica e racional, de forma a promover a livre circulação de pessoas e mercadorias. Os elementos que não se enquadrassem nessas categorias não tinham espaço na metrópole moderna. Segundo Hobsbawm (1996), para os planejadores de cidades, os pobres representavam uma ameaça pública, suas concentrações potencialmente capazes de se desenvolver em distúrbios deveriam ser cortadas por avenidas e bulevares, que os levariam dos bairros populosos a procurar habitações em lugares não especificados, mas presumidamente mais distantes.

No entanto, houve vozes contrárias que não comungavam com a argumentação de que o motivo da remodelação da capital francesa estivesse primeiramente ligado às questões de cunho político-ideológico. O vertiginoso crescimento populacional, a ocupação desordenada do território urbano, a industrialização em pleno curso, o crescimento dos intercâmbios comerciais, as demandas por mais e melhores formas de deslocamento de pessoas e mercadorias e as epidemias solicitavam respostas que viabilizassem melhor qualidade de vida na cidade.

Do simplismo datado e redutor que via na abertura dos *Boulevards* apenas um ato deliberado para facilitar a marcha dos canhões sobre o povo e acabar com as barricadas, passou-se a estudar as respostas que a remodelação geral da cidade dava a representações anteriores e a problemas urbanos prementes de salubridade e circulação, o que significava equipá-la com ruas pavimentadas, praças arborizadas, parques, jardins, escolas, teatros, estações, esgotos, transportes, imóveis padronizados com fachadas em pedra e providos de água, luz e gás, medidas que, independentemente de qualquer ideologia e da especulação inerente a esse processo, trariam novas condições cotidianas de vida. Havia na Paris do Segundo Império um sentimento geral de que era preciso fazer alguma coisa para resolver os conflitos sociais, os problemas decorrentes da falta de saneamento e de mobilidade na cidade capital, cada vez mais cosmopolita (SALGUEIRO, 2001, p.23-24).

Os argumentos sobre a natureza e o que deu causa à reinvenção da cidade de Paris são variados, havendo quem defenda motivações ideológicas e que o seu resultado foi fruto da fé na racionalidade técnica; outros veem nas ações a necessidade de defesa do *estabelechiment* e maior controle social; buscam-se também argumentos favoráveis às motivações estéticas, chegando-se às reflexões de caráter filosófico que acusam esse movimento de realizar uma ruptura com a tradição. Enfim, o que percebemos é que nenhum desses argumentos tem natureza excludente, pelo contrário, a natureza complexa da cidade reinventada solicita um sistema de interpretação que dê conta da sua personalidade multifacetada e polissêmica. Além dos argumentos apresentados, torna-se fundamental pensar também no que estava ocorrendo com o capital naquele período.

1848 foi um ano de crise. Tinha demasiado capital sem lugares onde investir, o problema era o que fazer com o excedente de capital. Isso gerou uma crise de dimensões nesse momento, enquanto ocorriam revoluções em toda a Europa. Surgiu um projeto, baseado nas ideias utópicas de Saint Simon, que visava estabilizar a situação econômica. Começou um plano de obras públicas em toda a França, utilizou-se capital e mão de obra para reconstruir Paris. No nível internacional se chegou, inclusive, a construir o canal de Suez. Esta resposta foi crucial para a constituição de uma ordem capitalista. Uma série de instituições foi gerada para levar isto a cabo (HARVEY, 1989, p.20).

Conforme menção de Harvey (2004), já no século XVIII, Paris manifestava traços que indicariam sua futura condição de protagonismo, convertendo-se, no século seguinte, como a segunda maior cidade da Europa. Há bastante tempo, a capital francesa crescia envolta por uma onda de especulação financeira, em boa parte proveniente dos investimentos em infraestrutura urbana. A forte presença do capital imobiliário, com a renovação de edifícios privados, juntamente com a intervenção do Estado francês nos espaços e prédios públicos, a partir de recursos provenientes das colônias, possibilitou a organização espacial adaptada ao processo de acumulação do capital.

Houve assim um fenômeno que pode ser observado por vários ângulos e diferentes olhares, fato que só reforça a complexa natureza da cidade reinventada. Fixar-se a um desses fatores como predominante ou exclusivo reduz a amplitude do fenômeno. A urbanística moderna surgida na Europa pode ser vista como a expressão de um cenário complexo que envolve uma série de variáveis as quais, conjugadas simultaneamente, resultaram em um modelo que conseguiu capturar a essência de

uma época e fazer-se universal. O processo de reformulação de Paris se deu em uma escala de grandeza napoleônica. É bem verdade que o projeto tinha intrínseco um conteúdo de ordem classista, mas nada melhor para materializar a recuperação do poder imperial. Haussmann e sua equipe conseguiram captar intenções latentes e manifestas desse processo, percebendo que a intervenção tinha que dar conta de um problema de escala da cidade. O primeiro projeto apresentado ao prefeito foi recriminado e descartado por serem as avenidas projetadas demasiadamente estreitas, pois o desejo era que essa largura fosse triplicada e assim foi feito. Haussmann conseguiu entender que, para alocar o capital excedente, teria que edificar uma cidade nunca vista e jamais imaginada. Mais que remodelar a cidade, tornando-a salubre aos cidadãos, Haussmann empreendeu suas obras para serem vistas e apreciadas.

Seria exatamente essa dimensão espetacular das reformas do prefeito de Luís Napoleão Bonaparte o que teria levado os contemporâneos a ser incapazes de reconhecer o teor moderno das obras sanitárias realizadas na Inglaterra sem o recurso à produção de efeitos visuais, ou seja, desdenhando o apelo a elementos materiais inerentes à estrutura arquitetônica e urbanística sobre o solo. Os contemporâneos, em sua maior parte, seriam pouco sensíveis à concepção moderna, menos propensa a fazer concessões à teatralidade arquitetônica (BRESCIANI, 2002, p. 25-26).

Com origem nessa realidade complexa e dinâmica, Paris inscreveu-se em um modelo de cidade multifuncional, sediando, com atribuições administrativas, os poderes jurídico, militar, político e a gestão econômica da monarquia francesa. Acrescenta-se a importância mercantil que colocou a “capital do século XIX”, assim chamada por Benjamin (1985), no âmago de um sistema urbano como referência para tantas outras cidades e centros urbanos coloniais europeus. Concomitante às funções de governo, fiscais e militares, judiciárias ou dos recursos humanos e materiais, o conceito de cidade-capital adquirido pela Paris da *Belle Époque*²⁵ se apoiou nas representações que se construíram nesse período, sendo também centro radioso de cultura, consumo e entretenimento. Foi uma experiência que, em um só

²⁵ Atribui-se como *Belle Époque* ao período vivido na Europa, entre os anos 1890 e 1914, fase de grande desenvolvimento favorecida pela existência de um longo período de paz. O termo é normalmente usado para designar um período considerado de expansão e progresso intelectual e artístico. Nessa época surge uma série de inovações tecnológicas, dando origem a novos modos de vida e de pensamento, com repercussões no cotidiano. Segundo Azevedo (2010), essa prodigiosa expansão europeia envolveu praticamente todas as áreas do globo terrestre em uma teia única e estreita de relações e interesses, caracterizada pela circulação de homens, mercadorias e informações, na qual conceitos como cosmopolitismo e progresso podem ser associados.

movimento, conseguiu destruir e recriar a própria cidade. É muito provável que o indivíduo que vivenciou tal experiência tenha sido submetido à sensação única e intransferível de estranhamento e encanto, com toda aquela transformação e monumentalidade que o surgimento da cidade-espetáculo poderia proporcionar.

As calçadas de Haussmann, como os próprios bulevares, eram extravagantemente amplas, juncadas de bancos e luxuosamente arborizadas. Ilhas para pedestres foram instaladas para tornar mais fácil a travessia, separar o tráfego local do tráfego de longa distância e abrir vias alternativas para as caminhadas. Grandes e majestosas perspectivas foram desenhadas, com monumentos erigidos no extremo dos bulevares, de modo que cada passeio conduzisse a um clímax dramático. Todas essas características ajudaram a transformar Paris em um espetáculo particularmente sedutor, uma festa para os olhos e para os sentidos (BERMAN, 1986, p.147).

A afetação que a cidade moderna causou à esfera individual talvez seja uma dimensão essencial a ser observada para que se possam compreender todos os sentidos da universalidade do modelo haussmanniano que, além de referenciar o método científico, incorporar as necessidades econômicas, sociais e urbanísticas da época, teve a capacidade de produzir novos tipos sociais. Capturado pela aguçada sensibilidade de Baudelaire, o *flâneur* foi o personagem que talvez mais incorporasse os deleites e as agruras da metrópole moderna.

O Flâneur é um ser que vaga pelas ruas apenas a contemplar a vida, encanta-se com ela, mas não a vive, pelo menos na produtividade do fazer definido pelo mundo capitalista. Ser flâneur é ser vagabundo e refletir, é ser basbaque e comentar, ter o vírus da observação ligado ao da vadiagem. Flanar é ir, de manhã, de dia, à noite, meter-se nas rodas da população. Flanar é a distinção de perambular com inteligência. Nada como o inútil para ser artístico. Daí o desocupado flâneur ter sempre na mente dez mil coisas necessárias, imprescindíveis, que podem ficar eternamente adiadas (RIO, 1997, p.51).

De cidade medieval a metrópole moderna, a reformulação de Paris atesta muito mais do que mudanças estético-construtivas. Mais do que propor a reformulação da materialidade urbana, o processo de sua reconstrução traduziu, literalmente, o ideário da modernidade burguesa que colocou a cidade como tipo ideal de modernização urbana.

Paris, sabe-se, assumiu definitivamente seu “destino” e sua imagem de cidade capital nesse século de cosmopolitismo, sendo palco, após a Revolução, de políticas sucessivas de obras de novo urbanismo e nova arquitetura, que culminariam, sob Napoleão III, com a haussmannização, capaz de transformá-la no grande modelo ideal, cujo alcance se estendeu na longa duração (SALGUEIRO, 2001, p.23).

Figura 14 – Paris na Exposição Universal de 1900



Fonte: <<http://www.scandinavia-designsblog.com.br/blog/category/todos/design-escandinavo-2/historia-do-design-escandinavo/>>. Acesso em: 6 set. 2014.

A reinvenção de uma cidade operada por meio da convergência de fatores nas mais variadas dimensões da existência resultou em uma imagem-símbolo que se fez referência, dando a interpretá-la como um fenômeno universal resultante de um conjunto de circunstâncias singulares. Consistindo em verdade que ser moderno é viver em um mundo de contradições, Paris, “Capital do século XIX” — cidade ícone da modernidade, da era de ouro a que ousaram chamar de *Belle Époque*, da afirmação do capitalismo industrial louvado pelas Exposições Universais²⁶ —; Paris, cidade-cenário erguida para proporcionar todos os espetáculos que a grande festa

²⁶ De acordo com Pesavento (1997), as Exposições Universais foram um importante mecanismo de transmissão dos valores do capitalismo industrial. Em formato de grandes feiras, expunham produtos de vários países, buscando condensar o que o século XIX entendia como modernidade. A primeira versão foi realizada na Inglaterra no ano de 1851. Em Paris, a primeira se deu em 1867. A ideia era mostrar as virtudes do tempo presente e confirmar a previsão de um futuro excepcional. A Torre Eiffel, o palácio de cristal e a roda gigante eram os símbolos visíveis do avanço tecnológico exibido nas feiras mundiais que estiveram conectadas com festas e calendários nacionais. Programadas como momento de reconciliação entre nações, acabaram fornecendo material simbólico para o culto da nação e para a construção dos nacionalismos que cresceram após a Primeira Guerra Mundial.

urbana moderna pudesse produzir, não deixou de expor suas fraturas e contradições.

Figura 15 – O Mercado de Sopa em *Les Halles*



Fonte: <<http://parisbreizh.canalblog.com/archives/2013/06/07/27341042.html>>. Acesso em: 6 set. 2014.

Nota: Local conhecido pelos trabalhadores da Paris de 1900 como “O restaurante dos pés molhados”.

Ignoro quem imaginou pela primeira vez batizar de *Belle Époque* o período de alguns anos que circundam o milésimo de 1900. Suponho tenha entrado nas suas intenções uma parte de ironia. É pouco provável que tal criatura chegasse a medir a crueldade da expressão. A gente de hoje não conseguirá fazer ideia dos abismos de miséria que se escondiam na Paris brilhante daquele tempo (HERSEY apud COSTA; SCHWARCZ, 2000, p.21).

A reinvenção da cidade, resultado da ciência e das ilimitadas promessas do progresso, não conseguiu eliminar as suas profundas contradições; aliás, nem poderia, uma vez que essas incongruências eram parte indissociável do barro de sua constituição. Paris e tantas outras cidades do mundo ocidental se reinventaram do ponto de vista da sua base técnica e infraestrutural, criaram um imaginário urbano correspondente aos interesses políticos e ideológicos das elites hegemônicas, mas não foram capazes de recriar relações menos desiguais entre os homens. Muito pelo contrário, fizeram aprofundá-las ainda mais com a nova ordem que se estabelecida.

4.2 A CIDADE MARAVILHOSA

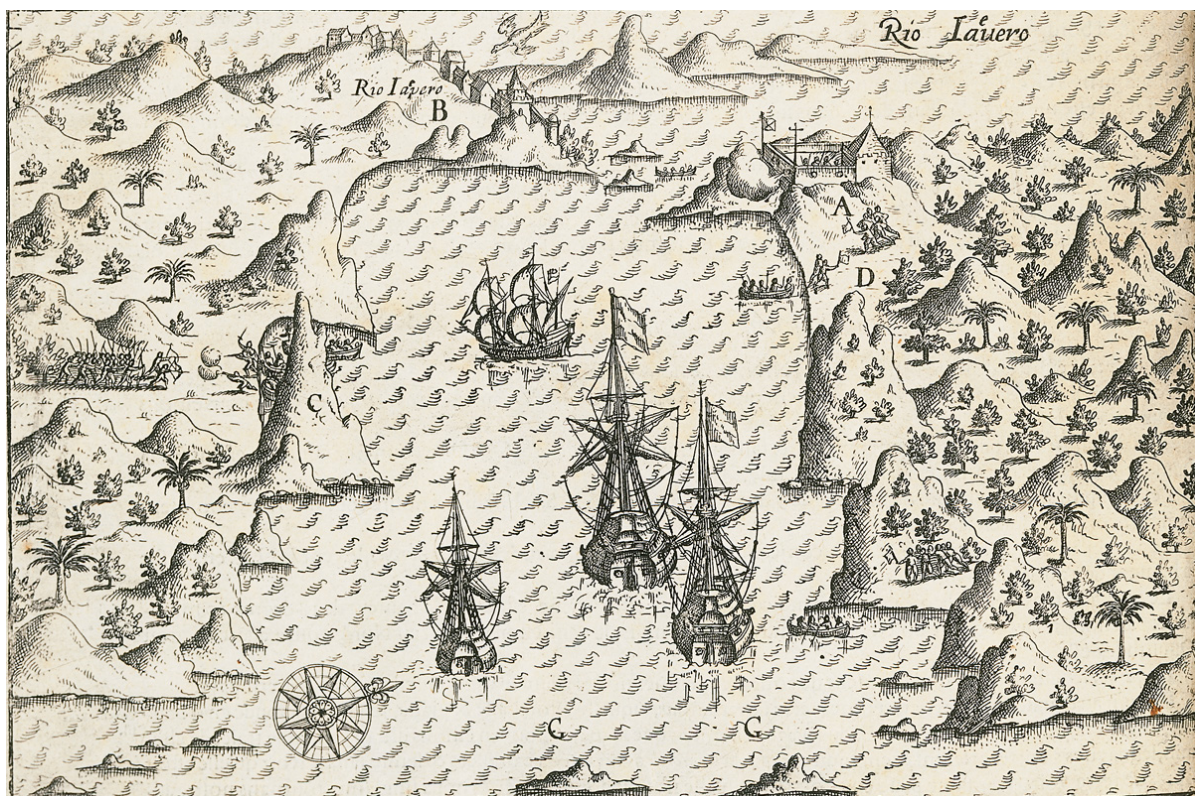
A invenção da cidade no Brasil tem muito a contar sobre as formas específicas como os colonizadores europeus edificaram suas cidades no Novo Mundo, uma vez que a formação urbana brasileira teve como ponto de partida o processo colonizador, iniciado no século XVI, e suas vilas e cidades se constituíram a partir de valores e conceitos externos como componente de um sistema urbano que se fez, em determinada medida, de forma universal, dado o caráter global da colonização moderna.

A baixa densidade demográfica não impediu que Portugal, ao contrário de países como a França, fosse pioneiro nas conquistas coloniais. Com a divisão da colônia em Capitânicas Hereditárias, modelo empregado na África e na Índia, Portugal transferiu para a iniciativa privada grande parte das tarefas ligadas ao processo de colonização e povoação do território brasileiro, incluindo a formação dos núcleos urbanos fundados no sentido de tomar posse e povoar o território, garantir o comércio marítimo, o aparelhamento militar e a defesa da colônia. Nas capitânicas, passava a ser encargo dos donatários a tarefa de fundar vilas e povoações, enquanto a Coroa Portuguesa se reservava o direito de constituir cidades em regiões estratégicas, territórios que manteve sob seu controle em uma tentativa de centralizar o aparato político e administrativo lusitano na colônia²⁷. Desse modo, infere-se que, no primeiro momento de ocupação efetiva, período que se estende do século XVI até meados do XVII, as iniciativas de investimentos recaíram aos donatários, assim como os diretos administrativos de suas donatárias. A pouca participação da Metrópole, no que diz respeito aos investimentos na colônia, não significa a inexistência de interesses, principalmente mercantis, nessas terras. Mesmo no início da ocupação do Brasil, o sistema colonial foi empregado mediante a política mercantilista de acumulação de riquezas processadas no ambiente rural, cabendo aos centros urbanos a função de escoamento da produção para o Velho Mundo.

²⁷ Reis Filho (1968) chega à amostra de trinta e sete povoações, entre vilas e cidades, fundadas entre 1532 e 1650, das quais apenas sete seriam de iniciativa da Coroa, enquanto as demais se constituíram graças aos donatários e seus colonos. A amostra apresentada, mesmo que superada por estudos mais atuais, demonstra que o desenvolvimento do ambiente urbano esteve, em grande parte, ligado a iniciativas de particulares.

Da Figura 16, denota-se a estreita ligação e a supremacia do mundo rural sobre o urbano no Rio de Janeiro do século XVII. Plantações circulavam o núcleo principal que se fixava em local estratégico para o escoamento da produção. É um bom exemplo de como os núcleos, sitiados na costa brasileira, eram estruturados durante o Período Colonial.

Figura 16 – São Sebastião do Rio de Janeiro/RJ



Fonte: Reis Filho, CD-ROM (2001a).

Nota: Gravura que ilustra o "Reys-boeck van het rijke Brasilien...". Biblioteca Nacional, ca. 1624. Rio de Janeiro. Autor não identificado.

Mesmo concentrando as atividades mercantis, o mundo urbano colonial pode ser considerado como ambiente de passagem, em que produtores rurais praticavam os seus negócios de forma direta, numa nítida composição em que a vida urbana se subordinava às necessidades do ambiente rural. Nos dois primeiros séculos de ocupação, a rede urbana brasileira surgiu como espaço de relações ligadas ao campo, deixando para o mundo rural as relações sociais mais complexas. Cidades e vilas brasileiras foram fundadas até o século XVII sem a presença de técnicos e adquiriram espontaneidade em seus traçados e edificações, mesmo sob orientação da Coroa Portuguesa quanto ao local de sua implantação, prática que acompanharia o processo de urbanização brasileira pelos séculos que se seguiram.

Pode-se dizer que até meados do século XVII as atividades econômicas urbanas não foram suficientemente produtivas para adquirirem uma dinâmica própria. [...] foi somente depois dessa época, e por influência de condições exteriores, que ocorreram alterações estruturais, permitindo a consolidação da economia urbana e provocando o aparecimento de camadas sociais urbanas, com características urbanas: o comércio de maior vulto, os ofícios mecânicos e o pequeno comércio (REIS FILHO, 1968, p.50).

Os interesses da Metrópole em converter para o espaço urbano as relações econômicas, através da centralização política, surgiram como resposta à descentralização produtiva alcançada no século XVIII, que passou a ter dois eixos: o agrícola e o minerador. Com a mineração, o território ocupado se estendeu para o interior da colônia, além de provocar um surto populacional na região das minas. A estrutura imposta pela atividade aurífera foi responsável, em grande parte, pela mudança do complexo urbano colonial. A população dedicada ao extrativismo mineral instalava-se junto às lavras, propiciando a formação de povoações que, ao contrário do que ocorria nos engenhos, muito dependia do aparato urbano para seu sustento e trabalho. Pela Figura 17, observa-se a presença de uma área de mineração interligada ao núcleo urbano que se formou para atender a atividade ali desenvolvida. Pelo menos na Capitania das Minas Gerais, criada sob jugo real e de produção aurífera, o ambiente urbano teve destaque sobre o rural.

Figura 17 – São Caetano nas Gerais e Mato Dentro/MG (1732)



Fonte: Reis Filho, CD-ROM (2001a).

Nota: Original manuscrito do Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa. Autor não identificado.

Com o esgotamento das minas, ainda no século XVIII, o desenvolvimento econômico voltou-se para o campo. Novamente a agricultura se punha como atividade produtiva hegemônica, agora com o advento da indústria cafeeira que ditou a configuração do território brasileiro durante o Império. No século seguinte, a transferência da família real portuguesa para o Brasil (1808) reservou para as principais cidades — Rio de Janeiro, Salvador e Recife — feições adequadas e mais próximas ao ideário moderno europeu de civilização.

Em 1808, quando d. Maria I, e seu filho, o príncipe regente, e boa parte da corte portuguesa se fixaram no Rio de Janeiro, a América portuguesa viu-se pela primeira vez dotada da máquina estatal em toda a complexidade, e pela primeira vez instituições públicas de monta aí começaram a funcionar. Foi só então que o universo público se delineou com mais clareza [...]. Com a corte, por mais provinciana que se mostrasse quando comparada às demais da Europa, vieram hábitos e costumes civilizatórios [...] (MELO E SOUZA, 1997, p.440).

A chegada da Corte marcou profundamente a sociedade brasileira, que passou a contar com imprensa própria, ensino superior e considerável número de obras públicas. Outro aspecto advindo desse marco histórico consistiu na abertura dos portos, que contribuiu para a recepção dos padrões e costumes europeus. No entanto, não se tratou de uma ruptura com o passado colonial. Possivelmente a maior contribuição do período joanino tenha sido aquela ligada à separação dos espaços públicos e privados, urbano e rural, com definições e atribuições mais específicas do que as estabelecidas nos três primeiros séculos de colonização. Por não se tratar de uma preocupação generalizada, o que prevaleceu foi a remodelação de algumas cidades, em especial o Rio de Janeiro, para atender grande contingente populacional que compunha a Corte de D. João VI. O Rio de Janeiro foi alvo de alterações, no sentido de se transformar em capital adequada para sediar o poder público do Estado português. O remodelamento da nova capital do Império Ultramarino intensificou as relações comerciais e sociais com a presença da nobreza. Com a Independência do Brasil em 1822, fator mais de continuidade do poder da família Bragança do que ruptura com o Período Colonial, o desenvolvimento urbano esbarrava nas limitações topográficas que impediam a expansão da cidade, problema que viria a ser solucionado apenas no século XX.

Figura 18 – Rio de Janeiro (1890)



Fonte: Biblioteca Nacional – RJ.

Nota: Fotografia de Marc Ferrez. Panorama da área central do Rio de Janeiro, tomado da ilha das Cobras.

Subsequente à Independência do Brasil, o incremento populacional intensificado com a chegada de imigrantes europeus, a partir de 1850, direcionados para o trabalho nas lavouras cafeeiras em substituição gradativa da mão de obra escrava, juntamente com a cafeicultura, desempenharam papel significativo no processo de modernização do país. Mesmo sem ter abolido a escravidão, um dos maiores entraves à construção da imagem de nação moderna, o Império brasileiro ansiava por incluir o Brasil no “[...] rol das nações civilizadas e progressistas”, termo, que segundo Neves (2006, p.23), era uma formulação recorrente à época e que Le Goff (1996) afirma ser um conceito eminentemente ocidental. A ideologia do progresso, associada ao ideário de modernidade, fazia com que as nações periféricas incorporassem e tomassem para si o discurso dos países hegemônicos. Em outros termos, a condição para entrar no rol das nações civilizadas e progressistas era tê-las como espelho, como tipo ideal a ser capturado por todos os sentidos da existência, negligenciando o abismo a separá-las.

Os grandes centros irradiavam para a periferia o desejo de civilizarem-se. Isto é, imitar um modelo principalmente da França e Inglaterra pela modernização das cidades, seja no ordenamento do espaço com a construção de grandes avenidas e edifícios condizentes com o ideal moderno de salubridade. Junto a isso, as inovações técnicas cumpriam um conjunto de medidas, cujo objetivo, ou melhor, cujo fim era o progresso e a civilização. E como é mostrada, a capital do Brasil, o Rio de Janeiro veio a ser “o laboratório” de experimentações atestadoras dos novos tempos. Reformas urbanas, trabalho livre, indústria e República, características dos novos tempos, do tempo do progresso (BARROS, 2005, p.3).

Nesse período, o Brasil dava notas de que, em certa medida, se afastava de elementos coloniais e imperiais, como a escravidão e a monarquia. A República, mesmo recém-implantada, era a grande conquista ao término do século e o desejo de transformar o Brasil em nação moderna ganhava fôlego. A expansão da economia cafeeira, em meados do século XIX, se processou com base no sistema agroexportador escravista e possibilitou ao Brasil colocar o café como o principal produto em sua pauta de exportações. Conforme Prado Júnior (1990, p.160), nos anos de 1820 a produção nacional de café foi de 3.178.000 sacas de 60kg; na década seguinte, a produção galopou em 328,2%, chegando a 10.430.000 sacas. As décadas subsequentes, até os anos de 1860, atingiram as marcas de 18.367.000 e 27.339.000 sacas, respectivamente. A expansão da fronteira agrícola para as férteis terras do oeste paulista ajuda a explicar o crescimento contínuo também alcançado nas décadas posteriores, chegando a uma produção de 51.631.000 sacas de café até 1890. O Estado do Espírito Santo, acompanhando a dinâmica nacional, também se beneficiou com o incremento da produção cafeeira que, em termos econômicos, estabeleceu uma situação favorável às finanças estaduais e possibilitou uma série de investimentos, especialmente em sua capital.

Com o incremento das exportações, o país aumentou sua capacidade de importação e endividamento. Os empréstimos adquiridos pelo Governo Imperial e Republicano tinham por finalidade a realização de obras de infraestrutura como estradas de ferro; mapeamento e instalação de faróis na região costeira; construção de novos diques para base de reparo e manutenção de navios; ampliação e modernização dos portos e obras de melhoramentos, uma vez que havia uma pressão constante por melhorias urbanas advindas dos setores ligados à produção, como também pelo vertiginoso crescimento demográfico. No período situado entre 1872 e 1920, o Brasil deu um salto populacional de 203%, ou seja, passou de 9.930.500 para 30.635.600 habitantes e o país pulou de 67 para 265 cidades com mais de 30 mil habitantes. O crescimento populacional urbano atingiu 412%, isto é, de 3,1 milhões chegou a 15,7 milhões. São Paulo, de 31 mil habitantes saltou para 580 mil, enquanto a capital federal, Rio de Janeiro, de 274 mil chegou a 1,2 milhões de pessoas (SILVA, 1985).

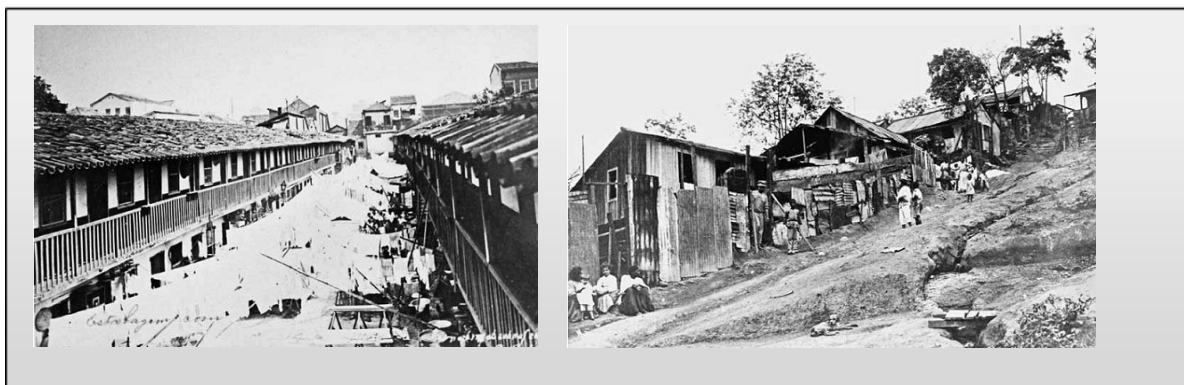
Ainda sobre a Capital Federal, Damazio (1996) informa que o crescimento da população da cidade do Rio de Janeiro foi de 95,8%, entre 1872 e 1890, e de 56,30% até 1906, tendo como causas principais o processo de imigração,

intensificado a partir da década de 1850, e a emancipação da escravatura, que culminou em 1889.

Esse crescimento gerava uma série de impactos sociais, uma vez que estava ocorrendo de forma intensa à época, refletindo seus efeitos principalmente nos centros socioeconômicos mais dinâmicos, mas que ainda não incrementavam atividades suficientes de trabalho para ocupar a mão de obra disponível nas cidades. Carvalho (1987) explica que o acúmulo de pessoas em ocupação mal remuneradas ou sem ocupação fixa gerava um grande número de desocupados e de menores abandonados; enorme carência de habitações, especialmente para o operariado em formação; problemas de abastecimento de água, de saneamento e higiene; violento surto de epidemias, como varíola, febre amarela, malária e tuberculose. No ano de 1891, a cidade do Rio de Janeiro apresentou nível nunca antes observado em sua taxa de mortalidade: 52 mortes em cada mil habitantes. Trata-se de um período em que as formas mais comuns de moradia popular eram as habitações de uso coletivo, com alta densidade ocupacional e precárias condições de higiene. Em 1888, havia 1.331 cortiços, com 18.866 quartos onde residia uma população de 46.680 pessoas.

Ainda de acordo com Carvalho (1987), em um dos maiores cortiços da cidade havia 114 cômodos, cada um desses ambientes habitados por dois a quatro moradores. Considerados como focos de epidemias e desordem social, os cortiços foram perseguidos e sua derrubada não veio acompanhada da construção de habitações alternativas, excetuando-se as vilas operárias, cuja construção interessava a seus proprietários. Às camadas populares restavam, como alternativa, os subúrbios mais distantes ou a recente favela. A insalubridade instaurada nos cortiços e a sua consequente identificação como focos de doenças autorizaram que os médicos higienistas combatessem esse tipo de ocupação, contudo sem proporem alternativas ao problema. “Nada se fazia também para mudar as condições de trabalho nas indústrias modernas, que nada deviam às habitações coletivas em termos de degradação e de falta de higiene” (KOK, 2005, p.34).

Figura 19 – Alternativas de moradia na capital federal



Fonte: Instituto Moreira Sales, Rio de Janeiro.

Nota: Fotografia de Augusto Malta. Na foto da esquerda, vê-se um cortiço na Rua Visconde do Rio Branco, número 47, ano de 1906. Na foto da direita, barracos construídos com material de demolição em uma favela no Morro do Pinto, 1912.

Além de Capital Federal, o Rio de Janeiro também passou a ser a capital das epidemias: febre amarela, febre tifoide, varíola, malária, peste bubônica, sem contar com as doenças endêmicas, como a tuberculose. Tanta era a virulência que a cidade recebeu o apelido de “túmulo dos estrangeiros” (SEVCENKO, 1993, p.41). As denúncias no parlamento e na imprensa eram constantes, na edição do “Jornal do Brasil”, do dia 11 de novembro de 1908, na matéria intitulada “Pobre Cidade”, reclamava-se do estado lastimável da capital do país: “O fétido é insuportável. Pelas bocas de lobo, pela grata dos respiradouros da péssima rede de esgotos da cidade, foge um mal cheiro terrível, forte, insistente, que ennauseia e tonteia” (JORNAL DO BRASIL, 1908). A proliferação dessas doenças de caráter transmissível e infeccioso estava diretamente relacionada às péssimas condições de higiene às quais se encontrava exposta a população, principalmente aquelas residentes em habitações coletivas.

Vitória também apresentava um quadro similar. O jornal “O Estado do Espírito-Santo”, do dia 12 de janeiro de 1890, em matéria intitulada “Saneamento da Capital”, reclamava que enquanto as cidades do Brasil e do exterior empreendiam obras de saneamento para, entre outras ações, elevar a capacidade de fornecimento de água para um patamar de 250 a até 400 litros por indivíduo/dia, em Vitória essa relação não passava de 14 litros, ainda sujeitos a reduções, dado que o transporte se fazia ainda no “fóssil barril”. Solicitando que a capital do Estado se mirasse nas reformas urbanas realizadas no Rio de Janeiro e nas cidades dos países centrais, “onde

sempre vamos buscar lições de experiência de usos e costumes", o jornal desabafava:

Si considerarmos as demais capitães dos Estados Federaes do Brazil, nem-uma encontraremos nas tristes circumstancias da nossa. Em taes condições não podemos deixar de ter certeza de que cada uma de nossas habitações na capital é um fóco de miasmas, tanto mais pernicioso, quanto maior é o numero de seus domiciliados e a pobreza de recursos, e que, si não determinam a constante epidemia, mantêm em estado endemico os crueis precusores d'ellas, taes como os já indicados e o terrível beriberi, que pouco occupa a medicina, mas que em seu passo lento e seguido nos vae nos arruinando a saude com manifestações que passam por ligeiras indisposições, e que entretanto nos faz a existencia pesada, insupportavel mesmo, destruindo-nos todas as alegrias, os vinculos sociaes e animo em prol do nosso progresso e desenvolvimento (O ESTADO DO ESPÍRITO-SANTO, 1890, p. 2).

Com um quadro de calamidade instalado, não foi difícil tomar o discurso higienista como bandeira. Conforme noticiado no Jornal do Comércio, do dia 27 de março de 1903, Oswaldo Cruz assumiu a Diretoria Geral de Saúde Pública que havia presidido no ano anterior, como base de apoio técnico-científico para sua cruzada contra as epidemias. A primeira batalha foi contra o terror dos estrangeiros, a febre amarela; a segunda contra a peste bubônica; a terceira, e estopim de uma famosa revolta, contra varíola. O "exército da salvação" utilizou-se de armas pouco convencionais e força em demasia. Foram montadas as brigadas sanitárias, apelidadas de "mata-mosquitos", com mais de 2.500 integrantes que realizavam visitas domiciliares objetivando ações preventivas como recolher o lixo; desinfetar os recipientes e desocupar os ambientes; confiscar as galinhas e os porcos; realizar as notificações, as intimações e as interdições de estabelecimentos; exigir a instalação de pisos e privadas; determinar a ocupação máxima por residência e os procedimentos para lavagem de roupa; espalhar raticidas e comprar ratos a 300 réis cada; isolar os enfermos pobres em hospitais públicos e os ricos em casa.

Figura 20 – Higienismo em ação (1904)



Fonte: Instituto Moreira Sales.

Nota: Equipe sanitária montada para o combate ao mosquito *Aedes Aegypti*, da dengue e da febre amarela. Fotografia anônima.

Acompanhando esses procedimentos, foi reeditada a Lei da vacina obrigatória contra a varíola, em 31 de outubro de 1904, que previa pesadas multas e proibição de trabalhar para quem a descumprisse. No dia 5 de janeiro de 1903, com a aprovação do Decreto Lei N°. 1.151, ficou autorizada a interdição e a demolição de prédios com base no Código Sanitário. A forte insatisfação popular, consequência dos métodos utilizados pelas brigadas sanitárias, somou-se às críticas oposicionistas, gerando um ambiente político conflituoso. Jornais da época relatam que, nesse período, havia também insatisfação com a falta de saneamento básico, o alto custo de vida, o desemprego e o tormento com a insegurança, agruras que alimentadas pela imprensa e potencializadas pela oposição levaram ao motim. A indignação popular eclodiu em 11 de novembro de 1904 e foi apelidada de Revolta da Vacina, que tomou e ateou fogo em carroças e bondes, saqueou estabelecimentos comerciais, destruiu postes de iluminação pública, apedrejou lojas, resultando em reação armada da polícia que disparou contra o povo e deixou 23 mortos, dezenas de feridos, quase mil cidadãos presos, dos quais praticamente a metade foi deportada para o Estado do Acre e submetida a trabalhos forçados. Aquino e Mittelman (2003) ainda incluem na origem dos conflitos a remodelação urbana do Rio de Janeiro, realizada pelo presidente Rodrigues Alves, por também apresentar características autoritárias e arbitrarias, principalmente pelo fato de colocar milhares de pessoas ao relento sem ter onde morar ou a quem recorrer.

As recentes teorias médicas francesas influenciaram, na ocasião, os higienistas sociais brasileiros, que trataram de estabelecer estratégias para medicalização da cidade. O trabalho consistia no processo de desinfecção dos espaços urbanos públicos, de drenagem das áreas pantanosas, de retificação das vias e de combate aos surtos epidêmicos. Logo, o que era uma preocupação sanitária abriu a possibilidade de intervenção sobre a pobreza, o que, por sua vez, influenciou a revisão do Código de Posturas Municipal do Rio de Janeiro, em 1851. O caráter ideológico do higienismo possibilitou o deslocamento da estratégia de ação governamental. Não cabiam mais intervenções médicas apenas no plano individual, focado no homem e nas suas enfermidades. Ou seja, doente estava a cidade e sobre toda realidade socioespacial é que deveriam se concentrar as intervenções. Afastar os cemitérios, drenar os terrenos baldios, aterrar os pântanos, organizar o espaço urbano e livrar-se dos focos de estagnação do ar e das águas era a profilaxia para o meio físico. Com relação ao corpo social, a receita consistiu na limpeza da cidade, eliminando seu passado colonial, retirando os pobres da região central, juntamente com seus cortiços, suas práticas e seus costumes.

O Rio de Janeiro, cidade portuária de caráter estratégico para os fluxos da economia agroexportadora e referência simbólica para o país, deveria acompanhar as mudanças que vinham ocorrendo no modo de produção capitalista e responder as demandas que o capitalismo apresentava ao território urbano. Dessa maneira, exigiam-se novas expansões da cidade, terras urbanizadas, além das redefinições dos usos e das atividades exercidas em regiões consolidadas, para dar conta de acolher a industrialização crescente.

A secular estrutura material herdada da colônia — mas já transfigurada em sua função desde a desagregação do escravismo — foi posta abaixo, criando-se uma nova paisagem que tentava dar ao Rio de Janeiro o aspecto imponente das metrópoles do Velho Mundo, e uma nova estrutura mais compatível com as atividades econômicas e as relações sociais radicadas no espaço urbano [...]. Surgiram as grandes fábricas produzindo bens de consumo corrente: tecidos, alimentos, calçados, bebidas, etc. Como na primeira Revolução Industrial Inglesa, quase um século antes, seu setor de ponta era a indústria de fiação e tecelagem, que se instalou em arrabaldes distantes do centro: Gávea, Laranjeiras, Jardim Botânico, Tijuca, Andaraí, Vila Isabel... Mas é importante não esquecer que essa industrialização “retardatária” revolucionou apenas parcialmente a estrutura produtiva do Rio de Janeiro. Expandiu-se também a produção de caráter artesanal e manufatureiro, especialmente concentrada na Cidade Nova, na orla da Saúde e Gamboa e, sobretudo, em São Cristóvão que na década de 1890 perdeu definitivamente o seu prestígio de bairro residencial aristocrático

para se transformar em densa zona industrial (BENCHIMOL, 1985, p.599-601).

No alvorecer do século XX, assumiu a presidência da República um grande fazendeiro de café, o paulista Francisco de Paula Rodrigues Alves, que tinha sido presidente do Estado de São Paulo e sucedeu a Campos Sales, de 1902 até 1906, assegurando a arquitetura da política dos governadores. O representante da oligarquia cafeeira entendeu que a capital exigia uma grande reforma, visando sua organização urbana e social, e apresentou em seu programa de governo propostas quanto ao saneamento e à remodelação da cidade do Rio de Janeiro, projeto que atendia tanto aos interesses dos grandes produtores de café — com a ampliação das estradas de ferro e do porto para escoamento da produção —, como do capital internacional — com o financiamento e exploração dos sistemas de energia, abastecimento e transporte. Recorrendo aos bancos, o presidente Rodrigues Alves utilizou a capacidade de endividamento do Estado brasileiro para financiar as obras de infraestrutura e remodelação urbana do Rio de Janeiro. “Na verdade, a partir do início do século percebe-se um aumento significativo da participação do capital estrangeiro não apenas no setor bancário, mas também em outros como as utilidades públicas” (GREMAUD, 2003, p.7).

Acompanhando o programa de obras executadas pelo Governo Federal, o Município do Rio de Janeiro também teve papel determinante no processo de remodelação urbana da capital do país. Francisco Pereira Passos²⁸ assumiu a prefeitura do Rio de Janeiro, então capital da República, em 30 de dezembro de 1902 e nela permaneceu até 15 de novembro de 1906. O engenheiro foi convidado para exercer as funções de prefeito logo após a posse de Rodrigues Alves e, ao longo de quatro anos, comandou o mais importante processo de reforma de uma cidade no Brasil. A remodelação urbana do Rio de Janeiro se fez sob direção do prefeito, juntamente com uma equipe nomeada diretamente pelo presidente da República²⁹. Pereira Passos, quando esteve na Europa, na década de 1860, participou das obras que

²⁸ De acordo com Andreatta (2006), Francisco Pereira Passos (1836-1913) nasceu e foi criado em uma grande fazenda de café, na localidade de São João Príncipe, Província Rio de Janeiro. Em 1856, graduou-se em matemática pela Escola Militar, o que lhe conferiu o título de engenheiro. Dois anos mais tarde, em 1858, foi admitido na *École de Ponts et Chaussées* de Paris. Sua formação inclui ter acompanhado as obras da Estrada de Ferro Paris-Lion e no Porto de Marselha, em 1860.

²⁹ As equipes do prefeito Pereira Passos eram comandadas por Luiz Rafael Vieira Souto e Francisco Bicalho, presidente e chefe da Comissão de Obras do Porto, e Paulo de Frontin, chefe da Comissão Construtora da Avenida Central.

Georges Haussmann empreendeu na capital francesa. Portanto, a experiência adquirida no exterior muito revela sobre as concepções adotadas por Pereira Passos que, de forma preeminente, expôs seu desejo de transformar a cidade do Rio de Janeiro em uma cidade “moderna e civilizada”.

Além de se apresentar como um gestor de perfil técnico e empreendedor, o prefeito-engenheiro Pereira Passos carregou também o estigma de ditador, entre tantos outros adjetivos³⁰ não muito nobres. Pode até parecer exagero o rótulo, mas conforme Freire (2000), esse adjetivo não foi sem motivo. Em 29 de dezembro de 1902, no primeiro mês do governo do presidente da República Rodrigues Alves, o Congresso Nacional aprovou a Lei N°. 939 que suspendeu por seis meses as atividades do Conselho Municipal e a eleição dos seus Intendentes por igual período. A referida Lei transmitia ao prefeito o poder de demitir funcionários e até a possibilidade de suspender as aposentadorias dos seus servidores. O Congresso determinou que o número de intendentes fosse reduzido de quinze para dez; eliminou o poder do Senado em opinar sobre a nomeação do prefeito que, a partir daquele momento, haveria de ser de livre indicação do presidente da República. Ou seja, acima do prefeito, somente o presidente da República tinha maiores poderes outorgados. Acobertado pela legislação, que com base no Código Sanitário permitia a demolição pura e dura das edificações consideradas portadoras de foco epidêmico, a reforma levada a cabo pelo prefeito Pereira Passos prostrou milhares de prédios da velha São Sebastião do Rio de Janeiro em uma ação que ficou conhecida como “bota – abaixo”. Para dar lugar à obra, símbolo da remodelação da cidade do Rio de Janeiro — a Avenida Central —, Pereira Passos rasgou boa parte

³⁰ Costumava-se insinuar, principalmente pela imprensa da época, que Pereira Passos, mais do que o rótulo de ditador, acumulou dividendos com a reforma urbana, que teve um forte *lobby* de governos estrangeiros, bancos e empreiteiras poderosas interessadas tanto na sua realização como no seu financiamento, além da exploração dos serviços de transporte, água, saneamento, energia elétrica e gás que viriam em uma fase posterior às obras. Outro episódio polêmico envolveu a construção do Theatro Municipal, onde foi realizado um concurso público para selecionar o melhor projeto e o escolhido foi o segundo lugar, coincidentemente, do filho do próprio prefeito que, segundo comentou-se à época, apenas cedera o prestígio familiar para garantir a vitória, pois o único sobrenome brasileiro entre os autores do projeto (Albert Guilbert, Antonio Raffin, Charles Peyreten, Emílio Bien e J. Personne, chefiados por René Barba) era o de Francisco de Oliveira Passos. Sem contar as insinuações acerca do grande volume de madeira que fora utilizado nas obras de construção do referido teatro, fornecido com exclusividade pela serraria do prefeito. Contagiado pelo poder, outra faceta burlesca do prefeito pode ser revelada quando declarou festivo o dia do seu próprio aniversário, que segundo o Jornal do Comércio de 3 de setembro de 1903, o dia seria “[...] assim equiparado ao do padroeiro da cidade”, São Sebastião.

do centro da cidade, em apenas seis meses, levando ao chão centenas de prédios³¹. O poeta Olavo Bilac saudou a chegada da modernidade, enaltecendo as picaretas que ruidosamente faziam desaparecer boa parte do passado colonial do Rio de Janeiro:

Há poucos dias, as picaretas, entoando um hino jubiloso, iniciaram os trabalhos da avenida Central, pondo abaixo as primeiras casas condenadas. No abrir das paredes, no ruir das pedras, no esfarelar do barro, havia um longo gemido. Era o gemido soturno e lamentoso do Passado, do Atraso, do Opróbrio, da Cidade Colonial, imunda, retrógrada, emperrada nas suas velhas tradições, que estava soluçando no soluço daqueles materiais apodrecidos que desabavam (BILAC apud KOK, 2005, p.55).

Figura 21 – Demolição de cortiços para início das obras da Avenida Central



Fonte: Instituto Moreira Sales.

Nota: Fotografia de João Martins Torres (década de 1900).

O povo parecia atordoado, sem entender muito bem o que se passava, e o rótulo de ditador realmente ganhava sentido. O jornal “Correio da Manhã”, do dia 5 de janeiro de 1905, em matéria sobre a casa de cômodos do antigo Seminário São José, no

³¹ De acordo com Kok (2005), Pereira Passos cortou as ruas da Prainha (atual Rua do Acre), Municipal, Visconde de Inhaúma, Teófilo Otoni, S. Pedro, General Câmara, Alfândega, Hospício, Rosário, Ouvidor, Sete de Setembro, Assembleia e São José, além de comprometer grande parte das ruas de São Bento, Beneditinos, Municipal, Ourives, Santo Antônio, Barão de São Gonçalo, Ajuda e do Beco do Manuel de Carvalho.

morro do Castelo, condenada à demolição pela Comissão Construtora da Avenida Central, exemplificou a falta de comprometimento público com a população apartada do jogo político. A matéria, intitulada “Uma nova Babel”, alega que, depois de indenizada a Mitra, proprietária do seminário, bem como os arrendatários que o transformaram em casa de cômodo, a ninguém mais se devia qualquer satisfação.

E os míseros, os desgraçados moradores? Estes, sem mais considerações que se mudassem no prazo de oito dias! [...] Acreditando que é ainda a voz da imprensa independente e protetora dos desamparados, resolveram alguns moradores em nome de seus companheiros, solicitar do “Correio da Manhã” proteção. [...] Apertámos o passo para chegar ao local com presteza e, em momentos entravamos no antigo seminário de S. José, pelos fundos, pois a escada da frente já havia sido destruída pelas picaretas dos auxiliares do Dr. Frontin. [...] Procurávamos o primeiro grupo. Mulheres e homens, rodeados de dezenas de crianças, tinham os olhares fixados em um quarto de folha de papel almaço. Nele vi os seguintes e aterrorizadores dizeres. “Por ordem superior – previne-se aos Srs. Moradores que de hoje a 8 dias começar-se-á, impreterivelmente a demolição deste edifício – Rio de Janeiro, 3 de janeiro de 1905”. [...] Fomos então seguidos de dezenas de pessoas, umas falando alemão, outras italiano, francês, árabe, etc. introduzidos na verdadeira Babilônia, que outra coisa não parece a enorme casa de cômodos. [...] Percorríamos um dos corredores, quando chegou a senhora alemã. Alguém a interpelou assim: – Arranjou casa, madame.? – Não. Estou na rua desde manhã e só encontro casas por 100\$, 120\$000! Sou pobre e não posso fazer tais despesas... Adiante, falamos á portuguesa Theodora Ferreira. [...] Disse-nos a senhora: – Moro aqui ha 7 anos. Aqui nasceram meus filhos. Pago 40\$000 por este acanhado quarto, sem forro e sem assoalho. Agora, sem um aviso, querem me atirar á rua, com os cinco filhos que tenho! (CORREIO DA MANHÃ, 1905, p.8)

As demolições foram além do arrasamento dos morros ou da derrubada de paredes e tetos coloniais. Elas implicaram desamparo de cerca de 3.000 pessoas, sendo que boa parte ocupou as encostas dos morros, em especial o da Providência, incrementando o processo de favelização há pouco tempo iniciado. Era um exército de homens, mulheres e crianças empobrecidos, sem ter para onde ir ou como pagar pela especulação imobiliária em plena ascensão, o que talvez nos remeta a um dos primeiros casos de gentrificação³² no Brasil. Assim se encontrava boa parte da população, sem a mínima possibilidade de diálogo ou negociação, diante de um poder republicano que há bem pouco tempo reclamava valores mais democráticos do hermético Império, o que nos leva a reconhecer a assertividade das palavras de

³² Conforme abordagem de Mendes (2014), em sua origem, o conceito de gentrificação designa um processo de recomposição social do espaço urbano, quando da sua reabilitação. Mediante investimentos públicos ou privados, o enobrecimento das áreas dos antigos centros das cidades provoca o movimento de chegada de grupos de estatuto socioeconômico mais elevado, levando ao desalojamento de ex-residentes que não podem mais pagar pelo aumento dos custos de habitação que acompanham a regeneração.

Machado de Assis, em seu romance “Esaú e Jacó”, quando o vizinho do conselheiro Aires narra que viu descer as tropas pela Rua do Ouvidor, em aclamações à República, com as lojas e os bancos fechados, e temeu pelo perigo de esses estabelecimentos não mais se abrirem, temeu pela desordem pública e outras calamidades possíveis. Aires, tentando acalmá-lo, diz-lhe que “[...] nada se mudaria; o regime, sim, era possível, mas também se muda de roupa sem trocar de pele. Comércio é preciso. Os bancos são indispensáveis. No sábado, ou quando muito na segunda-feira, tudo voltaria ao que era na véspera, menos a constituição” (ASSIS, 2004, p.71).

Era tempo de demolir, mas também de edificar. O Porto do Rio de Janeiro — ícone do período de fundação da cidade, instrumento de comunicação e ligação econômica entre o Novo e o Velho Mundo — também se modernizou. No limiar do século XX, mesmo com atividades de exportação e importação intensas, as operações do sistema portuário do Rio funcionavam em caráter precário.

[...] As instalações portuárias do Rio de Janeiro eram obsoletas ao ponto de se tornar impraticável o volume crescente de suas transações comerciais. Os antigos cais tinham pouca profundidade e não permitiam que as grandes embarcações e os modernos transatlânticos os abordassem diretamente, devendo permanecer ancorados à distância e transferir suas mercadorias por um complicado sistema de transbordo por embarcações menores, ao mesmo tempo precário, lento e extremamente oneroso. Ademais, quando chegavam em terra firme, as mercadorias teriam que atravessar a cidade para ser destinadas às linhas de trem que as remetiam para outros pontos do território nacional, o que não era menos complicado numa cidade cuja estrutura viária ainda provinha em grande parte do período colonial, toda composta de vielas tortuosas, onde fatalmente os caminhões necessitariam fazer complicadas manobras de recuo toda vez que se deparassem com veículos de tração animal, visto que não havia espaço para ambos no vão apertado das múltiplas ruelas (SEVCENKO, 1998, p.22).

Estamos falando de um momento quando “[...] intensificam-se as trocas, as relações entre diferentes áreas do Globo tornam-se mais intensas e assumem diversos papéis, não só econômicos, mas também políticos, culturais, etc.” (SANTOS, 1997, p.46). Um período, segundo Castells (1983, p.7), de “[...] crescente internacionalização da economia capitalista, com uma total interdependência das diferentes economias internacionais e uma nova divisão internacional do trabalho”. Assim, reivindica-se do espaço urbano uma reestruturação para responder às novas demandas de um mundo e uma produção cada vez mais globalizados. O discurso intolerante que reclamava da cidade colonial, por acreditar que esta era uma representação do atraso e que se opunha à dinâmica moderna das metrópoles, era

o mesmo a criticar o funcionamento ultrapassado do sistema portuário, dos seus trapiches precários e serviços ineficientes.

Figura 22 – Porto do Rio de Janeiro – Planta Nº. 1

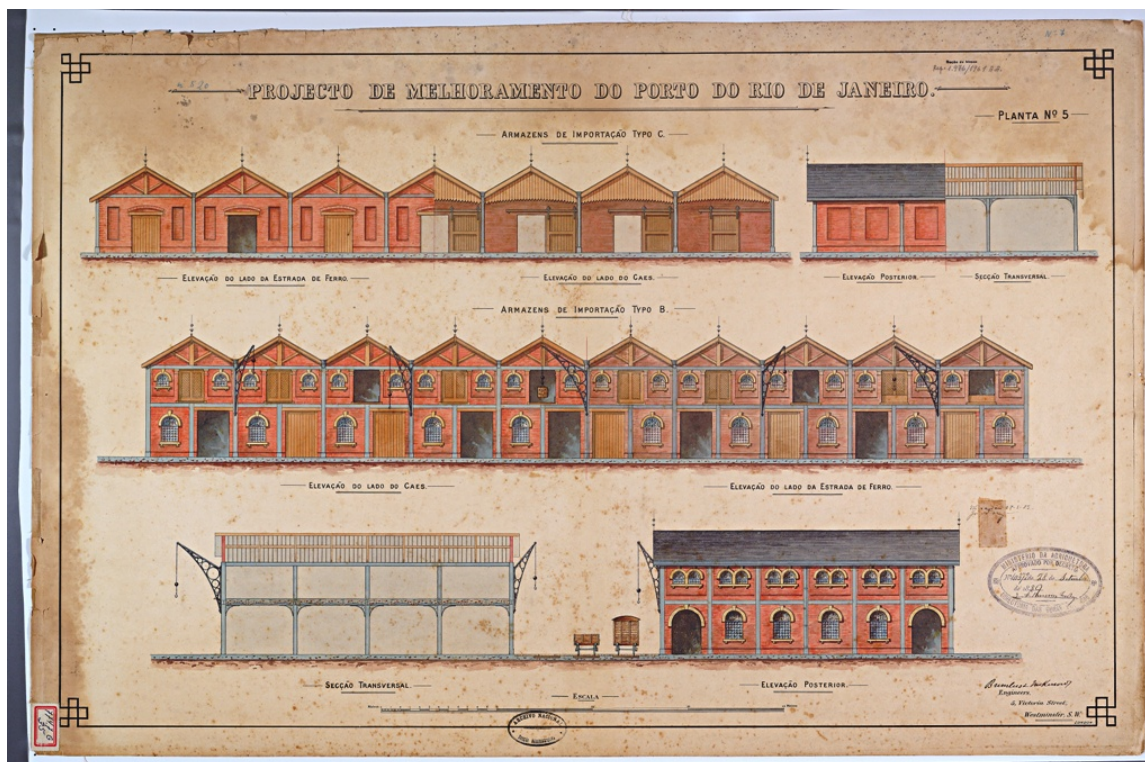


Fonte: Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

Nota: Planta Geral aprovada pelo Ministério da Agricultura/Diretoria de Obras Públicas, em 28 de setembro de 1889. Projeto de autoria de Brunlees & McKerrow Engineers – Londres/Inglaterra.

Mesmo com supremacia sobre os outros portos brasileiros, o Porto do Rio de Janeiro começou a sentir consequências da sua estrutura inadequada. Cruz (1999), ao abordar a movimentação de navios e cargas, no final da primeira metade do século XIX, relata que o número de embarcações aportados em Santos, no Estado de São Paulo, não chegava a 6% do número de navios aportados no Rio. No ano de 1904, o percentual de navios no Porto de Santos era de 45% em relação ao Porto do Rio de Janeiro. Caso a relação seja calculada em volume de carga, a diferença se torna ainda maior. No período de 1848-1849, o volume de carga no Porto de Santos representava apenas 4% da movimentação do Porto do Rio, enquanto em 1904 o volume do primeiro chegou a mais de 53% em comparação ao segundo. Assim, detectados os problemas, várias medidas foram aprovadas, tendo em vista a realização das obras daquele que foi o catalisador das transformações modernizadoras da cidade.

Figura 23 – Porto do Rio de Janeiro – Planta Nº. 5



Fonte: Arquivo Nacional – RJ.

Nota: Projeto de Melhoramento do Porto do Rio de Janeiro – Planta Número 5, aprovada pelo Ministério da Agricultura/Diretoria de Obras Públicas, em 28 de setembro de 1889. Projeto de autoria de Brunlees & McKerrow Engineers – Londres/Inglaterra.

Ainda mais simbólica significou a abertura da Avenida Central, atual Rio Branco, que incorporou e refletiu as aspirações do imaginário de cidade moderna. Construída à imagem e semelhança da Paris de Haussmann, as obras tiveram início no dia 21 de novembro de 1903, com os trabalhos chefiados pelo engenheiro Paulo de Frontin. Em ritmo acelerado, os trabalhos deveriam estar conclusos o mais rápido possível em função do seu alto custo político e social. Em menos de trinta dias após a assinatura da ordem de serviço, já haviam sido realizadas 40 negociações com fins de demolição. No mês de março de 1904, as obras do primeiro prédio foram iniciadas e no mês de junho a avenida já ocupava toda a sua futura extensão, transformando-se em um gigantesco canteiro de obras com mais de 130.000,00 m², dividida em três áreas:

1. a da atual Praça Mauá até a antiga Rua General Câmara (destruída com a abertura da Avenida Presidente Vargas, inaugurada em 1944), situando as empresas de importação e exportação e as companhias marítimas;
2. a da antiga Rua General Câmara à Rua São José, ocupada por jornais, bancos, confeitarias e grandes magazines;
3. a da Rua São José até a Avenida Beira-Mar, destinada aos imponentes prédios ligados às artes e à cultura, como a Biblioteca Nacional e o Theatro Municipal (PREFEITURA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO, 2007, p.8).

Quem esteve próximo aos negócios gerados com a reconstrução da cidade não pôde reclamar: os vários ramos da construção civil, o mercado imobiliário, o setor de transportes e o comércio exterior, principalmente de importação. O emprego de novas técnicas e materiais de construção — estruturas metálicas, vernizes, asfalto, maçanetas, papéis de parede, elevador, espelhos, torneiras — tudo concorria para que essas novas áreas da cidade, além de dinamizar a vida econômica, fossem “[...] eleitas para constituir os novos polos de prestígio e poder, e na conseqüente renovação da ocupação imobiliária” (CAMPOS, 2002, p.135).

Sua influência no comércio foi decisiva. As melhores casas comerciais foram ali instaladas. Os jornais construíram seus prédios monumentais. As grandes companhias, clubes, hotéis, edifícios do Governo, como a Escola de Belas Artes, a Biblioteca Nacional, o Supremo Tribunal, o majestoso Theatro Municipal, o Palácio Monroe foram nela localizados (REIS, 1977, p.22).

Sob forte influência dos paradigmas do urbanismo internacional, ocorreu o que poderíamos, em duplo sentido, denominar “urbanismo de fachada”. Conforme matéria do Jornal “Gazeta de Notícias”, do dia 27 de janeiro de 1904, “[...] de ordem do senhor Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas foi aberto concurso para projetos de fachadas de prédio a construir-se na Avenida Central” (GAZETA DE NOTÍCIAS, 1904). A publicação informa sobre o regulamento do concurso e estipula prêmios em dinheiro para os vencedores que apresentassem os projetos mais adequados.

Os projetos, notadamente ecléticos, apresentavam uma profusão de estilos sobrepostos, copiados de modelos europeus e norte-americanos. Transformar o Rio de Janeiro em uma cidade civilizada implicava, na mentalidade da época, a construção de fachadas elaboradas, ornamentos superabundantes e materiais importados. Tudo confluía para a criação de uma cidade-cenário com atributos de uma capital moderna e “civilizada”, sob os eflúvios da *Belle Époque* carioca (KOK, 2005, p. 71).

Figura 24 – Teatro Municipal



Fonte: Biblioteca Nacional – RJ.

Nota: Fotografia de Marc Ferrez (1910-1912). Avenida Central, com destaque à esquerda para o Teatro Municipal e fachada projetada pelo filho de Pereira Passos, Francisco de Oliveira Passos, em 1903.

A reforma urbana de Pereira Passos alterou o padrão urbanístico, o uso e a ocupação do solo, a morfologia e a paisagem da cidade. Importou padrões de comportamento e civilidade ocidental que cada vez mais apartavam territorialmente as classes sociais cariocas. Enquanto às elites era destinado um espaço reestruturado segundo os padrões europeus, seu uso era cerceado aos pobres por não conseguirem as prerrogativas necessárias para acessá-los.

As revistas mundanas e os colunistas sociais da grande imprensa incitavam a população afluyente para o desfile de modas na grande passarela da avenida, os rapazes no rigor *smart* dos trajes ingleses, as damas exibindo as últimas extravagâncias dos tecidos, cortes e chapéus franceses. [...] Como corolário, as pessoas que não pudessem se trajar decentemente, o que implicava, para os homens, calçados, meias, calça, camisa, colarinho, casaco e chapéu, tinham o seu acesso proibido ao centro da cidade (SEVCENKO, 1998, p.26).

Para o governo do prefeito Pereira Passos, a reforma urbana ficaria incompleta se não houvesse também uma mudança de costumes. Por isso, ele recuperou uma série de antigas posturas municipais e criou outras novas, com o intuito de disciplinar os hábitos da população: tornou obrigatória a matrícula dos cães, sob

pena de recolhimento e extermínio daqueles não matriculados; obrigou os estabelecimentos públicos a fazerem uso de escarradeiras e decretou a proibição de cuspir em vias públicas.

Figura 25 – Avenida Central



Fonte: Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

Nota: Fotografia de Marc Ferrez (1910-1912). A reinvenção da cidade do Rio de Janeiro introduziu novo padrão urbanístico e novos costumes.

Outras medidas visavam diretamente conter o tumulto provocado por trabalhadores informais: carregadores com carrinhos de mão sobre os trilhos de ferro das companhias de bondes; ambulantes sem licença; vendedores de leite que ordenhavam suas vacas nas vias públicas; negociantes de bilhetes de loteria, que em gritaria perseguiram a população; comerciantes de miúdos de reses em tabuleiros à mostra nas ruas. A imagem da metrópole moderna não permitia o compartilhamento do seu mais simbólico e modernizado espaço com velhos tipos sociais que não condiziam com os padrões de comportamento que as novas elites insistiam em impor, pois eram portadores de costumes rudimentares provenientes do colonialismo e da escravidão que, a qualquer custo, se queria apagar. Como se por

decreto, com reforma urbana pontual e atos deliberados de vontade e preconceito se pudesse anular a herança que o passado histórico imputara à cidade.

Figura 26 – Tipos sociais



Vendedor de pão doce

Doceiro

Jornaleiros

Verdureiro

Amolador

Mascate

Fonte: <<http://www.memoriaviva.com.br/>>. Acesso em: 19 mar. 2015.

Nota: Fotografia de Marc Ferrez.

Dezessete meses e sete dias foi o tempo necessário para conclusão das obras. Segundo Rezende (2002), após várias inaugurações parciais, realizadas para diluir os efeitos das medidas impopulares adotadas pelo governo, finalmente a Avenida Central foi entregue à população, no dia 15 de novembro de 1905, sob chuva torrencial e gritos de “*Vive la France!*”, que celebrava a inserção do Brasil na tão almejada modernidade pela via da reprodução do modelo urbanístico e também dos hábitos e costumes ditos civilizados. A Avenida Central, assim concebida como espaço legalmente delimitado para livre circulação das elites, tornara-se marca registrada do progresso e da civilização no Brasil, daquela que atualmente recebe a alcunha de “Cidade Maravilhosa”. De acordo com Carvalho (1987, p.40), uma

poetisa francesa, em visita ao Rio de Janeiro, tempos depois de inauguração da Avenida, entusiasmada, escreveria um livro de poemas com o título "*La Ville Merveilleuse*" — a cidade que as elites brasileiras reinventaram à sua imagem e semelhança.

5 A TRANSFORMAÇÃO DAS RUAS NA CIDADE DE VITÓRIA

Vitória tem efêmero progresso comercial. Levantam-se clamores generalizados contra a falta de conforto urbano. O Conselho Municipal não dorme. A cidade precisa de tudo: água e esgoto, drenagem e aterro, luz e força. A tarefa é demasiada. Quer-se resolver todos os problemas e todos são postos em equação.

Luiz Serafim Derenzi

Aos acontecimentos externos que no fim do século XIX passaram a exercer influência direta sobre a conjuntura nacional somaram-se eventos como a Abolição da escravatura, a imigração estrangeira e a Proclamação da República, que contribuíram para afetar, de forma irreversível, a sociedade brasileira, a paisagem das suas cidades e a vida da sua gente.

Com população crescente, economia em expansão e desejo de progresso, foram desenvolvidos projetos em vários Municípios brasileiros com referências conceituais baseadas nas experiências urbanísticas internacionais. A produção do espaço urbano fora afetada por novas ideias e tecnologias que, por sua vez, reelaboraram tanto a morfologia urbana, como as formas de ocupação, gerando novos usos e atividades para esses novos lugares. Várias cidades brasileiras realizaram reforma e ampliação dos portos, obras de saneamento e embelezamento, melhoramentos das áreas centrais; criaram e reformularam parques e praças, alargaram e retificaram ruas e avenidas, arrasando significativos símbolos das velhas cidades. De passado colonial, essas cidades, por sua vez, foram diagnosticadas “doentes”, portadoras de epidemia e atraso.

Vitória, capital do Estado do Espírito Santo — mesmo tendo uma vida social e cultural muito limitada, com modesta população e precária infraestrutura herdada do Período Colonial —, vivenciou um processo de modernização urbana em escala bastante diferenciada da capital federal, é fato, mas de idêntica lógica e valores. Ainda que a sua reduzida expressão física guardasse equivalência com a dinâmica econômica e com a influência política no cenário nacional, a cidade não ficou alheia ao fenômeno que se universalizava e presenciou a luta entre a permanência de antigos valores e as transformações modernizadoras, movida pelo desejo de suas

elites em torná-la uma metrópole de grandes proporções. Algo equivalente ao poema de Castro Alves: "Eu, que sou cego, - mas só peço luzes... Que sou pequeno, - mas só fito os Andes..."³³. Essa obsessão a conduziu para aventura de uma expansão prematura.

Para transformar Vitória, não foram poucas as intervenções executadas no sentido de embelezá-la com os novos materiais fornecidos pelo frenético capitalismo industrial e incorporá-las aos modernos padrões de existência. O bonde elétrico representou, no início do século XX, o meio de transporte urbano que colocou Vitória mais próxima do movimento de transporte urbano que circulava nas principais cidades do país. Proporcionou a expansão da cidade, consolidou o mercado de terras urbanas e ampliou a mobilidade da população; a iluminação elétrica estendeu o dia, aumentando as horas de convivência; a retificação, a pavimentação e a drenagem imprimiram conforto e higiene às ruas e melhoraram os fluxos de pessoas e mercadorias. Enfim, houve uma série de mudanças, realizadas por força da lei, do mercado ou, na maioria das vezes, de ambos, que dinamizou a economia, transformou a paisagem, afetou usos e costumes, o que, por sua vez, deram causa à reinvenção da velha cidade.

5.1. UM DESEJO CHAMADO METRÓPOLE

Os primeiros sinais do processo de transformação da cidade de Vitória surgiram no Governo Provisório de Afonso Cláudio (1890-1892), com construções inspiradas no moderno urbanismo francês, segundo Pires (2006). Os maiores investimentos na capital capixaba eram realizados pelo governo estadual, mas, apesar de possibilitar algumas obras e melhorias, as rendas municipais eram insuficientes para suprir os serviços básicos de abastecimento de água e salubridade pública. Coube ao governo estadual auxiliar o Município nos serviços de limpeza e conservação das vias, como demonstram os ofícios recebidos e expedidos pelo governo municipal de Vitória, entre os anos de 1890 a 1909, sendo que, a partir desse período, a receita municipal já conseguia cumprir boa parte de suas responsabilidades.

³³ Trecho do poema *Quem dá aos pobres, empresta a Deus*, de Castro Alves, escrito na cidade de Salvador, no ano de 1867.

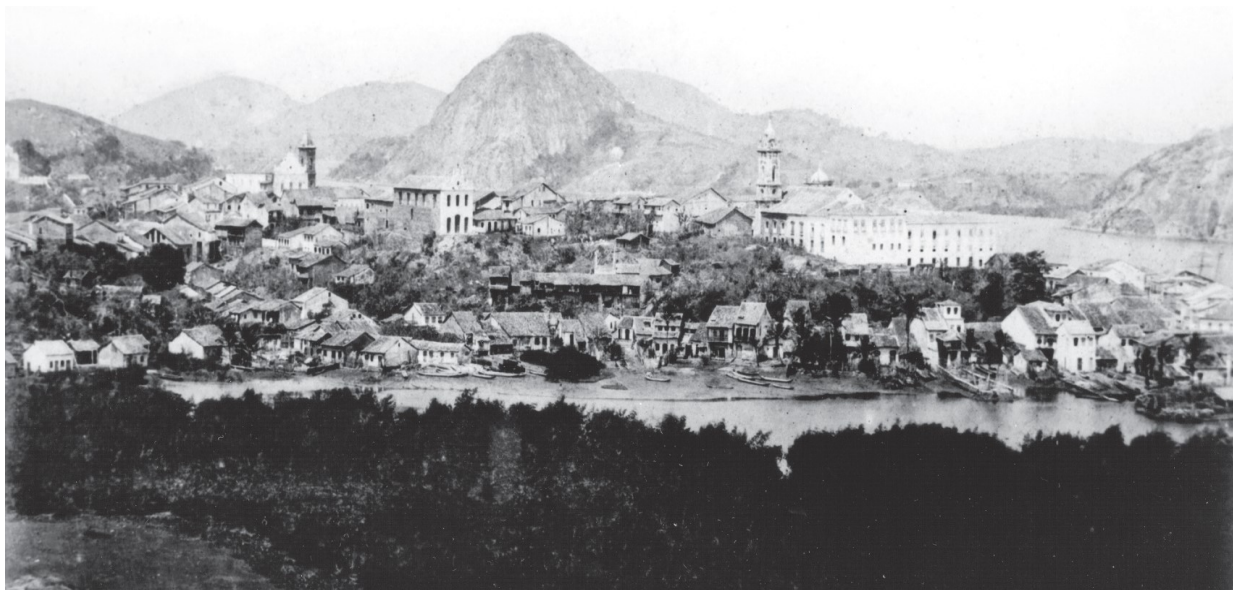
Ao contrário do que se verificou na cidade do Rio de Janeiro, a participação do governo local no fenômeno de reinvenção da cidade foi muito mais tímido. Projetos e execuções de obras ficavam ao encargo da Comissão de Melhoramentos da Cidade, criada pelo governo estadual, em 1895, subordinada à Diretoria de Obras e Empreendimentos Gerais do Estado. As funções do engenheiro municipal se resumiam, basicamente, às fiscalizações dos prédios em ruínas, com a decisão de demolição, com a realização de vistorias de obras públicas e particulares, acompanhando calçamentos de ruas e dando pareceres quanto aos pedidos de aforamento de terrenos públicos, o que denota reduzida influência dos governantes municipais na transformação da própria cidade governada. A reinvenção da cidade de Vitória foi um processo cuja dianteira na tomada de decisões não competiu à esfera local de poder.

A economia da Província já havia se alterado antes da década de 1880. O eixo econômico era baseado na cafeicultura, com utilização da mão de obra imigrante europeia. Localizada às margens de um porto natural, com baía propícia à chegada de embarcações, o incremento da atividade mercantil-portuária se fazia em Vitória sem as condições necessárias ao bom funcionamento, por inexistência de um ancoradouro devidamente aparelhado. A falta de investimentos na cidade impedia a manutenção e o crescimento das atividades econômicas. A carência de infraestrutura urbana, em especial a portuária, impunha sérios constrangimentos às possibilidades de desenvolvimento da cidade. José de Melo Carvalho Muniz Freire, presidente do Estado do Espírito Santo por dois mandatos (1892-1896 e 1904-1908), acreditava que o desenvolvimento seguiria seu curso natural com esforços individuais e empresariais, dependendo somente que o governo tomasse para si a responsabilidade inicial das melhorias, ou seja, a modernização da cidade deveria ser uma iniciativa estatal. Muniz Freire acreditava que Vitória se tornaria uma grande praça comercial com um centro populoso e dinâmico, mas via a cidade como portadora de muitas limitações e atraso.

Cidade velha e pessimamente construída, sem alinhamentos, sem gosto, sem arquitetura, segundo os caprichos do terreno; apertada entre a baía e um grupo de montanhas; não tendo campo para desenvolver-se sem a dependência de grandes despesas; mal abastecida de água; com um serviço de iluminação a gás duplamente arruinado, pelo estado do material e pela situação da sua empresa; carecedora de um fornecimento regular de carnes verdes; sem edifícios notáveis; repartições e serviços públicos mal acomodados à falta de prédios; sem um teatro, sem um passeio público,

sem bons hospitais, sem um serviço de limpeza bem organizado, sem um matadouro decente; desprevenida de toda defesa sanitária; necessitada de construir novos cemitérios devido à irrevogável condenação dos atuais; finalmente, balda até de pessoal operário para os serviços ordinários de estiva, de transportes, cargas e descargas de navios, construções e todos os outros indispensáveis em qualquer centro populoso de menor atividade e importância comercial. (MONIZ FREIRE, 1896, p.17)

Figura 27 – Vitória no século XIX



Fonte: Acervo Biblioteca Nacional.

Nota: Fotografia de Victor Frond (1860). Uma cidade de pequenas dimensões. Os destaques são a igreja de São Gonçalo, à esquerda; de Santiago, à direita; e ao fundo o Morro do Penedo.

A visão impiedosa de Muniz Freire não se restringia somente aos aspectos físicos da cidade, mas também com relação ao conceito que o presidente tinha do povo do seu Estado. Em junho de 1882, dez anos antes do seu primeiro mandato, Muniz Freire apresentou em seu recém-fundado jornal, “O Estado do Espírito Santo”, um diagnóstico sobre a conjuntura econômica e social da Província que denominou “uma série de Artigos sobre o progresso moral, intelectual, econômico e material da Província”, que Ferreira dos Santos (2013, p.47) define como “um amplo projeto para o Espírito Santo”. No jornal, Muniz Freire sentencia:

Para quem considera, porém, atentamente, a progressão limitadíssima e custosa das diversas fontes de riqueza provincial, a marcha lenta, quase imperceptível da nossa lavoura, principalmente ao norte da Província, esbarra com a consequência naturalíssima, bem triste aliás de que o espírito-santense é baldo de iniciativa e de ambições vulgares. [...] as terras estão aí incultas, o vale do Rio Doce tão decantado como o depositário de riquezas inexauríveis, aí dorme descuidado como um grande banquete antes da chegada dos convivas; as matas da Província, tão perdulárias na ostentação das madeiras mais estimadas, raramente são exploradas por

filhos e moradores dela, que sujeitam-se assim negligentemente à espoliação dos estranhos; nenhuma indústria, nenhum prelúdio de iniciativa para prover e servir ao próprio interesse pessoal! Será a falta de instrução pública a determinante única desta estabilidade do ócio? (MUNIZ FREIRE; NUNES, 1882, p.1).

Sem desconsiderar que se trata de um tempo em que o progresso era proferido como discurso hegemônico pelas elites, não podemos deixar de registrar que a voz de Muniz Freire, arauto da modernização capixaba, apresentava o péssimo conceito que ele tinha acerca do seu povo. Informava também acerca da intrínseca e naturalizada lógica predatória que o conceito de progresso sempre carregou, e que ainda mantém, ao tratar deliberadamente a natureza como fonte de “riquezas inexauríveis”. Muito já se falou de Muniz Freire como um político visionário e à frente do seu tempo, porém esses e outros posicionamentos que a História registrou indicam um líder, filho legítimo da sua época, com toda carga ideológica que o tempo histórico lhe imprimiu.

Descendente de uma tradicional família capixaba, filho de pai engenheiro, Muniz Freire nasceu em Vitória e cursou direito em Recife, sendo que o último ano concluiu em São Paulo, em 1881, ambiente acadêmico que, provavelmente, influenciou bastante em seu positivismo ortodoxo. É em São Paulo que encontra e se casa com Colatina Soares de Azevedo, integrante da elite paulistana, neta de um fazendeiro da região de Campinas, o Barão de Paranapanema. Além de dona Colatina, é de São Paulo que Muniz Freire traz para o Espírito Santo, nas malas da memória, as vivas lembranças do frenético e pujante desenvolvimento paulista do fim do XIX, que refletiria em sua trajetória política quando eleito vereador, presidente da Câmara Municipal de Vitória, deputado provincial, deputado geral (federal), presidente do Estado e senador da República.

Tudo isso parece ter tido um impacto tremendo sobre o jovem espírito-santense que não poderia deixar de imaginar, diante desse quadro de progresso econômico vivido por São Paulo, quais seriam também as potencialidades de sua província, naquele mesmo sentido (FERREIRA DOS SANTOS, 2013, p.28).

Seguindo uma estratégia política muito bem articulada, Muniz Freire publicou quatro Artigos em seu próprio jornal, em junho de 1882, em que analisou a conjuntura econômica e social do Estado e lançou o projeto com o qual pretendia reconstruir o Espírito Santo, muito próximo ao que hoje entendemos como um plano de governo e

que, de acordo com Ferreira dos Santos (2013, p.33), se encontra sintetizado em oito grandes eixos:

1. modernizar e europeizar a vida: estabelecer padrão de vida social, econômica, política e cultural do Espírito Santo em moldes análogos, porém diferenciados, do projeto formulado pelas elites nacionais a partir de São Paulo;
2. projetar a província: destacar o Espírito Santo no cenário nacional pela redução de sua dependência política e econômica com relação ao centro político nacional, a Corte;
3. dotar Vitória de centralidade: afirmar e desenvolver a capitalidade e a centralidade da cidade de Vitória, como polo unificador interno e impulsionador do desenvolvimento regional, por meio de um núcleo urbano-comercial aglutinador da produção e comercialização regional, capaz de automatizar-se dos circuitos mercantis externos, ou seja, da Corte, e impulsionar o comércio exterior;
4. ocupar as terras devolutas: dinamizar o processo de ocupação das terras devolutas da província, em conexão com o incentivo à imigração massiva de colonos estrangeiros e à pequena propriedade, em detrimento de uma visão centrada na grande propriedade e na escravidão;
5. prover infraestrutura de transporte: construir vias férreas, estradas, porto e infraestrutura de armazenamento e comercialização, integrando a província com o interior e os demais Estados, sobretudo Minas Gerais;
6. reformar o ensino público: realizar ampla reforma do ensino público, com base na formação integral do indivíduo, reduzindo o grau de analfabetismo;
7. reforçar a identidade local: construir memória histórica capaz de conferir identidade provincial e melhorar a autoestima;
8. criar nova elite política: afirmar uma nova elite política capaz de empalmar com exclusividade o poder político e direcioná-lo para a realização desses interesses.

Consistia em um projeto que muito se assemelha ao que, em tempos posteriores, denominaríamos plano estratégico, dada a abrangência das propostas e a visão de

longo prazo. Não obstante as ressalvas que faremos, é admissível que Muniz Freire pensou a cidade de Vitória integrada ao desenvolvimento da província, não se restringindo às necessidades pontuais e imediatas apresentadas pela capital. Almejando dotá-la de centralidade e protagonismo, posicionando-a na vanguarda do desenvolvimento local, pretendia atrair para Vitória toda produção da província, como também da abastada vizinha Minas Gerais, por meio de uma malha ferroviária, no intuito de estabelecer relações comerciais com o resto do mundo, por meio de um porto bem-estruturado na capital capixaba. Acreditava que, com tudo isso posto, a população cresceria vertiginosamente e que, para abrigá-la, necessário seria expandir a cidade o quanto antes. Definitivamente, o desejo que Muniz Freire nutria era o de transformar a capital do Espírito Santo em um grande empório comercial, em uma grande praça tal qual as grandes capitais do mundo ocidental, alimentando, assim, um desejo chamado metrópole.

O argumento mais imediato em favor da necessidade dos grandes centros é fornecido pela lição de todos os tempos e de todos os povos. Não há país nenhum no mundo, de importância política ou comercial, que não tenha as suas grandes praças, e quanto mais notáveis são estas, mais elevada é a categoria da nação; as primeiras nações do globo são a França, a Inglaterra, os Estados Unidos e a Alemanha, que possuem cidades como Paris, Londres, New York, Berlim, além de outras que figuram em primeira linha logo após estas. Em contraposição não se pode citar o exemplo de nenhum grande povo, antigo ou moderno, onde não exista ou tenha existido algum desses grandes empórios de trabalho, de riqueza e de população [...] (MONIZ FREIRE, 1896, p.35).

O discurso de Muniz Freire muito revela acerca da sua concepção do desenvolvimento das nações e suas cidades capitais. Fornece pistas para melhor compreendermos sua determinação em levar a cabo um projeto de desproporcionais dimensões prevendo sextuplicar a cidade de Vitória, ainda no final do século XIX. Não podemos desconsiderar que se vivia um tempo de grandes certezas e que, sinceramente, se acreditava que, pondo ordem no fazer de todas as coisas, se desencadearia, inexoravelmente, o progresso como consequência. Se o lema era "ordem e progresso", ordenar as cidades era, então, uma pré-condição ao seu desenvolvimento. Na avaliação de Muniz Freire, Vitória já reunia condições para tanto, faltando ligá-la por via férrea a Cachoeiro de Itapemirim, aparelhar o porto e implantar o projeto do Novo Arrabalde.

Essa euforia desenvolvimentista — barro de constituição da personalidade política de Muniz Freire — deu o tom e o tônus do seu primeiro mandato e marcou sua

trajetória política. Foi um visionário, sem dúvida alguma, porém em todas as acepções que o termo possa exprimir, seja por possuir a rara habilidade de enxergar além do tempo presente, ter a capacidade de prever tendências e antecipar mudanças, ao invés de simplesmente ser atropelado por elas; seja por produzir ideias grandiosas a partir de visões extravagantes e, o que é ainda muito pior, seguir apenas os caprichos da sua própria imaginação.

5.2 A EXPANSÃO PREMATURA DA CAPITAL CAPIXABA

A criação de um novo arrabalde para a cidade de Vitória fez parte de uma lógica de desenvolvimento integrado que Muniz Freire mantinha em debate, a partir da qual pretendia dotar o Estado do Espírito Santo de protagonismo e centralidade no cenário nacional, reduzindo sua dependência política e econômica em relação ao poder central. Pretendia prover o Espírito Santo de uma malha ferroviária para conduzir a produção, principalmente de café, para a capital do Estado.

Não havia, até então, uma rede urbana no Espírito Santo. [...] As cidades somente se comunicavam por via marítima ou fluvial. Dada essas dificuldades, as ligações das cidades se faziam diretamente com o principal mercado do país, o Rio de Janeiro, sem que as mercadorias passassem por Vitória. [...] A região sul já estava ligada ao Rio de Janeiro pela Estrada de Ferro Leopoldina. [...] Fato semelhante ocorre na região norte, polarizada por São Mateus, onde a produção, apesar de não ter muita importância, era levada em pequenos navios para o Rio de Janeiro. [...] Somente com a construção de ferrovias haverá estímulo ao crescimento das regiões, que vão ser maiores e, por sua vez, tenderão a centralizar o comércio de toda a produção espalhada no território capixaba (CAMPOS JÚNIOR, 1996, p.90-92).

Dessa forma, a capital capixaba constituir-se-ia em um núcleo urbano comercial aglutinador da produção para fins de comercialização com as demais regiões do país inserindo-se nas rodas do comércio internacional. A ocupação das terras devolutas, com o incentivo à imigração estrangeira, dinamizaria o processo de ocupação dos vazios territoriais do Estado, que permanecia com uma rala distribuição populacional ao longo do seu litoral. O modelo pretendia modernizar as estruturas produtivas e europeizar a vida, estabelecendo um novo padrão político, econômico e sociocultural para o Estado do Espírito Santo, principalmente para a sua capital que, além de ver remodelado o velho centro, deveria preparar-se fisicamente para uma nova era de crescimento e prosperidade, expandindo-se de

acordo com as mais recentes tendências urbanísticas mundiais. Para um novo tempo, uma nova cidade!

A criação do Novo Arrabalde, considerada “[...] a primeira proposta de expansão urbana desenvolvida pelo engenheiro sanitaria Francisco Saturnino Rodrigues de Brito, em 1896, e também, a primeira da cidade” (MENDONÇA, 1999a, p.183), não previa acompanhar a dinâmica natural de crescimento do antigo núcleo central da cidade, mas de se criar um novo núcleo urbano, completamente distinto e apartado do anterior. Constituiu uma proposta de expansão urbana, planejada para um futuro de muita prosperidade que o crescimento das atividades econômicas vinculadas à agricultura e ao comércio proporcionaria, prevendo-se uma realidade que se imaginava estar bastante próxima.

Em termos econômicos, a produção cafeeira estabelecia uma situação favorável às finanças estaduais, em função de sua alta provisória, e os colonos, segundo Derenzi (1995, p.142) "conhecem seus primeiros dias de fartura americana. A lavoura compensa. Os produtos alcançam preços compensadores". Politicamente, o advento da República trouxe maior autonomia aos Estados facultando-lhes contrair empréstimos em instituições financeiras do país e do exterior, uma prática que se tornaria temerosa "com prejuízos ruinosos para os Estados e lucro condenável para os intermediários. Ao fim dos dez primeiros anos de república, quase todas as unidades da Federação atingiram a insolvência, inclusive o modesto Espírito Santo" (DERENZI, 1995, p.139). A municipalidade, a partir de 1895, pelo Decreto Municipal Nº. 11, de 8 de outubro, foi autorizada a contrair, dentro ou fora do Estado, empréstimos até a quantia de 1.000:000\$000 (mil contos de réis), valor que ultrapassava a receita municipal em mais de cinco vezes, transação de altíssimo risco que pode ajudar a entender as referidas insolvências.

O contexto era de euforia financeira, porém os núcleos urbanos capixabas traziam para os novos tempos o "mal estar" do período colonial, com suas estruturas físicas, seus hábitos e costumes entendidos como rudes e precários. Mesmo na capital, como mostra a Figura 28, as limitações do ambiente urbano colonial se mantiveram no decorrer do século XIX, o que aproximava a cidade muito mais de uma vila do que da sede administrativa que se desejava para o Estado ao se iniciar o período republicano. Tornava-se imperativo sobrepujar as limitações impostas pela antiga

capital; assim, durante o seu primeiro mandato, Muniz Freire deu início ao seu projeto modernizador.

Figura 28 – Vista parcial de Vitória



Fonte: Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo.

Nota: No limiar do século XX, Vitória ainda registrava uma paisagem predominantemente colonial.

A Comissão de Melhoramentos da Cidade, criada em 1895, mediante Resolução N^o. 46, incumbiu-se de realizar o levantamento topográfico de Vitória para definir o espaço onde seria posto em prática o projeto de expansão da cidade. Com o Decreto N^o. 50, em 11 de julho do mesmo ano, Muniz Freire regularizou os trabalhos da referida Comissão, sob a coordenação do engenheiro Saturnino de Brito³⁴. Previa-se, com a conclusão do projeto, a utilização de terrenos da própria ilha para o estabelecimento de um novo bairro dotado de infraestrutura urbana para receber a população de um futuro próximo, mesmo que, para isso, se lançasse mão de aterros em áreas sob o domínio das marés altas, acarretando grandes gastos públicos.

O terreno escolhido — uma planície ao norte da ilha — apresentava dificuldades quanto à sua composição arenosa e de área insuficiente, dificuldade que somente poderia ser sanada com o aterramento de regiões marítimas ou de mangue. Os números apresentados por Brito (1996) por si só demonstram a grandiosidade do projeto: com uma área de 3.293.713,00m², dividida por 178 quarteirões e 2.129 lotes, esperava-se abrigar 15.400 habitantes, mais que o dobro da população da cidade, sextuplicando a sua área física. A ortogonalidade do projeto, o traçado em

³⁴ Francisco Saturnino de Brito, engenheiro sanitário, foi autor de diversos projetos realizados em cidades brasileiras, como o saneamento de Santos, de Recife, da Lagoa Rodrigo de Freitas, além de participar no planejamento da cidade de Belo Horizonte, entre outros.

O produto das primeiras vendas contribuirá pouco para auxiliar as despesas do Estado presentemente, porque é de toda conveniência estabelecer preços baixos para atrair pretendentes, mas adaptado o alvitre de reservar a metade da área para valorizá-la com a fundação do povoado, é provável que mais tarde uma grande parte do capital despendido seja reembolsado (MONIZ FREIRE, 1896, p.75).

Para tal empreitada, o governo do Estado contratou a Companhia Brasileira Torrens, que se responsabilizara também pela construção do novo Hospital da Praia do Suá e de 200 casas até o final de 1897 (MONIZ FREIRE, 1895, p.17). O Novo Arrabalde deveria constituir-se em um bairro capaz de receber a população atraída pelo desenvolvimento pretendido para a cidade, contudo a sua conclusão somente viria a cabo um quarto de século mais tarde, sob a administração de Florentino Avidos, quando foram construídas melhores vias de acesso e a população da capital chegava a 21.860 habitantes, o que possibilitou a retomada do projeto de expansão da cidade e, conseqüentemente, o início da efetiva ocupação da área. Pela Figura 30, pode-se notar a enorme proporção do projeto, quando comparamos o grande plano reticulado na cor rosa na região leste da ilha com o antigo centro histórico da cidade, pequeno aglomerado localizado na região sudoeste da ilha.

Figura 30 – Projeto do Novo Arrabalde



Fonte: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo.

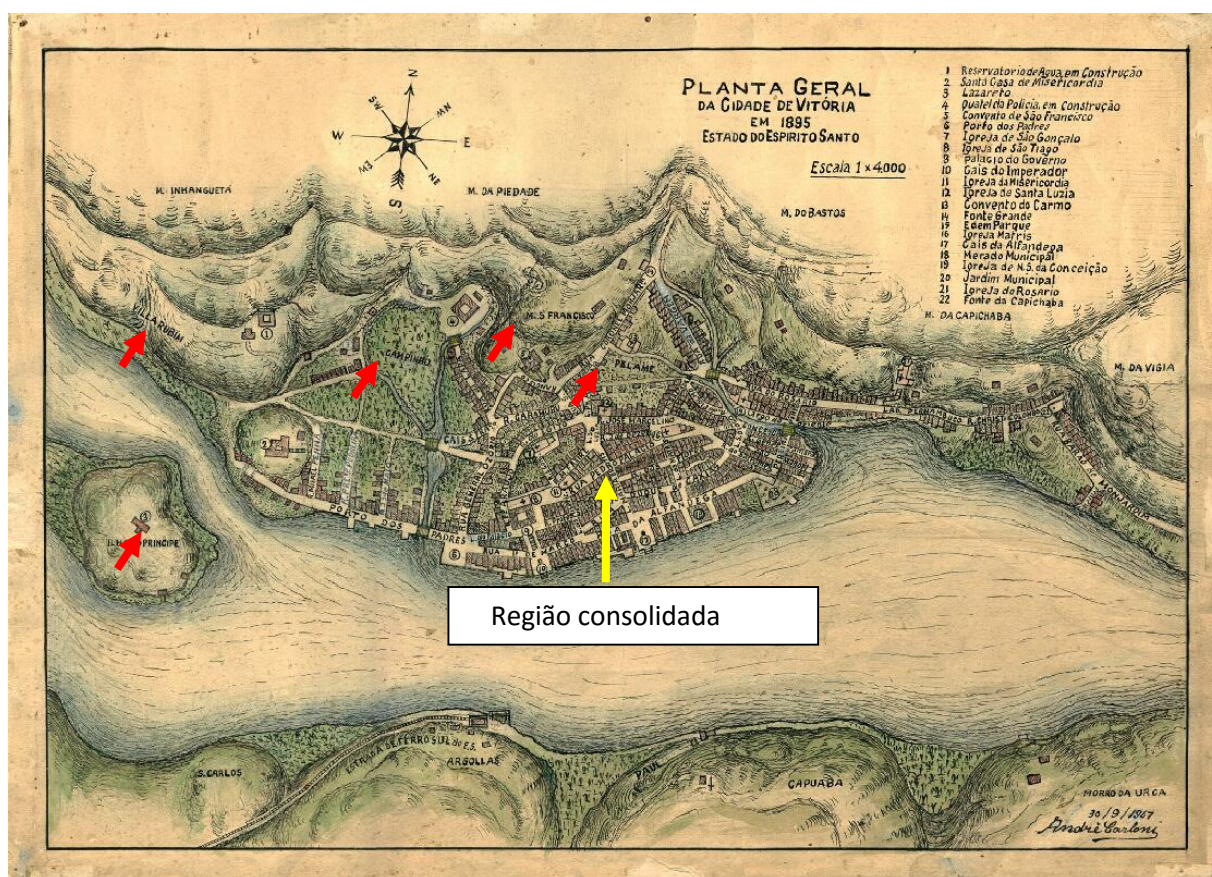
Nota: Identificação da ocupação original da cidade e os eixos de sua expansão com o Novo Arrabalde.

Nos planos de Muniz Freire, a expansão da cidade deveria fugir das limitações físicas apresentadas pelo antigo núcleo urbano que tinha, ao norte, o maciço central montanhoso e, ao sul, as águas do canal da baía. No entendimento do governante, as condições naturais do local onde estava localizada a cidade era uma barreira de difícil transposição e foi utilizada como justificativa para projetar sua expansão nas terras ao leste da ilha.

Diversa porém é a situação quando se cogita a expansão material da cidade para desafogar a população existente, e permitir a fixação das novas correntes trazidas pelo seu desenvolvimento comercial. A opinião corrente foi sempre que a cidade não tinha para onde estender-se. De fato assim parece. Circulada pelo mar e por montanhas, a área urbana pode considerar quase esgotada (MONIZ FREIRE, 1894, p.71).

Observando-se o mapa da Figura 31, nota-se que a cidade de Vitória, no ano de 1895, possuía uma pequena região central inscrita no perímetro constituído pelo Porto dos Padres, juntamente com as ruas General Ozório, da Lapa, São Francisco, José Marcelino, Dr. Baltazar, da Vargem, do Rosário que, seguindo até a rua Barão de Monjardim, se confrontava com o mar e constituía a região mais adensada e consolidada da cidade. As áreas externas a esse polígono se apresentavam com grandes vazios que podem ser notados nas regiões do Campinho, de São Francisco, do Pelame, da Ilha do Príncipe e da Vila Rubim, apontadas pelas setas vermelhas. Dessa forma, o discurso de Muniz Freire dizendo que "a cidade não tinha para onde estender-se" não encontra sustentação nas evidências ditas pelas fontes da época.

Figura 31 – Planta de Vitória

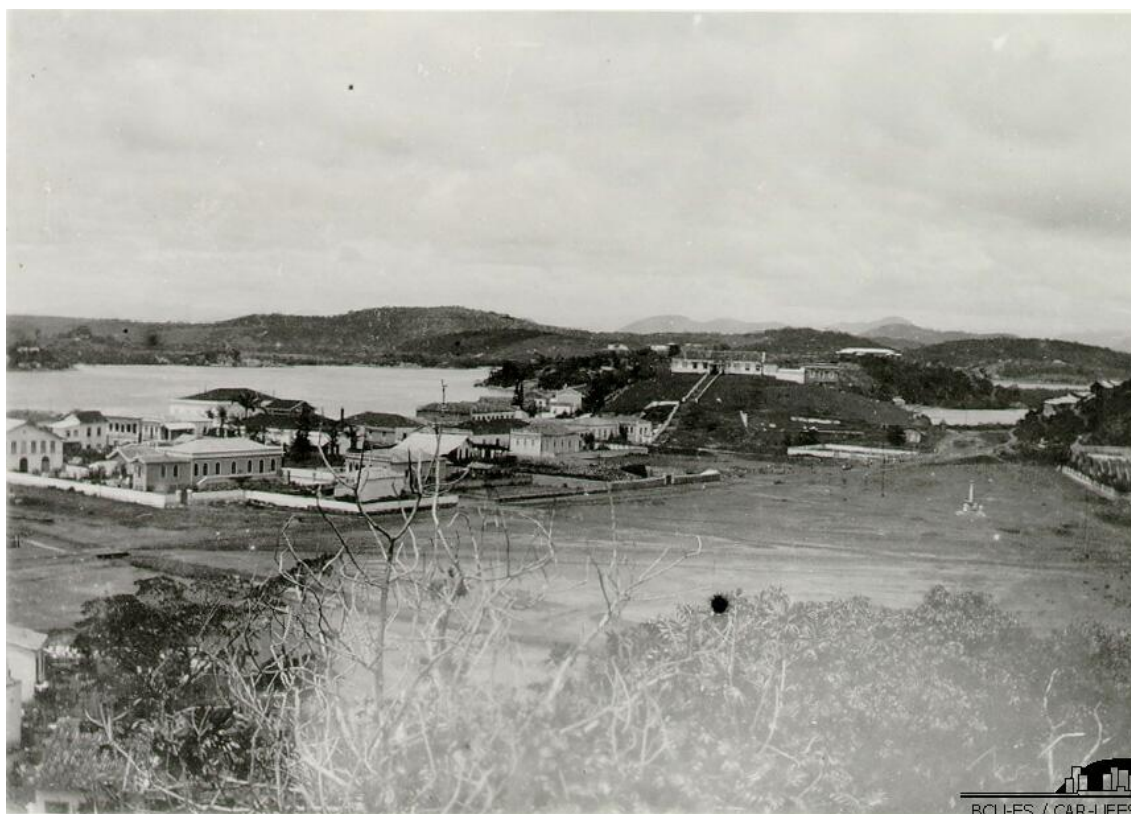


Fonte: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Arquivo: iph1895.jpg.

Nota: Planta geral da cidade de Vitória em 1895. Nesse período havia um pequeno núcleo central consolidado imediatamente cercado por grandes vazios. Desenho de André Carloni.

As ideias de Muniz Freire tanto não correspondiam aos fatos que, em outra imagem apresentada na figura 32, uma foto já no ano de 1909, ou seja, treze anos após o término do seu primeiro mandato, a cidade ainda apresentava uma rala e escassa urbanização na região do Campinho, atual Parque Moscoso, já apontada na Figura 31 entre os grandes vazios urbanos existentes à época. A foto e o mapa demonstram nitidamente a existência de uma significativa extensão de território em uma cidade cuja área urbana, em 1896, o presidente do Estado considerava “quase esgotada”. Nota-se, dessa forma, que a expansão da cidade para a região leste da ilha respondeu muito mais à crença e aos interesses do presidente Muniz Freire do que ao real esgotamento das terras urbanizáveis anexas ao antigo sítio histórico.

Figura 32 – Área do Campinho



Fonte: Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo.

Nota: Vista parcial de Vitória em 1909. Em primeiro plano, a área denominada Campinho (atual Parque Moscoso) e a Rua da Vala (futura Avenida República), e ao fundo o antigo prédio da Santa Casa de Misericórdia e a Baía de Vitória. Fotografia de autor desconhecido.

Várias investigações sobre o Novo Arrabalde têm foco no projeto físico, no estudo da morfologia ou da paisagem ou, ainda, nas técnicas inovadoras adotadas pelo engenheiro Saturnino de Brito no final do século XIX, que realmente muito mérito possui. No entanto, carecemos de estudos mais aprofundados que investiguem as

relações e os interesses que ambientaram o processo de tomada de decisão para realização de uma empreitada tão imponente para a época. Verificamos ocorrência orientada nesse sentido em Campos Júnior (1996), quando o autor aponta um relacionamento bastante suspeito entre o governo e a Companhia Brasileira Torrens que, além de uma série de contratos, gozava de muitos privilégios na relação com o governo do Estado do Espírito Santo e com a administração municipal da capital. O engenheiro Derenzi (1995, p.145-146) também questionou os vários contratos celebrados com a Torrens: o serviço de abastecimento de água que "não passou de medições do Formate³⁵ e dos alicerces do reservatório de Santa Clara"; o trabalho mal-executado que criou o arruamento da Vila Rubim "de solução impraticável"; o Quartel de Polícia de arquitetura duvidosa "levantado em terreno de vasa sem as mínimas medidas de segurança"; o Teatro Melpômene, mesmo elogiado, que sofreu com a "perecibilidade do material" ; o hospital, que era para ser edificado na Praia do Suá, "não foi além dos alicerces robustos" que a incúria da fiscalização municipal permitiu se transformassem em favela perigosa e prejudicial aos arruamentos do bairro". Como nossa pesquisa não têm por objeto principal aprofundar a investigação nesse campo, fica aqui uma boa sugestão às investigações que ainda estão por vir.

Retomando a questão do esgotamento físico do sítio histórico da cidade de Vitória, defendida por Muniz Freire, detectamos que havia então a opção de se ocupar os vazios urbanos existentes na região central da cidade ou avançar no sentido oeste da ilha ocupada de forma precária na região da Vila Rubim, também conhecida como Cidade de Palha, conforme demonstra a Figura 33. Conforme Derenzi (1995), o loteamento da Vila Rubim já nasceu com um erro de origem, uma vez que "foi mal planejado pelo engenheiro responsável", somando-se a isso o fato de "a Companhia Brasileira Torrens, concessionária dessa área e do abastecimento de águas e esgotos, não mostrou conhecimentos técnicos ao arruar glebas em zona montanhosa. Vila Rubim tornou-se favela irrecuperável" (DERENZI, 1995, p.140).

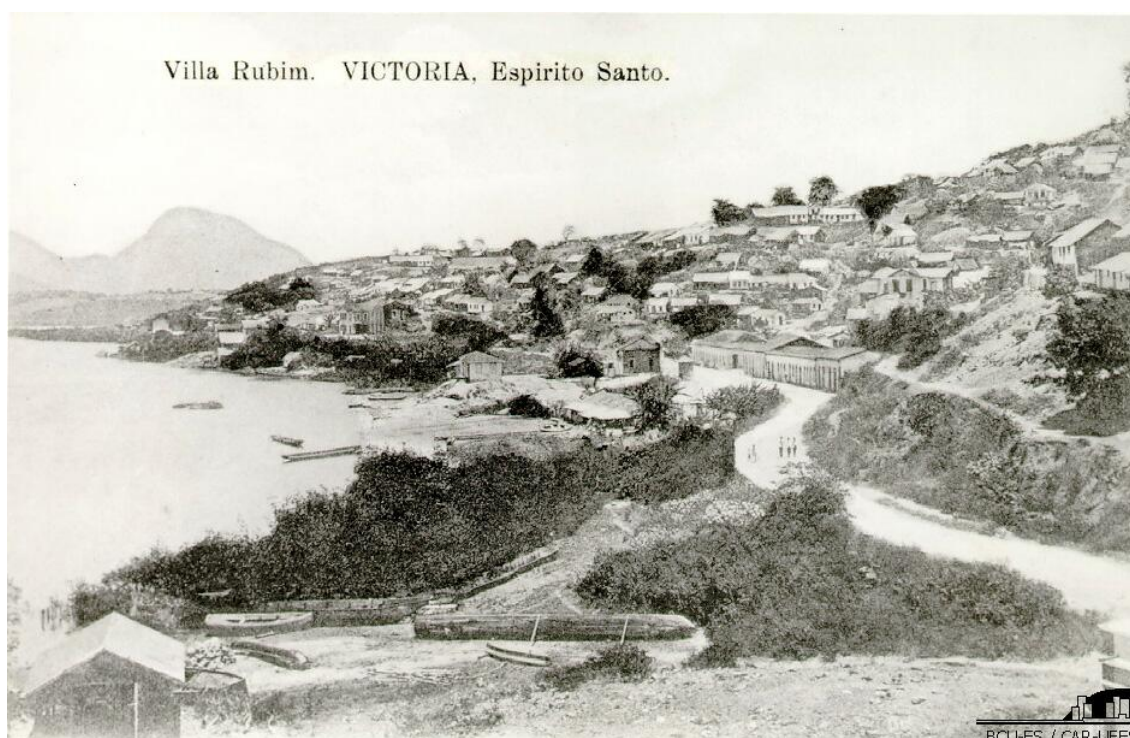
Avançar com a urbanização no sentido oeste da ilha significaria dar continuidade à malha urbana já existente e possibilitar o paulatino crescimento da cidade, dentro das condições econômicas que se fizessem possíveis, porquanto as obras que já

³⁵ O rio Formate tem cerca de 40 quilômetros de extensão e nasce na reserva de Duas Bocas, em Cariacica, passa pelo Município de Viana até desaguar no rio Marinho, em Vila Velha.

houvessem sido realizadas seriam utilizadas pela população, ou seja, sua funcionalidade seria imediata. No entanto, uma ação ao contrário, a de se investir em um sítio distante, como o Novo Arrabalde, somente geraria funcionalidade após grande volume de recursos investidos, tanto nas obras do projeto, como na estrada de acesso, investimento que drenaram os cofres públicos por um bom período em uma área ainda a ser ocupada, enquanto a população da velha cidade sofria com a sua precária infraestrutura.

Outro fator de relevante importância e justificativa para se avançar a urbanização no sentido oeste da ilha seria a existência da chamada Cidade de Palha, região onde se concentrava grande parte dos pobres da cidade. Avançar com a urbanização para esse lado, dependendo da intenção do projeto, possibilitaria a inclusão desse segmento social nas ondas do progresso material da cidade, possibilitando que a população pobre usufrísse dos benefícios da urbanização. No entanto, tal ideia, definitivamente, não encontrava relevância nos planos governamentais, nem nos interesses das elites da época.

Figura 33 – Vila Rubim



Fonte: Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo.

Nota: Vista parcial de Vitória em 1908, na altura da Rua Marcos de Azevedo, na Vila Rubim, também denominada de Cidade de Palha. Ao fundo, vê-se o monte Mochuara.

Outra evidência indica a viabilidade de expansão da cidade a partir do seu núcleo original. No ano de 1895, a Companhia Brasileira Torrens, sob a contratação do governo municipal, apresentou a planta dos terrenos que possuía próximos à Vila Moscoso. Depois de submetida ao Conselho Municipal, a aludida planta foi aprovada, cabendo à Companhia proceder à locação das ruas que compunham o novo bairro da cidade, denominado Vila Rubim, para posterior empreendimento habitacional (ARQUIVO GERAL DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA, OFÍCIO EXPEDIDO, Nº. 2009, 1895).

Assim, em 1898, a área, desde a Ladeira da Capixaba, Rua Barão de Monjardim até a Vila Rubim, foi calculada em 960.000,00m². Desse total, o espaço ocupado por praças, ruas, jardins públicos e vias projetadas compunham cerca de 149.690,00m², ou seja, apenas 15,6% da área total da cidade se encontravam urbanizadas. No mesmo ano, o número de edificações chegava a 1.153, das quais 335 comerciais e 818 de moradias em bom estado de conservação. Além dessas edificações, existiam cinco em ruínas, doze edifícios públicos e nove destinados ao culto público, num total de 1.179 edifícios (ARQUIVO GERAL DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA, OFÍCIO EXPEDIDO, Nº. 97,1898). O que tais dados apontam é a existência de grandes vazios urbanos, em áreas contíguas ao centro da cidade, contradizendo, mais uma vez, o discurso de esgotamento da área física, tão propalado por Muniz Freire.

Outra fonte também desconstrói a segunda parte do discurso de Muniz Freire, que tentava justificar a implantação do projeto do Novo Arrabalde pela necessidade de "desafogar a população existente" na área central da cidade, conforme citação anterior. Essa é uma afirmação falaciosa que não encontra correspondência nas fontes estatísticas da época, uma vez que a população de Vitória decresceu, durante a década em que ele foi presidente do Espírito Santo e ordenou a elaboração do projeto para sextuplicar a cidade, em uma região completamente dissociada do núcleo histórico. Conforme indica o recenseamento realizado pela Directoria Geral de Estatística do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, apresentado em BRASIL (1890-1900), no ano de 1890, Vitória registrou 16.887 habitantes, contra 11.850 no ano de 1900, o que representa uma drástica redução populacional, na ordem de aproximadamente 30%. A significativa involução populacional da capital capixaba não encontra paralelo nos dados apresentados pelo Brasil, nem pelo Estado do Espírito Santo no mesmo período. No Brasil, a população cresceu de

14.333.915 habitantes para 17.318.556, ou seja, um salto de 20,82%. Já no Espírito Santo o crescimento foi ainda maior, na ordem de 54,25%, de 135.997 habitantes, no ano de 1890, chegando a 209.783 em 1900. Esse curioso comportamento apresentado pela cidade de Vitória, registrando queda demográfica no justo período em que o Brasil e o Estado do Espírito Santo descreveram uma curva ascendente, encontra algumas prováveis explicações em Campos Júnior (1996) e Derenzi (1995).

Campos Júnior também aponta uma corrida para o campo porque "a ampliação da lavoura cafeeira atraiu a população de menor poder aquisitivo para o trabalho agrícola", uma vez que "os efeitos de atração criados pelo trabalho no campo e o fato de não existirem propriamente atividades produtivas em Vitória justificam a situação daquele momento" (CAMPOS JÚNIOR, 1996, p.136). Já Derenzi afirma que "Vitória estacionava, regredia mesmo. A massa proletária das obras da capital e da Sul do Espírito Santo baldeava-se para o Rio, cuja reconstrução, por Pereira Passos e Paulo de Frontin, abria imenso campo de trabalho" (DERENZI, 1995, p.149).

Por todos esses motivos, entendemos que o projeto de expansão da cidade se deu em uma conjuntura inapropriada e que o discurso oficial não se apoiou em bases sólidas que o justificassem, o que lhe imprime a pecha de uma obra dispendiosa e não prioritária. Com as dificuldades geradas pela crise do café, ao término do primeiro mandato de Muniz Freire, verificamos que os governos subsequentes não realizaram investimentos significativos no projeto do Novo Arrabalde, optando por investimentos em intervenções pontuais, porém mais ajustadas às necessidades imediatas da cidade e de sua população. O grande número de intervenções urbanísticas realizadas no núcleo central da cidade foi levado a cabo pelos seus sucessores que, mesmo não abortando por completo os planos do Novo Arrabalde, investiram, prioritariamente, na ocupação mais efetiva do núcleo central da cidade, o que demonstrou que muito ainda se podia fazer para melhorá-la, ampliá-la e adequá-la aos novos tempos, antes de lançá-la na aventura de uma expansão prematura.

5.3 A REINVENÇÃO DA VELHA CIDADE

Sendo Vitória uma cidade naturalmente portuária, concomitante à ideia de expansão urbana, o aparelhamento do Porto de Vitória foi tema de muita preocupação. O Novo Arrabalde fora pensado para atender uma demanda que surgiria com o incremento das finanças estaduais e com o crescimento econômico e populacional do Município de Vitória. Para dar suporte ao desenvolvimento planejado, o melhoramento do porto se constituía em alternativa de dinamização da economia local e regional. Mesmo em se tratando de um empreendimento federal, a partir de 1892 houve a preocupação, por parte da política estadual, em criar condições de se investir em melhorias portuárias.

O porto de Vitória apresentava um progresso na movimentação de mercadorias, principalmente tratando-se de exportação de café. Movimentava um comércio diretamente com o estrangeiro, recebendo embarcações dos Estados Unidos da América, Europa e Argentina. Mas, para acomodar satisfatoriamente tal movimento, era necessário ampliar as condições naturais do porto para atender ao desenvolvimento [...] (SIQUEIRA, 1995, p.79).

Com o intuito de auxiliar e garantir a continuidade das obras portuárias, o governo do Estado, mediante a criação da Lei Estadual Nº. 19, de 19 de outubro de 1892, estipulou tributação especial destinada ao melhoramento do porto. No entanto, as verbas advindas desse tributo somente alcançaram os propósitos de sua criação durante o governo de Jerônimo Monteiro (1908-1912). “Aspirando melhorar as condições do porto de Vitória, Jerônimo Monteiro passou a aplicar, em 1908, a verba deste tributo de acordo com a primitiva determinação da lei” (SIQUEIRA, 1995, p.80).

Figura 34 – Porto de Vitória



Cargueiro Recebendo café no Caís da Alfândega - porto de Vitória.

[JM174]

Fonte: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo.

Nota: Vista das precárias instalações do Porto de Vitória.

Para Herkenhoff (2000), com o crescente movimento portuário, ao término do século XIX, houve o esgotamento de sua capacidade operacional, exigindo-se sua adequação. O desejo de reformulação do porto, por parte do governo do Estado, fora rejeitado pelo governo federal que preferiu transferir a realização das obras, no complexo portuário do Espírito Santo, para a Companhia Brasileira Torrens. No decreto de autorização, constam cláusulas referentes aos direitos e às obrigações estipulados pela União, regulamentando a relação desse ente com a referida companhia. Entre as obrigações, constava a dragagem do banco da Barra e de toda parte do porto, com a abertura de um canal para facilitar a entrada das embarcações e assegurar o maior volume de águas ao canal da Barra. As demais melhorias, contratadas por meio do Decreto N°. 1.173, em sua Cláusula I, assim estão dispostas:

E' concedida autorisação á Companhia Brasileira Torrens para estabelecer entre o edificio da Alfandega e o logar denominado Capixaba, na cidade da Victoria, do Estado do Espirito Santo, um systema de caes de atracação para grandes navios, com os respectivos armazens para guarda das mercadorias, aparelhos aperfeiçoados para carga e descarga dos navios e as linhas ferreas necessarias ao serviço dos guindastes e dos armazens e ao transporte das mercadorias ao longo do caes e em ligação com as estradas de ferro que vierem ter ao porto da Victoria (BRASIL, 1892).

Pelo trecho citado do decreto, a movimentação portuária ficaria sob a gestão privada, constando que essa concessão duraria 50 anos, a contar da data de conclusão das obras, que estavam previstas para o ano de 1899. Porém, a Torrens não chegou a iniciá-las, transferindo á Companhia Porto da Victoria a cessão dos melhoramento, por meio do Decreto N°. 5.951, em 28 de março de 1906, após sucessivas prorrogações.

Todo estudo e planejamento das obras do porto, desde o final do século XIX até 1908, ficaram sem execução [...]. Quem realmente deu início às obras foi o governador Jerônimo de Souza Monteiro (1908 - 1912), que prosseguiram até agosto de 1914, quando neste ano a crise financeira provocada pela Primeira Guerra Mundial impediu a continuidade dos trabalhos, que permaneceram parados até 1924 (SIQUEIRA, 1995, p.107).

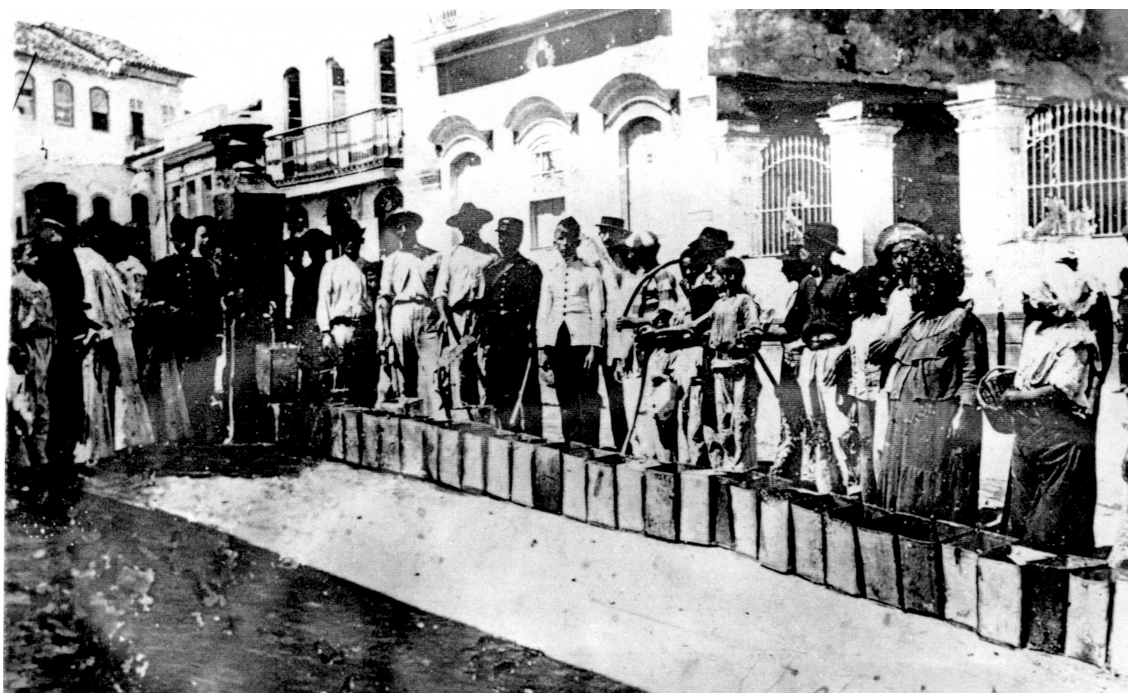
Além da expansão da capital, por meio da implantação do Novo Arrabalde, e da tentativa de aparelhamento do porto de Vitória, outros aspectos de requalificação urbanística da velha cidade estiveram na mira da empreitada modernizadora. Em 10 de março de 1892, o representante da Companhia Brasileira Torrens, Cleto Nunes Pereira³⁶, enviou ofício à Intendência Municipal da capital comunicando que os trabalhos de abastecimento de água da cidade haviam se iniciado no dia anterior. As obras começaram com locação e preparo do terreno, no alto do morro Santa Clara, na Vila Moscoso, para no lugar ser fundado o reservatório geral de distribuição de água à população (ARQUIVO GERAL DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA, OFÍCIO RECEBIDO, N°. 3, 1892).

De acordo com Caus (2012), datam de 1891 os primeiros estudos prevendo um sistema canalizado de abastecimento de água para a cidade de Vitória. Em 23 de outubro de 1893, foi lançada a pedra fundamental do Reservatório de Santa Clara. A Torrens até iniciou seus alicerces e uma pequena represa no rio Formate, todavia mais uma vez frustrou as expectativas dos capixabas. Nessa época, o

³⁶ Cleto Nunes Pereira pertenceu à Sociedade Abolicionista do Espírito Santo, fundada no ano de 1869 em Vitória. Compunha a elite intelectual capixaba e, mais tarde, viria a ser presidente do Município de Vitória, em 1893, assumindo o cargo em dois sucessivos períodos até maio de 1898, quando foi eleito senador pelo Estado.

abastecimento domiciliar de água em Vitória era realizado em barris, transportados em carroças que a coletavam nos chafarizes da Fonte Grande, de São Francisco, da Capixaba, da Lapa e da Ladeira do Chafariz, onde as pessoas se abasteciam enfrentando longas filas com latas, baldes e panelas. Quando as águas dessas fontes faltavam, por força da estiagem, os moradores, em canoas, recorriam às águas do rio Marinho.

Figura 35 – Abastecimento de água em Vitória



Fonte: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo.

Nota: Chafariz do Largo de Santa Luzia, até 25 de dezembro de 1909.

Além dos melhoramentos urbanos solicitados pelo desenvolvimento da economia cafeeira, a principal preocupação do poder público se voltava para a realização de obras de saneamento e melhoramentos urbanos, impostas pelo crescimento populacional e pelo advento das epidemias. A salubridade pública era colocada em risco, principalmente no período das chuvas, devido às constantes epidemias de febre amarela, cólera, varíola, entre outras, que vitimavam considerável número de cidadãos, o que justifica a preocupação dos poderes estadual e municipal em providenciar mecanismos de combate aos focos de proliferação das doenças que não davam trégua.

É sabido que as epidemias são uma constante na história da humanidade. Como vimos anteriormente, a reinvenção das cidades, no decorrer do século XIX, foi um fenômeno de natureza multifacetada, mas o combate às epidemias foi uma das principais motivações. Franco (2015) informa sobre a ocorrência do "Terribilíssimo Mal do Oriente" — o cólera —, na província do Espírito Santo, em meados do século XIX, evento que levou muitos a óbito, exigindo do poder público medidas sanitárias, sociais e urbanísticas. "A higienização da cidade passava pela normatização do asseio e limpeza das ruas, das praças, das praias, dos terrenos vazios, do alinhamento das casas que, afinal, garantisse a morigeração dos moradores, especialmente daqueles mais pobres" (FRANCO, 2015, p.147).

Muniz (1994) relata que o problema das epidemias também havia sido relacionado à precariedade dos serviços públicos e à falta de infraestrutura urbana.

Em consequência do precário estado sanitário da cidade, na segunda metade do século passado, epidemias de febre amarela, de peste bubônica, paludismo, disenteria e varíola assolaram os seus habitantes. Tanto que em 1876 foi enviado a Vitória o inspetor de Saúde Pública, Dr. Manoel Goulart de Souza, que sugeriu em seu relatório uma série de medidas protetoras que se traduziam em melhorias urbanas, tais como: impedir o despejo de lixo no cais; fazer o calçamento de ruas, evitando pântanos artificiais; o fechamento de cemitérios no centro da cidade; proibir chiqueiros nos quintais de casas particulares; limpeza das praças públicas e o aterro do mangal do Campinho, que viria a ser o Parque Moscoso [...] (MUNIZ, 1994, p.36).

Já no final do século XIX, o trabalho para se tentar conter a febre amarela, por exemplo, iniciava com o mapeamento das casas em que foram registradas vítimas da doença, executado pela Inspetoria de Higiene Pública do Estado do Espírito Santo. Em ofício recebido pelo governo municipal – Nº. 456, de 05 de setembro de 1895 – a Inspetoria de Higiene enviou a relação de prédios onde foram detectados casos de febre amarela:

Tabela 2 – Focos de febre amarela (1895)

LOGRADOUROS	NÚMEROS DOS PRÉDIOS
Rua Caramurú	25 e 26
Cais de São Francisco	8 e 10
Rua da Lapa	18
Rua General Osório	17, 38, 50 e 68
Rua do Comércio	24 e 26
Cais do Imperador	3
Rua 1º de Março	9, 30 e 33
Rua da Alfândega	3, 21 e 35
Rua Duque de Caxias	3, 5, 29, 30, 40, 50 e 76
Rua Maria Ortiz	2, 3 e 10
Praça Pedro Palácios	6 e 10
Rua Domingos Martins	1
Largo da Matriz	22 e 26
Rua 2 de Dezembro	8
Rua Coronel Bento Ferreira	16
Rua São Diogo	Estação Telegráfica (s/nº)
Rua General Camara	19
Rua Pereira Pinto	18 e 20
Rua Francisco Araújo	4
Rua do Sacramento	4 e 6
Ladeira da Varzea	13 e 22
Rua 7 de Setembro	12, 16 e 50
Rua São Bento	7
Rua Coronel Monjardim	2 e 17
Rua São Francisco	2 e 8
Ladeira do Dr. Azambuja	4
Rua José Marcelino	16 e 60
Ladeira do Chafariz	15
TOTAL DE PRÉDIOS	56

Fonte: Arquivo Geral do Município de Vitória, Ofício Recebido, Nº. 456, 1895.

Pela relação expressa, nota-se a dimensão do problema relacionado à saúde pública, em que a febre amarela atingira uma parcela considerável da população em pleno coração da cidade. O foco detectado localizava-se nos mais movimentados logradouros de Vitória, espaços em que se estabeleciam os contatos comerciais, como o porto e suas adjacências, locais com alta concentração de residentes e visitantes, indicando que, além de se relacionar ao crescimento populacional e à

precariedade urbana, as epidemias muito se associavam à mobilidade humana. Tal fato pode ser percebido na mensagem do presidente Marcondes Alves de Souza, no dia 8 de outubro de 1912.

Em março do anno corrente, deu-se em nossa Capital um caso fatal de febre amarella. A victima desse mal foi um italiano recém-chegado ao Estado e que para aqui tinha vindo procedente de Cachoeiro de Santa Leopoldina, d'onde dois dias depois chegou ao conhecimento do Governo a noticia do apparecimento de mais dois casos tambem fataes, alli ocorridos (SOUZA, 1912, p.15).

Limpeza e saneamento da capital eram preocupações constantes de todos os governos. A limpeza urbana, assunto presente em todos os anos pesquisados, foi o serviço que mais onerou os cofres públicos na época. Em 7 de outubro de 1896, foi celebrado contrato entre a municipalidade e o senhor João Baptista da Fontoura Xavier para realização do serviço de limpeza pública e particular da cidade. Nas cláusulas do contrato, o referido senhor obrigava-se a desempenhar os trabalhos de esgotamento sanitário e limpeza pública pela quantia anual de 170:000\$000 (cem e setenta contos de réis), durante cinco anos. Do valor aludido, 100:000\$000 (cem contos de réis) foram destinados ao sistema de esgotamento sanitário, com a remoção de materiais fecais em fossas móveis, conduzido até a baía do Espírito Santo para despejo. O restante, 70:000\$000 (setenta contos de réis), referia-se ao pagamento dos serviços com limpeza pública, que compreendia a varredura diária de ruas, praças e becos da cidade, tendo que ser executado a partir das 11 horas da noite³⁷; limpeza diária das valas, valetas, latrinas e mictórios públicos; capinação das ruas e praças; condução do lixo das vias públicas e das residências em carroças fechadas para o ponto de incineração (ARQUIVO GERAL DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA, CONTRATOS DE OBRAS, 1896, p.18).

Entre as obras realizadas pela municipalidade, a Vala do Reguinho, localizada na atual Rua Graciliano Santos Neves, teve seu aterramento motivado por questões de salubridade pública, bem como para proporcionar a criação do Teatro Melpômene e, posteriormente, da Praça Costa Pereira. Observando-se o ofício Nº. 245, de 30 de novembro de 1895, nota-se a preocupação do então presidente municipal, Cleto

³⁷ Destaca-se que o serviço de limpeza dependia da iluminação da cidade, uma vez que grande parte dos trabalhos se realizava no período da noite, corroborando, portanto, para se estabelecer ambiente noturno às práticas sociais. Não obstante, a iluminação adequada dos logradouros somente se efetivou em 1909, com a instalação da rede elétrica, o que deixava muito a desejar à limpeza das ruas, tão dependente da iluminação artificial para ser realizada.

Nunes, com a celeridade do envio do encanamento comprado no Rio de Janeiro para saneamento da Vala do Reguinho e construção do teatro. Ainda da gestão de Cleto Nunes, constam obras como a conexão do cais do Imperador com a rua da Alfândega, interligando as ruas da orla marítima; pavimentação da rua do Comércio à Praça Oito de Setembro; transformação do primitivo caminho que ligava o centro da cidade à localidade de Santo Antônio em estrada carroçável; desapropriação de edificações e alargamento da via que ligava a escadaria do Palácio às proximidades da ladeira da Misericórdia, fazendo a Rua da Alfândega desembocar na escadaria do Palácio, atraindo novos empreendimentos comerciais, como a casa Perch, Zinzen & Cia e um grande armazém de café, valorizando e renovando o sítio em questão: "o armazém de café transformou-se, após 1920, no antigo Cine Central, elegante e servido por magnífica orquestra de câmara, e a casa comercial virou Hotel Beira-mar e lojas de moda" (DERENZI, 1995, p.142).

O ritmo das obras deflagradas na cidade de Vitória, entre 1892 a 1896, financiadas pelo primeiro *boom* cafeeiro no Estado, por volta de 1894, foi alterado no quadriênio subsequente em função da amargura que as crises econômicas impuseram às finanças públicas. Sobre o primeiro mandato de Muniz Freire, à frente do executivo estadual, pouco se registrou sobre o processo de modernização do antigo sítio histórico da capital capixaba. Ao término do seu primeiro governo, as atenções se voltavam para a Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, que mais tarde seria vendida à companhia inglesa Leopoldina. De acordo com Derenzi (1995, p.147), "pouco se fez de concreto, isso motivado pela dispersão de esforços e falta de planejamento".

Graciliano dos Santos Neves assumiu a presidência do Estado em 1896, quando a situação financeira não permitia a execução de grandes projetos de remodelação do espaço urbano, devido à crise econômica que se instaurava. O governo do Estado tratou de sanear as dívidas acumuladas, desacelerando as obras e o processo de modernização da cidade. As medidas adotadas pelo então presidente foram a extinção da Comissão de Melhoramentos da Capital; a paralisação de obras, como o Novo Arrabalde, o Hospital da Praia do Suá, a rodovia de ligação do Centro à antiga fazenda Maruípe e a reforma do Quartel de Polícia, iniciadas por Muniz Freire. Graciliano dos Santos Neves recebeu o Estado já em meio à crise da indústria cafeeira, o que propiciou redução gradativa da receita do Espírito Santo. Diante da

situação financeira em retração, Santos Neves adotou a política de conter e cortar despesas com obras públicas.

O projeto do Novo Arrabalde foi visto pelo presidente Graciliano como extemporâneo e dispendioso. Inversamente à visão do presidente Muniz Freire, Santos Neves entendia que Vitória se converteria em uma grande cidade, a partir do desenvolvimento industrial que ainda não lhe ocorrera, numa nítida concepção de que o desenvolvimento econômico é que seria a alavanca do crescimento urbano, demonstrando uma visão muito mais coerente com a realidade que se apresentava pelo mundo afora, onde o processo de crescimento econômico e populacional das localidades é que geravam a demanda de expansão da cidade. A expansão da capital deveria efetivar-se vinculada ao surgimento de uma base industrial sólida, ao crescimento populacional e à dinamização comercial delas resultantes e não o seu contrário.

A base essencial sobre que se superpõe a estrutura de uma grande cidade é uma atividade industrial correspondente: é o que acontece sem exceção em toda parte. Pelo laço industrial os centros populosos se formam, se avolumam e se conservam; desde que lhes falte esse meio de coesão, eles se esfacelam e desaparecem como tem provado multiplicados e frisantes exemplos. Em qualquer parte onde exista um porto acessível e abrigado, para onde venham a confluir gêneros de exportação em grande soma, aí se forma por um processo espontâneo e fatal um vasto empório de comércio que à proporção de sua florescência, vai sucessivamente granjeando todos os elementos constitutivos de uma grande cidade. A Vitória tem sua baía com as condições requeridas para ser um ótimo porto; falta-lhe o afluxo contínuo e copioso de mercadorias para exportação, o que virá a ter lugar quando a produção do Estado tiver atingido uma certa abundância e puder derramar-se nesta praça por vias fáceis de comunicação. Não creio que a conquista de área para construções, principalmente na planície de Maruípe, atue de modo profícuo para desenvolver a riqueza comercial da praça da Vitória. Acho em uma palavra, que é o comércio que faz o comércio (SANTOS NEVES, 1896, p.9-10).

Graciliano apresenta um posicionamento lúcido e bastante crítico acerca do projeto do Novo Arrabalde. Evidente que estamos falando do discurso de um presidente pressionado por um tempo de recursos escassos. Igualmente seria sua posição se a conjuntura econômico-financeira do Estado não se registrasse adversa? O que nos faz recordar Ortega y Gasset (1967, p.52), quando diz "eu sou eu e minhas circunstâncias". No entanto, mesmo envolto às circunstâncias que não lhe davam alternativas, não podemos desconsiderar que a visão de Santos Neves encontrava-se ancorada na coerência e no bom senso. Enquanto Muniz Freire entendia que ao poder público competia a iniciativa de antecipar a rede de infraestrutura da cidade

para atender o progresso vindouro, Graciliano dos Santos Neves identificava na industrialização o primeiro mecanismo propulsor do desenvolvimento urbano.

Segundo Novais ([s.d.], p.341), a iniciativa de paralisação das obras, durante o mandato de Santos Neves, estava ligada aos baixos preços do café no mercado internacional e a conseqüente redução das rendas estaduais. Tal medida, no entanto, gerou desconfortos no seio do Partido Republicano Construtor, chefiado por Muniz Freire e ao qual pertencia Graciliano dos Santos Neves, que renunciou ao cargo de presidente do Estado em 16 de setembro de 1897. Em 1905, Santos Neves abandonou o partido após uma divisão interna entre suas lideranças, José de Carvalho de Muniz Freire e o Coronel Henrique Silva Coutinho.

Entre os anos de 1900 a 1904, Muniz Freire voltou a assumir a administração do Estado diante de uma adversa conjuntura mundial. Mesmo como o entendimento do governante de que o momento exigia cautela quanto aos gastos públicos, ele não era capaz de rever seus propósitos, mantendo uma crença equivocada com grande convicção.

A grande alta que tiveram na Europa os materiais no ano passado, e que tem continuado, devido provavelmente, à Exposição Universal de Paris e à guerra anglo-africana, sugeriu ao meu antecessor, como a mim, a convicção de que seria melhor adiar a encomenda do nosso, até cessarem aquelas causas momentâneas; é o que espero ver em breve conseguido, se as complicações do extremo Oriente não vierem dar novo alimento à elevação de preços, caso em que seremos forçados a submeter-nos, para não suportar o prejuízo maior em que novo adiamento importaria (MONIZ FREIRE, 1900, p.12).

Pela citação, assevera-se que o presidente permanecia irredutível, tentando retomar as obras o quanto antes, dependendo somente de que os fatores contribuintes para o aumento dos materiais de construção fossem amenizados; caso contrário, estava disposto até mesmo aos altos preços se submeter. Contudo, a realidade apontava para um sentido diametralmente oposto, a receita geral do Estado continuou a cair, chegando a 2.801:585\$252 (dois mil e oitocentos e um contos, quinhentos e oitenta e cinco mil, duzentos e cinquenta e dois réis) no ano de 1902, o que inviabilizava a continuidade de algumas obras e até mesmo o pagamento em dia dos empréstimos contraídos para investimentos ferroviários em seu primeiro mandato. Henrique da Silva Coutinho, seu sucessor, "não pôde realizar nada de positivo devido aos pesados encargos do Tesouro e à queda-relâmpago da receita. O café 'caiu' de oito

mil e tanto a três mil e trezentos réis a saca [...]. Nunca se esqueceu tão depressa um chefe de Estado". (DERENZI, 1995, p.147).

A crise ainda persistia quando Jerônimo de Souza Monteiro assumiu a presidência do Estado, em 23 de maio de 1908. De descendência portuguesa, Jerônimo Monteiro pertencia à elite cafeeira de Cachoeiro de Itapemirim, cidade situada ao sul do Espírito Santo. Conforme Hees e Franco (2005), Monteiro enxergava a necessidade de diversificar a economia do Estado que se encontrava refém da monocultura cafeeira. Recebera, de herança, as finanças arruinadas pelas sucessivas quedas de receita, com o agravante de não conseguir honrar os compromissos com seus credores, o que impedia a abertura de novos créditos no mercado financeiro nacional e internacional. O Espírito Santo possuía mais dívidas do que conseguia pagar e sua principal fonte de renda, a exportação do café, encontrava-se em plena crise, inviabilizando garantias aos pagamentos de novos empréstimos ou de dívidas contraídas por governos anteriores.

Com relação à capital do Estado, o presidente Jerônimo Monteiro — que via nos centros urbanos “[...] a função de constituir o foco de civilização de um povo” (MONTEIRO, 1913, p.203) — continuava a denunciá-la pelo pecado de suas ruas estreitas e sem alinhamento; com construções antigas, sem seguir um ordenamento, a não ser o do próprio terreno; sem rede de esgotos ou abastecimento de água e luz nos prédios públicos e privados; com iluminação precária das ruas e com serviço de limpeza pública deficiente. “Era enfim uma cidade absolutamente despida das mais rudimentares e das mais essenciais condições de higiene e de conforto” (MONTEIRO, 1913, p.203). Importante ressaltar que, independente das possíveis discordâncias pontuais, todos os presidentes de Estado, do período em tela, compartilhavam do mesmo ideário de modernidade urbana, acreditando na missão civilizadora da cidade, mais especificamente da cidade modernizada, pois a cidade colonial era tida como tributária do atraso.

A alternativa adotada por Monteiro, para recuperar as condições financeiras do Estado, além da criação de novos impostos, foi a de sanear os gastos públicos ao reduzir despesas com funcionários, demitir alguns, diminuir os salários de outros, incluindo os próprios vencimentos; como também paralisar obras e serviços; enfim, o governante adotou uma série de ações anunciadas desde a campanha eleitoral. A

retomada das obras de modernização da capital dependia de uma ação política de diminuição das despesas e amortização das dívidas, resgatando, assim, a credibilidade do Estado perante o mercado financeiro, o mais rápido possível. A transferência de alguns serviços para a iniciativa privada e ao governo federal completava o plano de ajuste da administração de Jerônimo Monteiro. No entanto, a necessidade de prover a capital de infraestrutura mínima exigia a realização de investimentos públicos inadiáveis, uma vez que, na Vitória de 1908, os serviços públicos básicos praticamente inexistiam, estando a população sem abastecimento de água, energia elétrica e iluminação pública, além de total ausência de saneamento básico.

Nos primeiros meses, Jerônimo Monteiro traçou as principais metas do seu governo no que diz respeito aos melhoramentos da cidade de Vitória. Prover a capital do Estado com água encanada, luz elétrica e rede de esgoto compôs as ações emergenciais do governo, que visavam atender a sociedade e criar um ambiente urbano em condições de receber investimentos e, conseqüentemente, aumentar a receita pública. “Reduzi as despesas ao indispensável, suspendi as obras que sem prejuízo o pudessem ser, e me esforcei por desfazer os empecilhos que contrariavam a natural expansão de algumas fontes de receita” (MONTEIRO, 1913, p.498-499).

Ao contrário de Muniz Freire, Monteiro investia em melhorias urbanas com o propósito de dar suporte à instalação de atividades produtivas. As melhorias em Cachoeiro de Itapemirim visavam apoiar a fábrica de açúcar, aguardente, cimento, tecidos, papel, óleo e de beneficiamento de madeira. Ali se constituiu um polo industrial capaz de gerar rendas e materiais de construção, ambos indispensáveis ao processo de modernização. Em Vitória também se instalaram fábricas de bens e serviços, como as de materiais de construção, para atender a retomadas das obras, tanto públicas quanto particulares, e a fábrica de cal, próxima ao Forte São João.

Figura 36 – Vista geral da fábrica de cal – Vitória (1912)



Fonte: Indicador Ilustrado do Estado do Espírito Santo (1912). Arquivo Público do Estado do Espírito Santo.

Nota: Situada no Forte de São João – Antiga propriedade de Manoel Courinho Madeira, anexa à fábrica de Ferradura de Courinho Madeira & Cia.

Para entender a retomada dos investimentos na cidade de Vitória, realizada por Jerônimo Monteiro após um começo de mandato com as finanças nada promissoras, é necessário observar o que ocorreu com o comércio de importação e exportação naquele período. A Tabela 4 informa o sensível crescimento das atividades comerciais — principalmente aquelas realizadas em Vitória, onde se encontrava o principal porto do Espírito Santo —, com a balança comercial favorável às exportações, agregando considerável contribuição à receita pública estadual.

Tabela 3 – Exportações e importações (1909-1911)

ANO	EXPORTAÇÕES	IMPORTAÇÕES	SALDO
1909	13.841:802\$883	985:491\$573	12.856:311\$310
1910	14.697:527\$113	898:270\$241	13.799:256\$872
1911	24.715:918\$679	4.791:227\$246	19.924:691\$433
TOTAL	53.255:248\$675	6.674:989\$060	46.580:259\$615

Fonte: Monteiro (1913, p.496).

Nota: Quadro Exportações e Importações do Espírito Santo, em contos de réis, do triênio de 1909 a 1911.

Segundo a mesma fonte, entre os anos de 1910 e 1911 o número de embarcações que ancoraram no Porto de Vitória se elevou de 661 para 709, resultado da retomada do aquecimento da economia que se expressou diretamente nos cofres do governo do Estado do Espírito Santo, conforme indica a Tabela 5.

Tabela 4 – Receita e despesa do Espírito Santo (1908-1912)

ANO	RECEITA	DESPESA	SALDO
1908	2.403:056\$901	_____	_____
1909	2.663:910\$612	2.143:087\$733	520:822\$879
1910	3.162:841\$914	2.585:235\$053	577:606\$861
1911	4.756:158\$612	3.225:180\$104	1.530:978\$508
1912*	5.344:000\$000	1.286:227\$682	4.057:772\$318
TOTAL	18.329:968\$039	9.239:730\$572	6.687:180\$566

*Receita estimada para o ano de 1912 e despesa correspondente a realizada até maio de 1912, quando da transferência do Governo Estadual.

Fonte: Monteiro (Quadro Demonstrativo das Finanças do Estado, 1913).

Nota: Quadro da Receita e Despesa, em contos de réis, realizadas no Governo do Estado do Espírito Santo na administração de Jeronymo de Souza Monteiro (1908-1912).

O reaquecimento da economia seguia baseado, fundamentalmente, na monocultura cafeeira, mas não se pode omitir que o presidente Jerônimo Monteiro desenvolveu esforços na tentativa de diversificar o setor produtivo, atraindo, estimulando e auxiliando os investimentos privados. Entre os incentivos concedidos pelo governo estavam a isenção fiscal e o fornecimento de água e energia para viabilizar os empreendimentos. Com o objetivo de higienizar a cidade e criar um ambiente salubre para a população residente, para os visitantes e para os investidores, no

segundo ano da administração de Monteiro, em 1909, foram inaugurados os serviços de abastecimento de água e instalação de luz elétrica³⁸, com muita comemoração popular.

Inaugurastes em 25 de setembro de 1909, os serviços de abastecimento d'água e de iluminação elétrica nesta capital e em abril já estavam todas as habitações fartamente abastecidas de excelente água potável, devendo em breve estarem todas providas de esgotos. A iluminação elétrica é profusa em todas as ruas e em todos os edifícios públicos. Até o presente [1910] é relativamente pequeno o número de instalações particulares. Alimento porém, segura e fundada esperança, de que em breve tempo a iluminação elétrica substituirá por completo qualquer outra em uso, visto a sua grande superioridade. Em breves dias teremos a inauguração da rede geral de esgotos, já concluída e dependendo apenas do assentamento dos canos em uma extensão de vinte metros e da colocação de um pequeno aparelho prestes a chegar, afim de ser entregue ao público (MONTEIRO, 1910, p.14).

Os serviços mencionados foram contratados pelo governo estadual, em 13 de novembro de 1908; para a realização dos trabalhos, foram importados materiais da Europa e tiveram supervisão do engenheiro Ceciliano Abel de Almeida que, no ano seguinte, assumiu o cargo de prefeito da capital, sendo o primeiro a exercer tal função. Não obstante as reais melhorias realizadas em obras de infraestrutura, há que se relativizar a euforia do presidente Jerônimo Monteiro quando diz que "em abril já estavam todas as habitações fartamente abastecidas de água potável", pois quando da inauguração do serviço de abastecimento de água, em 1912, o número de residências beneficiadas chegava a 1.279, ou aproximadamente 54,2% do total de 2.357 edificações existentes em Vitória. Igualmente a rede de esgotos, inaugurada em 21 de fevereiro de 1911, alcançou resultados positivos assim que concluída, beneficiando 1.217 edificações, mais de 50% dos prédios de Vitória. A luz elétrica, inaugurada na mesma data do serviço de abastecimento de água, foi utilizada amplamente nos espaços públicos, porém as instalações em edifícios particulares ainda eram diminutas, conforme fonte do Arquivo Geral do Município de Vitória (Ofícios Expedidos e Recebidos 1912), relação *Número de Casas por Rua da Cidade de Vitória*, expedida pela prefeitura municipal, em 13 de novembro de 1912.

³⁸ De acordo com Bittencourt (2006), antes de 1911 a iluminação pública de Vitória era realizada por meio de lâmpões, com óleo de peixe, mamona e querosene como combustíveis. Somente a partir de 1878 o sistema foi substituído pela utilização de gás. A energia elétrica foi utilizada pela primeira vez, em 1896, no Teatro Melpômene, com gerador alocado na sala de espetáculos. No entanto, no Estado do Espírito Santo, a primeira cidade a contar com o serviço de fornecimento de energia elétrica foi Cachoeiro do Itapemirim, inaugurado em setembro de 1903.

Importante ressaltar que a expectativa era a geração de receita estadual em curto prazo, mediante o pagamento pelos serviços de saneamento básico, abastecimento de água e fornecimento de energia, somados aos de utilização dos bondes movidos à eletricidade e de instalação do sistema telefônico. Na previsão do presidente, em cinco ou sete anos, o governo começaria a rever parte do investimento aplicado mediante a cobrança de taxas pela utilização das benfeitorias, como observado na Tabela 5.

Tabela 5 – Arrecadação prevista com os serviços básicos

SERVIÇO	ARRECADAÇÃO
Água e Esgotos	200:000\$000
Luz Elétrica	200:000\$000
Energia Elétrica	240:000\$000
Bondes de Passageiros	240:000\$000
Bondes de Transporte de Mercadorias	24:000\$000
Telefone	48:000\$000
TOTAL	952:000\$000

Fonte: Monteiro (1913, p.180).

Nota: Receita prevista com os serviços públicos, em contos de réis, no prazo de cinco a sete anos.

Com uma população em crescimento, ruas e praças foram ampliadas e outras construídas, permitindo, assim, uma remodelação do ambiente urbano da cidade de Vitória, entre os anos de 1908 a 1912, sendo que no ano de 1911 foi fundada a Sociedade Construtora de Vitória, transferindo para a iniciativa privada a tarefa de se construir e reconstruir as edificações prediais, especialmente as de uso residencial.

Tabela 6 – Prédios construídos e reconstruídos em Vitória (1908-1912)

ANO	CONSTRUÍDOS	REFORMADOS	TOTAL*
1908	3	—	3
1909	14	15	29
1910	16	18	34
1911	23	15	38
1912	35**	10	45
TOTAL	91	58	149

* Não estão inclusos os prédios construídos por conta do governo do Estado, nem os grupos de prédios construídos pelos Srs. Antonio Duarte & Companhia, no Campinho.

**Não foram incluídos 30 prédios em construção bastante adiantada.

Fonte: Arquivo Geral do Município de Vitória, Ofícios Expedidos (1912).

Como exposto pela Tabela 7, no quadriênio sob a administração de Jerônimo Monteiro, o número de construções e reconstruções cresceu ano a ano. Por iniciativa do governo ou de particulares, a remodelação da cidade contava também com a remodelação arquitetônica dos prédios, tornando-os "apresentáveis", com fachadas trabalhadas e contribuindo para o tão propalado embelezamento. Outra forte demanda — a construção de moradias populares — possibilitou que se retomasse o projeto de expansão urbana da cidade de Vitória na Vila Moscoso, pelo Decreto de 21 de maio de 1910, a partir do qual se optou por desapropriar a área denominada Campinho, conforme mostra a Figura 37, para, em seguida, procederem-se os serviços de drenagem, aterro, loteamento e arruamento do novo bairro.

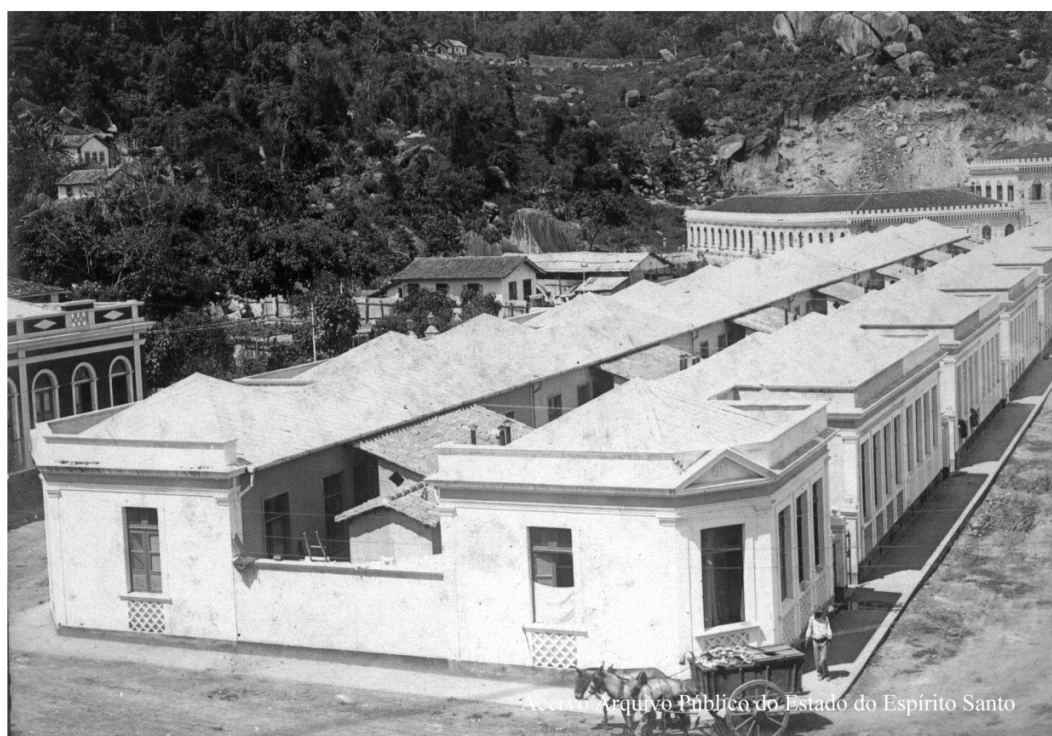
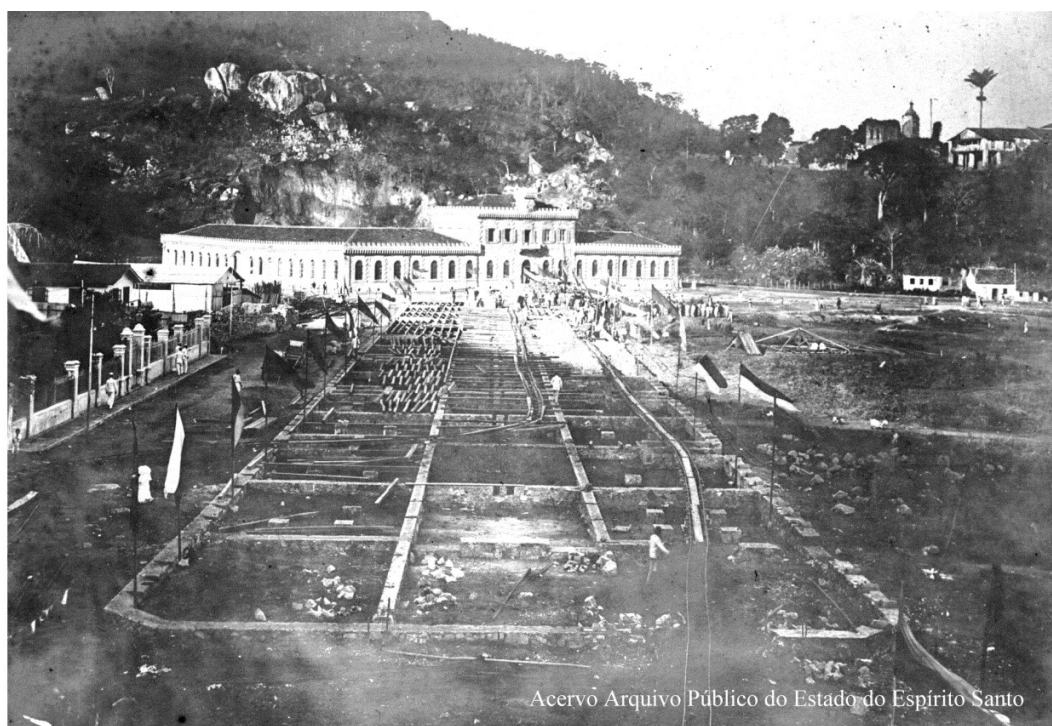
Figura 37 – Aterro do Campinho (1910)



Fonte: Arquivo Geral do Município de Vitória. Acervo Fotográfico.
Nota: Região onde atualmente se encontra o Parque Moscoso.

Depois do trabalho urbanístico realizado na Vila Moscoso, o presidente assinou contrato para serem construídas de 50 a 100 casas no local. O contratado concluiu 28 casas pelo preço de 179:000\$000 (cento e setenta e nove contos de réis) pagos pelo governo do Estado que, após vendê-las, obteve um lucro de 6:000\$000 (seis contos de réis). A Sociedade Construtora de Vitória, quando de sua fundação, em 1911, passou também a edificar casas na área do Campinho (MONTEIRO, 1913, p.313-314). Assim, nesse momento, a construção civil, desenvolvida em Vitória, começava a ganhar impulso, gerando um mercado imobiliário que dava notas de promissor.

Figura 38 – Construção de casa



Antigo e novo Campinho. Vitória, 1911

[JM 386]

Fonte: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo.

Nota: Casas construídas no aterro do Campinho – 1911, com Quartel da Polícia Militar ao fundo.

Ao contrário do ocorrido em outras gestões, Monteiro pôde contar, em seu projeto de urbanização da capital, com auxílio mais expressivo da municipalidade. Com orçamento em elevação, Vitória pôde retomar algumas obras e serviços. “Na vigência dela [Prefeitura Municipal] e a esforços seus a Vitória se vai embelezando e tomando novo aspecto, podendo já manter em boas condições os serviços de iluminação e limpeza pública, além de outros” (MONTEIRO, 1913, p.40). A receita municipal registrou salto de 165:873\$758 (cento e sessenta e cinco contos, oitocentos e setenta e três mil, setecentos e cinquenta e oito réis) para 256:891\$490 (duzentos e cinquenta e seis contos, oitocentos e noventa e um mil, quatrocentos e noventa réis) do ano de 1909 até 1911, ou seja, em dois anos o governo municipal teve sua receita ampliada em quase 100:000\$000 (cem contos de réis), possibilitando a municipalidade estender seus gastos públicos com embelezamento e conservação da capital, como bem demonstra os contratos celebrados nesses anos, realizando calçamento de ruas e avenidas; melhoramento da limpeza pública; ajardinamento das praças e jardins; entre outras benfeitorias contratadas (ARQUIVO GERAL DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA, CONTRATOS DE OBRAS, 1895-1913).

Quando as finanças permitiram, durante o quadriênio de 1908 a 1912, algumas obras anteriormente planejadas foram retomadas, de acordo com o Plano de Melhoramentos e de Embelezamento de Vitória, como abertura e alargamento de vias; reestruturação portuária; expansão da zona oeste da cidade, com a ocupação da Vila Moscoso; construção do Parque Moscoso; instalação de uma rede básica de infraestrutura urbana; além das proferidas reformas na Santa Casa de Misericórdia e no Quartel da Polícia, entre outras realizações. Houve um conjunto significativo de intervenções que, guardadas as devidas proporções, muito se assemelhou à reforma urbana realizada na capital federal. Luiz Serafim Derenzi também reconheceu a influência quando afirmou que "Jerônimo Monteiro presenciara a obra de Pereira Passos, Paulo de Frontin e Oswaldo Cruz, no Rio de Janeiro. Não ignorava a transcendência do cometimento" (DERENZI, 1995, p.159).

Figura 39 – Vista panorâmica do antigo Campinho



Vista panorâmica ,abrangendo o Quartel de Polícia remodelado o conjunto de casas recém - construídas e os novos pavilhões da Santa Casa. Obras da administração Jerônimo Monteiro.

[JM 403]

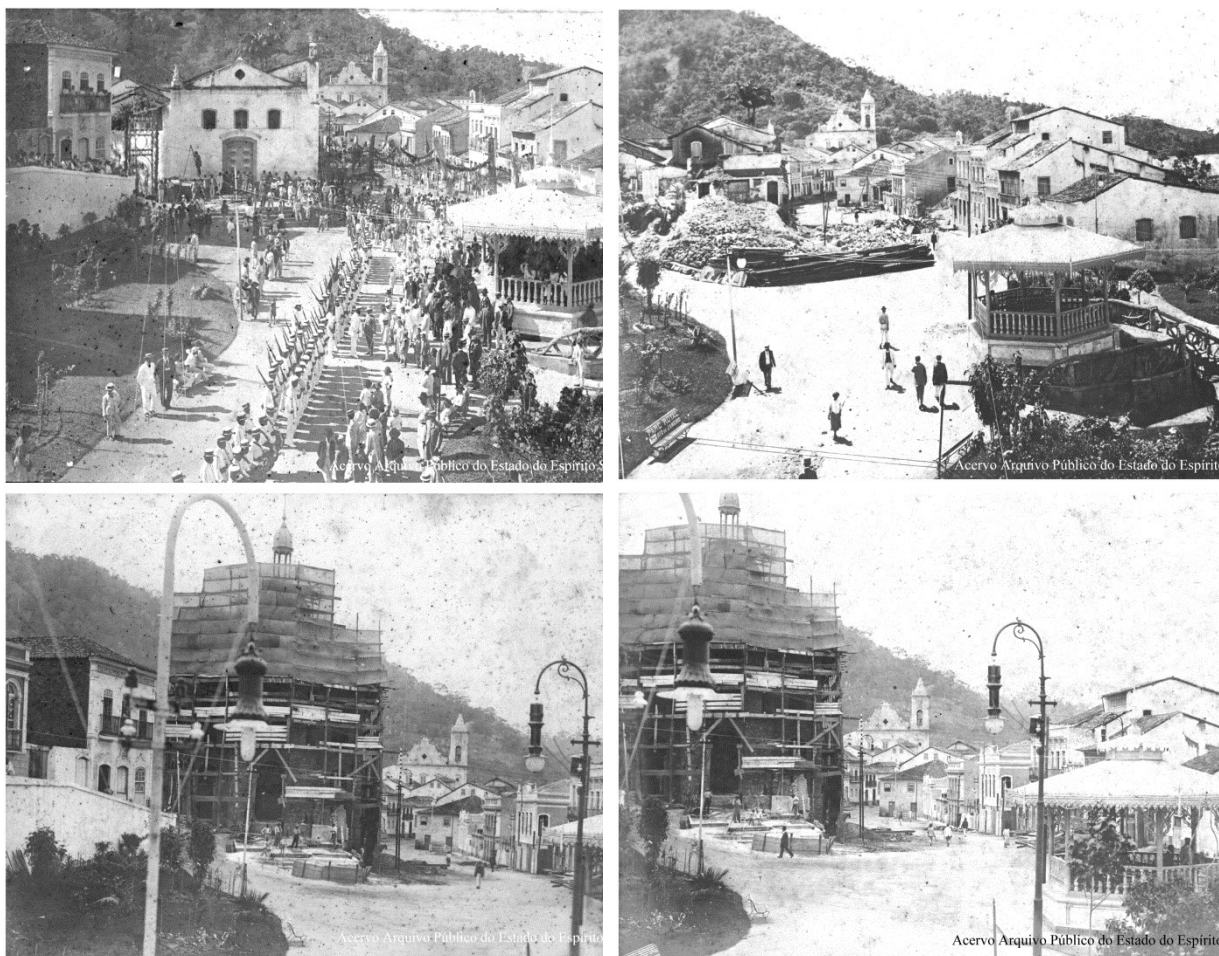
Fonte: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo.

Nota: Quartel em primeiro plano, seguido do conjunto de casas e, ao fundo, a Santa Casa de Misericórdia.

De forma idêntica ao Rio de Janeiro, que promoveu o arrasamento de morros da pitoresca paisagem da cidade, Jerônimo Monteiro também promoveu feito semelhante para aterramento da região alagada do Campinho. Como a Santa Casa de Misericórdia já não mais atendia a demanda hospitalar da cidade e "os alicerces do novo hospital, iniciado por Muniz Freire na Praia do Suá, aluíam ao castigo do mar" (DERENZI, 1995, p.160) decidiu-se ampliar o hospital já existente. Para tanto, "era necessário aplinar e ganhar área maior no morro, que a providência implantara naquela belíssima curva do fim da Rua do Comércio" (DERENZI, 1995, p.160). Assim foi feito: o material escavado para ampliar o espaço para os pavilhões hospitalares possibilitou o aterro de toda a área do Campinho. "A rocha que se encontrasse e a sobra de terra seriam aproveitadas para novo logradouro, ganho ao mar, fronteiro à ilha do Príncipe" (DERENZI, 1995, p.160). Não paravam por aí as semelhanças do que vinha acontecendo na cidade do Rio de Janeiro e na cidade de Vitória: além do patrimônio natural, também foram arrasados muitos exemplares do patrimônio histórico da velha cidade. Serafim Derenzi, por mais entusiasta que tenha sido da gestão do presidente Jerônimo Monteiro, ao comentar a desapropriação da igreja Santiago para ampliar a sede do governo estadual, assim se posicionou:

Foi um atentado inqualificável, cometido contra os testemunhos históricos da cidade, um erro sacrílego, que germinaria frutos amargos. Sob o mesmo critério, outros poucos monumentos de fé, de trabalho e de heroísmo seriam desfigurados por cirurgias plásticas, para que não mais se identificassem com aqueles que à História pertenciam. Já me referi ao convento São Francisco [mutilado segundo o autor] [...]. O convento do Carmo, cuja igreja barroca, com belíssimo tímpano trabalhado, em cuja cartela se lia a data de sua fundação, modificou-se numa arquitetura inexpressiva de desenhistas atrevidos e irresponsáveis. [...] O engenheiro francês Justin Norbert, autor do projeto e das obras do palácio, foi sádico. O belo conjunto, formado pela escadaria, palácio e igreja, enobrecido pela missão que desempenhara na vida heroica da cidade, foi despido do singelo estilo colonial para receber vaidosa roupagem, de mau corte, da arquitetura de Luís XVI. [...] A importância dada pelos governos aos templos capixabas não condiz com a tradição religiosa do povo. [...] A Ordem Terceira do Carmo ruiu. A capela de Nossa Senhora da Conceição foi demolida em benefício da construção do Teatro Melpômene. [...] a igreja da Misericórdia, meio em ruína, [...] foi aproveitada para se construir o edifício da Assembleia Legislativa, Palácio Domingos Martins. [...] Em dois decênios, as autoridades da república por pouco apagarão do cenário vitorioso os vestígios do passado, pobre mas glorioso. (DERENZI, 1995, p.164-167).

Figura 40 – Igreja da Misericórdia



Igreja de Misericórdia. Praça fronteira ao Palácio - 1908 e o edifício do Congresso Estadual em construção.

[JM]

Praça João Clímaco, Vitória, 1911 - Demolição da Igreja da Misericórdia - Construção do Congresso.

[JM]

Fonte: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo.

Nota: Montagem do autor. A igreja da Misericórdia deu lugar ao Palácio Domingos Martins, sede do parlamento estadual.

Na sequência, Marcondes Alves de Souza, correligionário e sucessor de Jerônimo Monteiro, presidente eleito para governar o Estado do Espírito Santo no quadriênio 1912-1916, em sua mensagem de posse dirigida ao Congresso Legislativo, declarou não haver lançado programa de governo nem antes nem depois de assumir o cargo, julgando-se, segundo ele, "dispensado de o fazer ante as circunstâncias políticas do nosso Estado" (SOUZA, 1912, p.2-3). Não obstante a renhida disputa eleitoral, Marcondes de Souza aproveitou-se do capital político acumulado pelo seu antecessor e não se deu o trabalho de declarar aos cidadãos do Estado que iria governar quais eram os seus projetos, ideias ou sequer as mais remotas intenções que por acaso lhe moviam para tamanha empreitada. A carona no sucesso alheio foi tão explícita que chegou a ponto de o novo inquilino do palácio declarar que o

governo que sucedera tinha realizado "obra tão extraordinária" que o dispensava de tal encargo. "As idéas que me inspirariam no desempenho das funções de chefe de Estado estavam, portanto, traçadas assim de modo tão positivo que me não encontrei no dever de concretizá-las em documento público por mim mesmo firmado" (SOUZA, 1912, p.3). Chama atenção, no decorrer da mensagem, que a todo o momento Marcondes de Souza faz referência às obras do seu antecessor, demonstrando de forma clara que realmente não possuía nenhum projeto para o Estado a não ser gerenciar a herança adquirida. "Tenho mesmo o pensamento de só iniciar novas construções e melhoramentos de vulto, depois que esses trabalhos estiverem de todo acabados" (SOUZA, 1912, p.3), atitude até certo ponto prudente, mas que não oculta o vazio programático do governo que, ao enviar mensagem de término do mandato, melancolicamente declara: "[...] não empreendi melhoramento algum, apenas concluí os iniciados pelo meu antecessor [...]" (SOUZA, 1915, p.127). Como bem definiu Derenzi (1995, p.169) "o honrado Cel. Marcondes de Souza, que substituiu a Jerônimo Monteiro, limitou-se a dar polidura às obras inauguradas no crepúsculo doirado do seu grande antecessor".

Ao contrário de Marcondes Alves de Souza, Bernardino de Souza Monteiro, ao assumir a presidência do governo do Estado do Espírito Santo, no quadriênio seguinte, 1916 a 1920, reafirmou seu compromisso com o programa de governo apresentado no processo eleitoral, em que sua maior preocupação estava na situação econômica e financeira do Estado. Lembrando que esse foi um difícil período que se correlaciona às dificuldades acarretadas pelo advento da Primeira Grande Guerra, "nenhum empreendimento ou construção nova iniciou o governo limitando sua intervenção neste particular à conservação dos próprios estados, e entre estes ao edifício do Palácio que urgia fosse reparado" (SOUZA MONTEIRO, 1919, p.38).

Para o quadriênio de 1920 a 1924, foi eleito presidente do Estado do Espírito Santo o guarda-livros Nestor Gomes, que somente tomou posse após forte contenda armada, uma vez que foi acusado de inelegível pelo grupo político ligado ao ex-presidente Jerônimo Monteiro — irmão do patrono da candidatura de Nestor Gomes e à época presidente do Estado, senhor Bernardino Monteiro — pelo fato de ser concessionário da Estrada de Ferro Itabapoana. A impugnação levada ao Congresso Federal, a quem competia o julgamento pela antiga legislação, não teve

êxito, uma vez que o acusado havia transferido, no prazo previsto, as suas ações a um terceiro, não ferindo, dessa forma, o que preconizava a Constituição Federal. Na opinião do engenheiro Derenzi (1995), que por seis meses exerceu o cargo de Diretor de Obras em seu governo, a maior obra do presidente Nestor Gomes foi a construção de "castelos no ar". Segundo o autor, "faltou ao presidente cultura técnica para elaborar o planejamento de obras que o Tesouro do Estado, em franca ascensão, podia financiar" (DERENZI, 1995, p.172). Talvez por isso mesmo, em sua última mensagem ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo, Nestor Gomes tenha reconhecido a insatisfação da população da capital com relação ao seu governo e revelado que "segundo o modo de ver dos daqui, terei errado, mas o julgamento da gente do interior — a que produz e a que nos sustenta, — terei acertado" (GOMES, 1924, p.77), mas não foi o caso.

Ao analisar com um pouco mais de acuidade as fontes, observa-se que a crítica de Serafim Derenzi é pertinente, mas carece de refinamento. Ao prestar contas das realizações do quadriênio, mais especificamente das realizações por Municípios, Nestor Gomes enumera 125 itens³⁹ com as ações desenvolvidas na cidade de Vitória, a mais longa lista dentre os Municípios. Para melhor leitura dos dados, elaboramos a Tabela 7, em que foram criadas dez categorias de serviços prestados, nas quais se distribuíram as ações desenvolvidas e calculou-se o percentual das categorias com relação ao número total de ações efetivadas.

³⁹ Na Mensagem de Governo (páginas 104 a 111), que expõe as realizações de Nestor Gomes em Vitória, há uma relação de 125 itens. Observamos que por falha não foram relacionados os itens 25 e 74. Subtraímos, por nossa conta, o item 125 que se refere à organização da Companhia Edificadora de Vitória, uma vez que além de corresponder a uma ação meramente administrativa, não foi concluída durante o quadriênio. Assim, excluindo-se os 3 itens dos 125 iniciais, apresentamos na Tabela 8 um total de 122 itens.

Tabela 7 – Realizações do quadriênio (1920-1924)

CATEGORIAS		ITENS	PERCENTUAL
1	Obras em saúde	01	0,82%
2	Subvenções sociais	02	1,64%
3	Reforma e manutenção de parques e jardins	02	1,64%
4	Obras e serviços em segurança pública	03	2,46%
5	Assistência social	04	3,28%
6	Habitação	05	4,10%
7	Obras e mobiliário em educação	11	9,00%
8	Prédios da administração pública	16	13,11%
9	Infraestrutura urbana	27	22,13%
10	Desapropriações	51	41,82%
TOTAL		122	100,00%

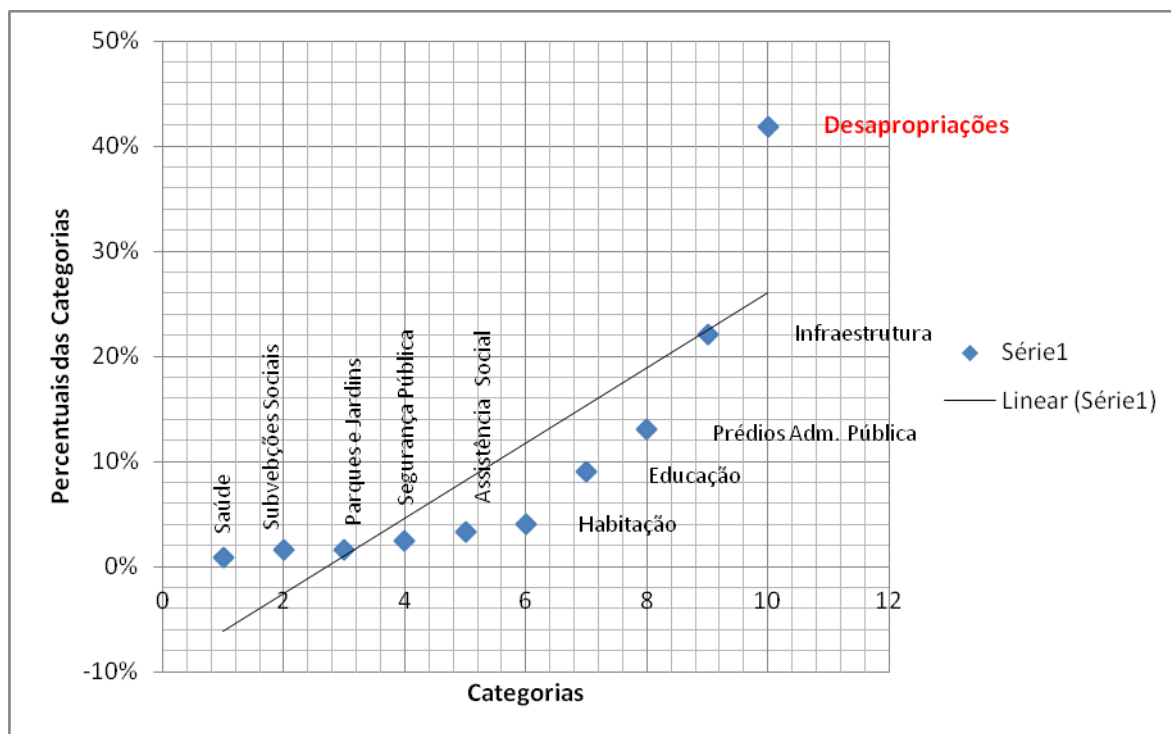
Fonte: Gomes (1924, p.104-110).

Nota: Montagem do autor.

Ao calcularmos o percentual de cada uma das categorias, que abrigam as 122 ações realizadas em Vitória no decorrer dos quatro anos da gestão de Nestor Gomes, observamos que: a) houve investimentos em vários setores, porém de baixo impacto quanto à resolutividade dos grandes problemas urbanos existentes; b) uma parte considerável dos recursos foi investida na construção, na reforma ou na manutenção dos prédios da administração pública, investimentos que não afetam diretamente a qualidade da cidade e a vida de sua gente; c) as ações de infraestrutura urbana, segundo item de maior incidência, ao serem minuciosamente analisadas na mensagem, revelam uma série de pequenas ações ou, quando de maior porte, de caráter muito pontual, não correspondendo a intervenções em melhorias sistêmicas para a cidade. Não obstante os demais aspectos que devam ser analisados a fim de se realizar uma avaliação criteriosa de um governo, esse conjunto de ações desarticuladas, dispersas e sem resolutividade sistêmica podem ajudar a compreender o mau julgamento que os vitorienses fizeram do governo de Nestor Gomes. No entanto, há que se observar o item "desapropriações".

Neologismos à parte, tomamos emprestado da estatística o termo "ponto fora da curva" para designar a posição das desapropriações na curva descrita pelos eventos listados, conforme Figura 41. Assim, as desapropriações se apresentam como ponto excepcional à curva e, ao mesmo tempo, reveladoras no conjunto das ações promovidas pelo governo.

Figura 41 – O ponto fora da curva



Fonte: Gomes (1924, p.104-110).

Nota: Montagem do autor.

Podemos concordar que a dispersão e o baixo impacto das ações do governo de Nestor Gomes não geraram significado para a cidade, nem reconhecimento por parte do conjunto dos atores locais. Podemos até mesmo confirmar a avaliação do seu ex-diretor de Obras, quando afirma que "o governo não definia as obras especificamente. Os projetos não tinham consistência concreta: residiam na fantasia imaginosa do presidente" (DERENZI, 1995, p.172). Em contrapartida, nossa pesquisa permite esclarecer que desapropriações não representavam ações-fins, elas se comportavam como instrumentos ou meios para realização de algum projeto futuro, isto é, havia intencionalidade para projetos posteriores, pois desapropriações e demolições não ocorrem para se produzir o vazio. Uma segunda peça que podemos unir ao mosaico que pretendemos montar é a existência do Plano Geral da

Cidade, de 1917, elaborado pelo engenheiro Henrique de Novaes, durante o seu primeiro mandato como prefeito da capital, que à época era denominado “intendente”, no período de 24 de maio de 1916 a 5 de janeiro de 1920, do qual Nestor Gomes, provavelmente, tomara conhecimento ao longo da sua gestão de 1920 a 1924.

Henrique de Novaes projetou mudanças no desenho das ruas que faziam a ligação do interior da cidade à região do porto [...]. O plano apresentava questões referentes à circulação viária, ao desenvolvimento comercial do porto de Vitória e sua ligação ao continente, ao alargamento de ruas, à demolição de morros, dentre outras ações (KLUG, 2009, p.32).

Era um período em que ainda se discutia calorosamente a viabilidade técnica, a conveniência política e a capacidade de investimento do governo do Estado para a execução do projeto do Novo Arrabalde, elaborado pelo engenheiro Saturnino de Brito, na gestão de Muniz Freire. Sobre ele, o prefeito Henrique de Novaes se posicionou, na Câmara Municipal, em 17 de maio do ano de 1917, discordando da implantação de uma nova cidade em detrimento do sítio histórico original.

Não é justo que se abandone o ambiente encantador do qual se dirigiram os destinos do Espírito Santo por mais de século; onde se acham enraizados capitais extraordinários; ao lado de obras extraordinárias tendentes a dar-lhe um porto de primeira ordem, sobre o pretexto de impossibilidade de ser ela aproveitada para uma cidade moderna (NOVAES apud BRÍGIDO, [s.d.], p.185).

O prefeito debateu ainda a capacidade técnica de se reabilitar a velha cidade para as novas exigências do seu tempo. Contrapôs-se à lógica propalada pelos discursos que defendiam não haver mais possibilidade de crescimento da cidade no sítio original, em função das limitações geográficas. Com uma visão urbanística refinada, antecipou uma crítica, hoje de uso corrente, em que classificou como monótono o traçado primário e cartesiano em formato de tabuleiro de xadrez. Com olhar sensível, Novaes valorizava a paisagem, a rica topografia e a farta vegetação.

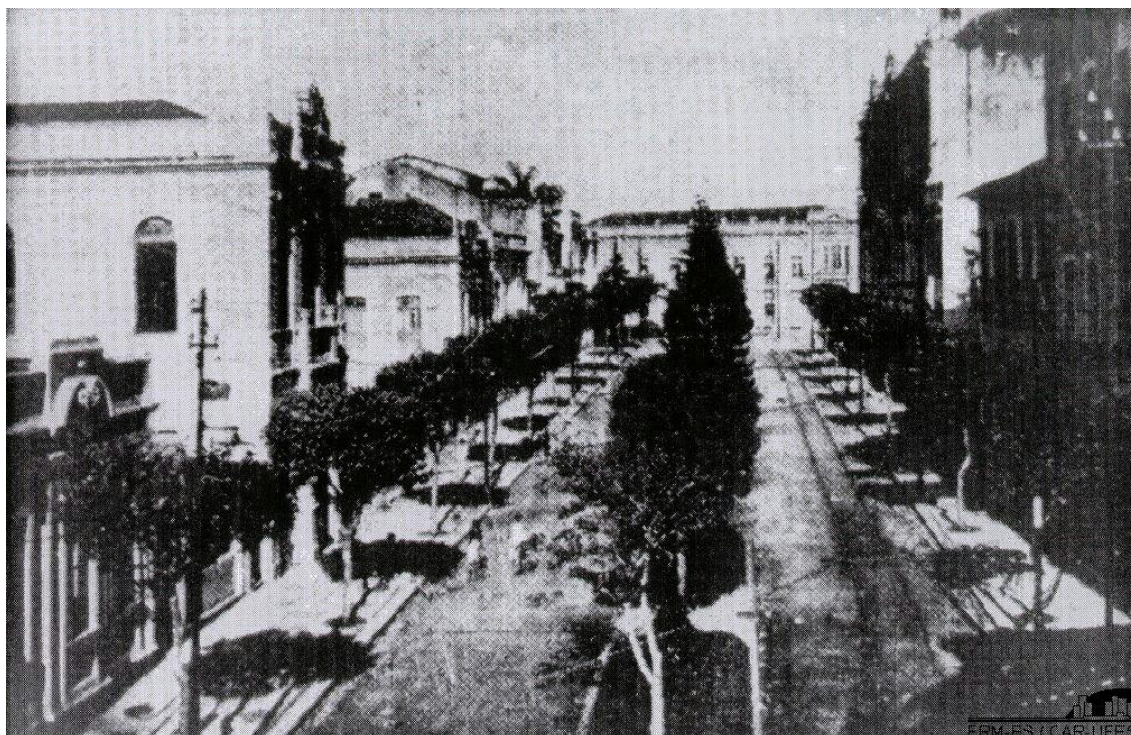
Já se foi o tempo felizmente em que se pensava que somente nas planícies sem limites se podia lançar o xadrez monótono das grandes aglomerações urbanas. As colinas e os morros são elementos de salubridade e de encanto, ainda maior quando eles se revestem da luxuriante vegetação que os cercam (NOVAES apud BRÍGIDO, [s.d.], p.185).

Apesar da refinada crítica apresentada por Novaes ao projeto de Saturnino de Brito, seu Plano Geral da Cidade não fugia ao receituário sanitaria-positivista da época, que não cansava de recitar o mantra da racionalização do espaço urbano, do

embelezamento e da higienização da cidade. Segundo Mendonça (1999b), o plano previa inserir novas vias no sistema viário da cidade, retificar ruas, expandir bairros, projetar novas quadras, promover o desmorte de morros, demolir e reconstruir edificações, redefinir praças e criar novos espaços públicos. Projetava também promover a ligação da cidade alta e baixa, melhorar os acessos ao porto e promover o destaque de monumentos e de espaços significativos da cidade.

Na Cidade Alta, o aspecto principal do projeto correspondeu à conjugação do centro cívico com o religioso através do alargamento e retificação da Av. Pedro Palácios, proporcionando em cada sentido de seu percurso as perspectivas do Palácio do Governo e da Catedral, para a qual propôs demolição e reconstrução segundo novo projeto. O eixo traçado pela Av. Pedro Palácios passou a contar com canteiro central que seguia alargando-se à medida que se aproximava da Catedral, constituindo-se, em frente a esta, numa grande praça. Ainda no contexto deste espaço, remodelou a Praça João Clímaco, no outro extremo do eixo, próximo ao Palácio e propôs a abertura da Rua São Gonçalo, ligando esta praça à Igreja de São Gonçalo (MENDONÇA, 1999b, p.2-6).

Figura 42 – *Boulevard* Pedro Palácios



Fonte: Francisco Moraes. Disponível em: <<http://legado.vitoria.es.gov.br/baiadevitoria/>>. Acesso em: 15 jun. 2015.

Nota: Mais tarde, a avenida ficou conhecida como "cabo de guerra", por ter de um lado o Palácio do governo (na foto visto ao fundo) e, no outro extremo, a catedral metropolitana de Vitória. Fotografia de autor desconhecido.

O Plano Geral de Henrique de Novaes acompanhava o mesmo sentido do conjunto de intervenções realizado por Jerônimo Monteiro em seu Plano de Melhoramentos e

de Embelezamento de Vitória. Novaes não só manteve como ampliou o projeto de Monteiro, com vistas à construção de infraestruturas urbanas a dar livre curso a pessoas e mercadorias. O Plano manifestava o desejo de alargar e retificar as vias estreitas e tortuosas, remodelar o velho centro da capital capixaba, aproximando-o das exigências sanitárias ditadas pelos higienistas, como também evitar que os investimentos fossem alocados para a construção de novas estruturas e equipamentos urbanos — no caso o Novo Arrabalde —, em detrimento da infraestrutura já instalada e em pleno uso no antigo sítio histórico. Era, ao mesmo tempo, uma proposta de melhoramentos para Vitória, como também uma contraposição à expansão prematura da cidade, ou melhor, à criação de uma nova. Essa constituía a grande diferença existente, uma vez que eram coincidentes as intenções de Henrique de Novaes e Muniz Freire quanto à atenção a ser dedicada às necessidades apresentadas pelo porto de Vitória, bem como ao desejo de a capital capixaba centralizar as atividades políticas e econômicas.

Neste sentido, cabe também menção à proposição de operação articulada entre o desmonte do Morro da Santa Casa e o aterro para a construção do porto, cujos armazéns alinhados acompanhariam muitos quilômetros ao longo do limite sul da ilha de Vitória, do centro no sentido leste – o mesmo vetor urbano do Novo Arrabalde. Mesmo que a proposta possa ser considerada mais contida que a desenhada por Brito com mais de duas décadas de antecedência, é preciso reconhecer que ambas, cada uma a seu modo, se encontravam articuladas com os debates e intervenções urbanísticas de seu tempo. Contendo referências que circulavam desde o Plano de Haussmann para Paris de meados do século XIX ao contemporâneo desmonte do Morro do Castelo no Rio de Janeiro, as proposições urbanísticas de Novaes buscavam ainda, adequação à nova ordem política e econômica local de reestruturar o contexto urbano existente em detrimento de construir uma nova área urbana (MENDONÇA, 2010, p.7).

Notamos que, em um breve período, esse já seria o terceiro plano de intervenção dedicado a adequar a cidade de Vitória às necessidades das novas dinâmicas econômicas mundiais, bem como às demandas de uma elite burguesa que, ao enriquecer, exigia novos espaços de convivência social. Tanto o projeto do Novo Arrabalde — do presidente Muniz Freire, elaborado em 1896 pelo engenheiro sanitário Saturnino de Brito —, como o conjunto de intervenções de Jerônimo Monteiro, a partir do Plano de Melhoramentos e Embelezamento de Vitória, e agora o Plano Geral da Cidade, do prefeito Henrique de Novaes, mesmo apresentando diferenças pontuais entre si, faziam-se portadores da mesma lógica modernizante.

As transformações que se propunham realizar na cidade eram derivadas dos novos valores culturais e das novas práticas sociais estabelecidas.

Para Derenzi, o governo de Nestor Gomes demorou a iniciar os trabalhos de melhoramentos na capital. Muitas demolições e projetos discutíveis se anunciavam e, quando colocados, em prática, a ação "se orientou por desenhistas primários, agrimensores práticos e mestres de obra curiosos. Nos quadros administrativos do Estado, os técnicos primavam pela ausência" (DERENZI, 1995, p.172). Segundo o autor, o plano elaborado pelo prefeito Henrique de Novaes ficou por muito tempo na gaveta, dada a prioridade que o presidente deu às ações no interior do Estado. Entretanto, a quantidade de desapropriações realizadas deixa claro que havia intenções subjacentes.

O governo de Nestor Gomes privilegiou e conseguiu realizar algumas intervenções, como a construção da Avenida Capixaba, para a qual contratou o engenheiro francês Justin Briguet, que demarcou a nova via com certa competência técnica. "Cravando a estaca zero em frente ao Éden Parque, visou o morro da Vigia, sobrepondo-se a todos os obstáculos da tortuosa Rua Cristóvão Colombo. A Avenida Capixaba pôde ficar num só alinhamento, operação difícil para os topógrafos oficiais" (DERENZI, 1995, p.173).

Pela leitura da Mensagem de Governo, que traz a relação das ações desenvolvidas por Nestor Gomes em Vitória, nota-se que foram desapropriados aproximadamente uma centena de imóveis, dentre os quais oitenta e oito prédios. O restante eram terrenos não construídos, o que nos leva a acreditar que, em Vitória, guardadas as devidas proporções, realizou-se, tal qual no Rio de Janeiro de Pereira Passos, um grande volume de demolições — processo lá apelidado de "bota-abaixo" — para se garantir a modernização e a "limpeza social" da cidade. Se puder falar em processo idêntico na capital capixaba, esse se deu na região que, de acordo com o mapa da Figura 31, vai da Rua Duque de Caxias até à Rua General Ozório, abarcando as Ruas Professor Santos Pinto, Ladeira do Palácio e a atual Rua Nestor Gomes - ex-Ladeira do Chafariz, que leva esse nome em homenagem ao seu criador. Tal qual o "bota-abaixo" do Rio de Janeiro, em Vitória o processo de demolição levou o apelido de "boa ideia" e ocorreu não somente no sentido da realização de obras de melhorias da infraestrutura urbana ou das condições de higiene da cidade, mas

também para garantir o que o discurso dos "melhoramentos" tentava encobrir: a limpeza social da cidade.

Os pardieiros que se aglomeravam na Rua Santos Pinto e ladeira do Chafariz, viela tortuosa e empenada que comunicava a Rua Duque de Caxias, Ladeira da Misericórdia e o topo da escadaria do Palácio, foram transformados em rua, que o povo batizou Boa Ideia. Fácil foi fazê-la descer até o canto do Café José de Almeida, antiga padaria Rezende, no começo da República, esquina da Rua General Osório com a Rua do Comércio. A Prefeitura, em elementar justiça, deu a esse logradouro o nome de Rua Nestor Gomes (DERENZI, 1995, p.174).

Elmo Elton (1986), ao discorrer sobre os antigos logradouros de Vitória, informa que essa região da cidade sofreu um processo de alteração quanto aos usos e às atividades ali desenvolvidas. Até 1872, a Rua Duque de Caxias era denominada Rua do Ouvidor, que também era conhecida como Rua da Praia, pelo fato de suas casas terem os quintais banhados pelo mar, até os aterros permitirem a construção da Rua da Alfândega, posteriormente chamada de Conde D'Eu, atualmente denominada Avenida Jerônimo Monteiro. Ali se encontravam instalados tipos como o senhor Norbim, que nos idos de 1854 realizava operações dentárias; em 1866, o número 90 da rua abrigava a parteira Margarida Zanotelli, formada em Pávia, na Itália; o senhor Socrates Roque Lima de Bartolomeu, no primeiro andar do número 43, abriu um salão destinado a pregar o Evangelho, o que talvez tenha sido a primeira notícia de atividade protestante no Estado; o elogiado Hotel d'Europe, demolido em 1983, tinha a sua porta principal e suas coloridas luminárias voltadas para a Rua Duque de Caxias; em 1895, foi montada nessa rua a primeira fábrica de gelo da cidade, pertencente à firma Bytton & Freitas; sobre a Charutaria Havanesa, a sociedade musical Grêmio Carlos Gomes tinha sede, onde foi fundado, em 29 de julho de 1902, o Clube de Regatas Saldanha da Gama, renomada agremiação esportista e social; entre tantos outros ali instalados.

Após ter gozado de certa importância no passado, a partir do começo deste século, a Duque de Caxias tornou-se zona de meretrício, funcionando, no local, por volta de 1910, o Clube Ninho das Ninfas, frequentado quase que exclusivamente por prostitutas e seus exploradores, também por embarcadiços. Das 'pensões' que a rua agrupava, e eram muitas, a mais procurada era a **Royal**, de Madame Juju, já que nela 'faziam vida' as 'raparigas de melhor aparência e asseio' [...] (ELTON, 1986, p.67).

Não foi somente sobre as prostitutas, os marinheiros, os malandros e os cafetões que a fúria modernizante avançou. Como nos processos ocorridos em Paris e, especialmente, no Rio de Janeiro, vários tipos sociais foram perseguidos e expulsos

em nome da racionalização do espaço urbano, da higiene e do embelezamento da cidade. Como o nosso processo de modernização foi de natureza estatal, o próprio Estado que arrasava a velha cidade também perseguia todos os tipos sociais que não representassem os valores culturais e as novas práticas sociais exigidas à cidade modernizada. No entanto, o traço comum a todos esses atores era a sua condição social, pois sobre os pobres é que recaiu toda a força e o poder da exclusão modernizadora. Serafim Derenzi (1995) ao elogiar a "Boa Ideia" relata que, com a remodelação urbana, a Rua Nestor Gomes, mesmo estreita, foi melhorada tanto com relação à higiene como para proporcionar a ligação entre as regiões alta e baixa da cidade. Confirma também a limpeza social promovida quando diz que a "Avenida Capixaba ficou perfeitamente definida, com os alinhamentos marginais desembaraçados do casario pobre e vexatório [...]" (DERENZI, 1995, p.175).

Figura 43 – Rua Duque de Caxias



Fonte: Disponível em: <<https://www.pinterest.com/pin/381820874631817898/>>. Acesso em: 15 jun. 2015.

Nota: Gravura realizada a bico de pena pelo artista Wagner Veiga.

É nesse exato momento histórico que a cidade passou a ser profundamente cindida, onde a divisão existente entre as classes sociais se materializam no espaço urbano, uma vez que o processo de modernização não ocorreu em todas as regiões da cidade. Tanto os planos urbanísticos como as intervenções realizadas privilegiavam

determinados espaços urbanos e, inexoravelmente, somente alguns segmentos sociais se apropriavam de forma plena dos investimentos estatais. Tomado dessa forma, temos um caso de dupla exclusão: o primeiro pela expulsão dos pobres das regiões remodeladas, que provavelmente buscaram abrigo nas franjas da cidade, rumo à zona oeste, no sentido da Cidade de Palha; a segunda exclusão se dava pelo fato de essas referidas regiões nunca entrarem nos planos governamentais para serem beneficiadas com investimentos públicos em melhorias urbanas.

Além da exclusão social constatada, também é nesse período que começa a se estabelecer — com mais rigor e, sobretudo, com planejamento governamental — um processo de forte segregação socioespacial. Na cidade reinventada, o uso e a ocupação do território modernizado ficaram cada vez mais restritos às camadas mais abastadas, primeiro em função da elevação do preço da terra após os investimentos realizados e, segundo, pelo uso e pela apropriação dos novos equipamentos urbanos, os quais foram amplamente utilizados pela população inserida diretamente nos territórios remodelados. A velha cidade era, definitivamente, mais tolerante.

Ressalta-se que, apesar da zona de meretrício, mesmo nas partes em que se situavam os diversos lupanares, residiam, sem que fossem molestadas, famílias de conceito, como, por exemplo, a dos Botti, a da pianista Maria Duraens, com muitas alunas, a de Cláudio Passos, de onde saía, a cada carnaval, o animadíssimo Eu só quero enxovar. No início da década de 40 o meretrício se transferiu para a Rua General Osório (ELTON, 1986, p.67).

Assim se fechava o ciclo da segregação socioespacial na cidade reinventada: o Estado direcionava os investimentos para determinadas regiões antes ocupadas por segmentos sociais diversificados; as áreas enobrecidas pela ação do Estado se apresentavam como novas possibilidades de ocupação por parte daqueles que por elas podiam pagar; a maioria dos antigos ocupantes se dirigiam para novas fronteiras de ocupação nas franjas da urbanização, com preços mais acessíveis, até chegarem as picaretas modernizadoras para, mais uma vez, empurrar os *outsiders* para novas fronteiras e deixar, novamente, as áreas enobrecidas para abastados ocupantes que se tornavam os novos estabelecidos. Essas são duas marcantes características do processo de desenvolvimento urbano brasileiro: financiamento do Estado e exclusão socioespacial. Consistiu em uma ação realizada com os recursos oriundos dos esforços coletivos, promovendo melhorias dirigidas, prioritariamente, para poucos, o que denota um forte traço classista na produção da cidade e na

apropriação dos bens que deveriam ser de uso comum. Foi um ciclo com uma lógica muito aproximada daquilo que, por volta da década de 1970, veio a ser teorizado e denominado “gentrificação”.

A ascensão de Nestor Gomes ao comando do governo do Estado pode ter sido bem tumultuada e marcada pela discórdia, inclusive no seio da família Monteiro, mas sua despedida contou com um ingrediente inusitado que causou surpresa ao universo político da época. Pivô da discórdia entre os irmãos Jerônimo e Bernardino Monteiro, Nestor Gomes conseguiu emplacar Florentino Avidos, cunhado dos irmãos, como seu sucessor, num belo golpe de astúcia política que acalmou os ânimos, proporcionou um certo conforto na despedida e renovou as esperanças do povo do Espírito Santo, em especial, do morador da ilha de Vitória.

Com esperança popular renovada, Florentino Avidos chegou à presidência do Estado para exercê-la no período compreendido entre os anos de 1924 e 1928. Florentino era filho do emigrante português, de mesmo nome, comerciante que estudou por conta própria, tornando-se pianista de talento, e de Isabel Avidos, nascida na classe média alta carioca, formada em matemática e astronomia pela Sorbonne, em Paris. Isabel educou o filho na fazenda Graciosa, em São João Marcos, na província do Rio de Janeiro, onde Florentino nasceu em 18 de novembro de 1870. Formado em engenharia na Escola Politécnica em 1893, estabeleceu-se em Cachoeiro de Itapemirim onde se casou, em 1897, com Henriqueta Sousa Monteiro, depois de ter trabalhado como engenheiro ferroviário em São Paulo, Minas Gerais e Pernambuco. No Espírito Santo, Florentino dirigiu a construção da primeira usina hidrelétrica do Estado, localizada em Cachoeiro de Itapemirim; esteve encarregado da construção do último trecho, entre Cachoeiro e Matilde, da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, adquirida pela Leopoldina Railway, trecho que concluía a ligação de Vitória à capital federal. Também desenvolveu atividades empresariais nos ramos de torrefação de café e beneficiamento de arroz, em Cachoeiro do Itapemirim/ES e Natividade/MG, respectivamente.

Florentino era pai do jovem e também engenheiro Moacir Avidos, que fora designado para ocupar a Secretaria de Agricultura, Terras e Obras e Viação, ficando à frente dos dois principais departamentos técnicos, o de Serviços de Melhoramentos de Vitória e das Obras do porto, quando protagonizou amplas

realizações do governo Avidos. Foi apoiado por um considerável grupo de também novos engenheiros, como Clóvis Macedo Cortês, Francisco Menescal, Sebastião Fragelli, Alvim Schimmelpfeng e Álvaro Matos, que maliciosamente foi apelidado de "jardim de infância" porque constituía-se de jovens no início de carreira, fato que não desmerecia a iniciativa, ao contrário, apresentava um perfil mais técnico da gestão. Uma valente equipe técnica e o *boom* das receitas públicas ajudam a explicar a ousadia construtiva e o grande canteiro de obras no qual se transformou a cidade de Vitória no período.

Conhecedor da realidade da capital, uma vez que esteve no comando dos Serviços de Melhoramentos de Vitória durante o governo Nestor Gomes, Florentino Avidos, em Mensagem encaminhada ao Congresso Legislativo, em 15 de junho de 1928, explicou que ainda havia muito por fazer, pois "assumindo a administração, mantive o mesmo plano de melhoramentos e dei forte incremento aos trabalhos, fazendo, para elles, convergir o melhor dos meus esforços, no intuito de terminar, quanto antes, o incommodo periodo de demolições e construções" (AVIDOS, 1928, p.274). O presidente esclareceu ainda que, por força das crises, após o governo de Jerônimo Monteiro não foram realizadas as obras necessárias ao desenvolvimento da cidade, nem ao menos a conservação regular dos serviços de abastecimento de água e esgoto — os quais afirmou operar com frequentes interrupções —, eletricidade e viação urbana. Reclamou dos velhos prédios e calçadas, das ruas estreitas que não permitiam linha dupla de bondes e, excetuando-se algumas ruas do Parque Moscoso, informou que em toda cidade havia falta de calçamento e de drenagem das águas pluviais. "Mister se tornava que a nossa cidade proporcionasse certo conforto, para que as fortunas aqui adquiridas fossem desfructadas por seus possuidores, sem necessidade de buscar em outras localidades a desejada commodidade" (AVIDOS, 1928, p. 274), explicitando, dessa forma, a lógica classista à qual estava submetida a reinvenção da cidade.

Figura 44 – Alargamento da Avenida Jerônimo Monteiro

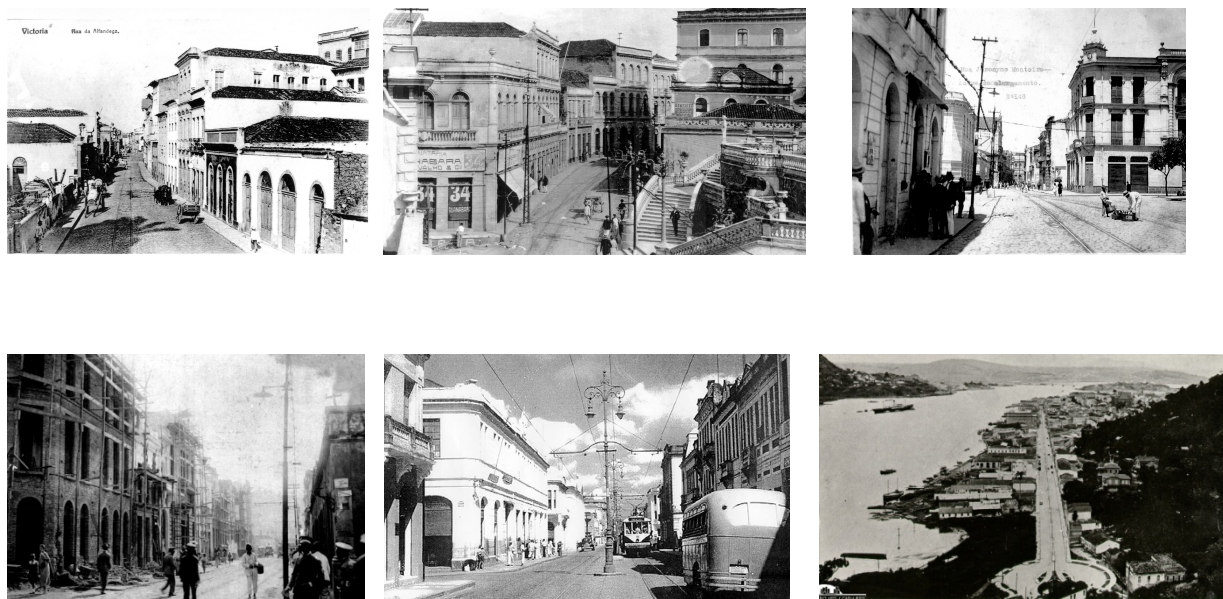


Fonte: Arquivo Geral do Município de Vitória.

Apesar das intervenções urbanas, iniciadas a partir do final do século XIX e desenvolvidas no transcorrer das décadas iniciais do século XX, que trataram da modernização da capital capixaba, o governo de Florentino Avidos realizou um significativo conjunto de obras, na tentativa de adequar Vitória aos modernos padrões urbanos existentes. Desapropriações, indenizações, escavações, aterros, demolição de prédios, alargamento e calçamento de ruas e avenidas, colocação de meios-fios, construção de novos passeios, ladrilhamento e drenagem de vias, expansão da iluminação pública com troca e implantação de novos postes e luminárias, melhorias nos serviços de água e esgoto, mudanças e ampliação na linha de bondes, entre outras, foram as ações desenvolvidas no antigo sítio histórico da cidade. As ruas Jerônimo Monteiro, Primeiro de Março, Duque de Caxias, Ladeira do Palácio, Sete de Setembro, Graciano Neves, Coronel Monjardim, Treze de Maio, do Oriente, do Rosário, Gama Rosa, Coutinho Mascarenhas e travessa, Ladeira Professor Balthazar, Henrique Coutinho, Washington Pessoa, General Câmara, Ararigboia, General Osorio, Caramuru, São Francisco, viaduto ligando a ladeira São Francisco à rua do Egypto, rua nova e velha do Egypto, Beira Mar, avenida José

Carlos, Escadaria Maria Ortiz, avenida Cleto Nunes, escadaria da avenida Cleto Nunes, avenida República, ladeira e escadaria da rua Pernambuco e avenida 15 de Novembro foram objeto de melhoramentos, assim como a praça Costa Pereira, praça João Clímaco e Praça Municipal.

Figura 45 – Avenida Jerônimo Monteiro



Fonte: Arquivo Geral do Município de Vitória e Arquivo Público do Estado do Espírito Santo.

Nota: Montagem do autor. Composição com fotografias da rua em várias fases: Rua da Alfândega antes do alargamento, passando pelo processo de alinhamento, até a sua retificação e seu remodelamento.

É lugar comum, nas análises que enfocam o desenvolvimento das cidades, relacioná-lo, de forma direta, ao incremento das receitas públicas. É fato aceito e comprovado, porém exige cautela na observação, ou melhor, no cuidado com as generalizações. A Tabela 8 mostra o crescimento da renda das exportações de café e das receitas anuais do governo do Estado, de 1920 a 1924, período do governo de Nestor Gomes.

Tabela 8 – Valor anual das exportações de café e da receita pública estadual

ANO	EXPORTAÇÃO DE CAFÉ	RECEITA ESTADO ES
1920	40.864:104\$000	8.889:853\$789
1921	45.635:336\$080	12.562:518\$055
1922	73.691:290\$290	14.210:355\$670
1923	94.285:284\$142	18.104:023\$812
1924	187.734:399\$920	32.886:942\$374

Fonte: Avidos (1928, p.112-309) e Gomes (1924, p.70).

Nota: Montagem do autor.

Tais números, além de demonstrarem que o café era o principal item na composição das receitas públicas estaduais, indicam que recursos financeiros não faltaram ao governo de Nestor Gomes e nem por isso a sua gestão se revelou exitosa no trato com a capital. Pelo contrário, conforme já mencionado, na opinião do engenheiro Luiz Serafim Derenzi (1995), que por seis meses exerceu o cargo de Diretor de Obras em seu governo, a maior obra do presidente Nestor Gomes foi a construção de "castelos no ar", o que ficou comprovado pelas pírias realizações demonstradas em sua mensagem de final de governo. Da mesma forma, também não faltaram recursos ao governo de Florentino Avidos, conforme demonstra a Tabela 9, mas, ao contrário do seu antecessor, esse governante soube aproveitar o período de prosperidade econômica e investir na cidade.

Tabela 9 – Valor anual da receita pública estadual

ANO	RECEITA ESTADO ES
1924 a 1925	32.886:942\$374
1925 a 1926	30.399:032\$452
1926 a 1927	27.585:483\$052
1927 a 1928	28.340:606\$654

Fonte: Avidos (1928, p.112). Quadro da Arrecadação Global do Tesouro.

Nota: Montagem do autor.

Um grande conjunto de obras foi realizado por Florentino Avidos, não se pode negar, mas nem por isso devemos considerá-las indiscutíveis, como as fontes oficiais sempre tentam fazer crer. Segundo Derenzi, "dois erros foram cometidos pelos responsáveis dos Melhoramentos de Vitória: falta de plano diretor e ausência de arquiteto, para delineamento morfológico do projeto propriamente a se cumprir" (DERENZI, 1995, p.182), uma vez que os engenheiros arregimentados por Avidos tinham, em sua maioria, mentalidade ferroviária, ramo mais desenvolvido no Brasil à época. "Quando chamados para intervir em serviços urbanos, sua preocupação se voltava para os alinhamentos, circulação e economia" (DERENZI, 1995, p.182). Talvez também por esse motivo haja pouca riqueza na arquitetura dos prédios públicos, produzida na época, escassa monumentalidade presente no traçado urbano da cidade, poucas áreas livres e espaços de lazer, bem como raros monumentos e esculturas públicas, características presentes em tantas outras cidades reinventadas no período.

De acordo com a Mensagem de Governo do ano de 1928, Florentino realizou investimentos para ampliação das fronteiras da cidade, como a aquisição da Chácara Muniz Freire, no intuito de melhorar a drenagem da Rua Sete de Setembro e realizar o parcelamento do terreno em lotes para edificação de prédios residenciais. Foi realizada a drenagem e o aterro de parte do bairro Jucutuquara, para construção de casas destinadas a operários e funcionários públicos; abertura de novas ruas; retificação, aterro e preparo da antiga Rua de Jucutuquara. Nas ruas Augusto Calmon, Barão de Aymorés, Jucutuquara e também na avenida de mesmo nome foram realizados reparos, construção de passeios, aquisição de terrenos para alargamento das vias e drenagem ao longo da Avenida 15 de Novembro e transversais. Na Praia Comprida, foi realizada a canalização de água potável, a estrada de acesso ao Novo Arrabalde foi reconstruída e macadamizada, da mesma forma que 240 metros da Avenida Ordem e Progresso e ruas transversais, além de desapropriações, aterros e drenagens.

Em relação às habitações, ainda de acordo com a referida mensagem, Florentino Avidos deu sequência às obras de 90 casas iniciadas pelo seu antecessor Nestor Gomes, construiu 25 casas no bairro Mulundu, seis no bairro Santo Antônio e 21 na Ilha de Santa Maria; construiu, para venda em prestações e permuta por casas a serem demolidas, um grupo de prédios na Rua São Francisco; uma pequena casa

na ladeira São Bento; um prédio com dois pavimentos na Rua Oriente; uma casa para as irmãs Queiroz, na Avenida Capixaba, em substituição de outra no mesmo local; edificou um prédio para compensação de outro demolido na Rua do Egypto, para o seu alargamento; uma pequena casa para permuta na última rua da Chácara Muniz Freire; bem como o conserto de casas e construções diversas.

Quanto aos prédios públicos, Avidos construiu o Mercado da Avenida Capixaba; o Grupo Escolar; a sede da Comissão de Melhoramentos; Arquivo e Biblioteca Pública; o Mercado da Vila Rubim; um prédio na Avenida República para repartição dos Correios; um prédio, no morro Santa Clara, para residência presidencial; reforma e ampliação da Santa Casa de Misericórdia; ampliação do prédio da delegacia de polícia. Florentino transformou os barracões que serviam para alojamento de operários em garagem para caminhões da Comissão de Melhoramentos, na Ilha de Santa Maria; realizou melhorias no Hospital de Isolamento na Ilha do Príncipe e construiu um pavilhão na Ilha da Pólvora para o mesmo fim; montou um britador de pedras no bairro de Caratoyra; adquiriu uma serraria para atender demandas por formas para concreto armado, por produção de esquadrias e como apoio às obras do porto de Vitória.

A Comissão de Melhoramentos também realizou obras de construção, reconstrução e alargamento das estradas que ligavam o centro da capital aos seus arrabaldes como a estrada de acesso a Santo Antônio; a estrada para a Praia Comprida — trecho do Cruzamento até a Avenida Ordem e Progresso; a estrada para Jucutuquara e Maruípe. De Maruípe ligando à Bomba e desta ao Barro Vermelho até chegar à Praia Comprida foram realizados melhoramentos, formando, assim, uma linha de contorno. Já existia a estrada que levava de Maruípe à Bomba e, desta, a Serra, mas necessitava de realização de melhorias, uma vez que a região já se encontrava razoavelmente povoada. Da Avenida 15 de Novembro deu-se seguimento a uma estrada até Maruípe, com 9m de largura e 1.575m de comprimento, e no outro extremo também foi prolongada até Praia Comprida, com 6 m de largura e 3.050m de comprimento. Na estrada da Praia, no trecho do Forte São João, foi construída uma variante em uma das margens em cimento armado.

A Mensagem de Governo de 1928 traz também o item "favores a empresas particulares", como o apoio ao Majestic-Hotel, com a instalação de água e esgoto e

a desapropriação dos lotes 1, 3 e 5 e demolição de suas respectivas casas. "Por um lado facilitei ao hotel uma area a mais para a sua ampliação e, por outro, alarguei a rua Dyonisio Resende, neste trecho" (AVIDOS, 1928, p.295). Conforme Avidos, competia ao governo do Estado construir um novo teatro para a capital, dados os compromissos assumidos com a prefeitura municipal, mas a decisão foi por apoiar iniciativa particular para tal empreitada. Com a isenção do imposto predial concedido pela prefeitura e a doação do terreno e empréstimo de 280:000\$000 (duzentos e oitenta contos de réis), com juros de 9% ao ano e carência de cinco anos, por parte do governo do Estado, André Carloni ergueu o novo teatro em cimento armado e não mais em madeira como o anterior.

Do mesmo modo que nas mensagens dos anos anteriores, Florentino Avidos foi minucioso, em sua mensagem de final de governo, na apreciação das precárias condições dos serviços de abastecimento e distribuição de água, bem como sobre o serviço de esgotos. Ao assumir o comando do Estado, esses e os demais serviços de viação, luz, esgotos, eletricidade e telefonia encontravam-se arrendados à Companhia Serviços Reunidos S.A., e que, após contrato reformulado, passaram a ser de responsabilidade do governo do Estado, de início formando a 3ª. Divisão da Comissão de Serviços de Melhoramentos de Vitória, para depois constituir a Diretoria de Água e Esgotos, da Secretaria de Agricultura, Terras e Obras, criada pela Lei nº. 1.634, de 24 de agosto de 1927. Como providência para aplacar a precariedade do sistema, foi construída uma nova linha adutora de água, com tubos de aço de 25mm de diâmetros e 19km de extensão. Novos mananciais foram definidos para captação, como os córregos Panellas e Bubu, com a considerável vazão de 85 litros por segundo. Como medida de prevenção futura, foi elaborado o projeto de um reservatório de armazenamento das sobras nas cheias desses dois mananciais, juntamente com o de Pau Amarello, trazidas para um açude que realizaria a distribuição nos períodos de estiagem.

Ainda está, por certo, na memória de todos quantos são servidos pelo abastecimento d'agua de Victoria, a situação precária em que nos achavamos em 1924 quando assumi o governo do Estado. Além de grande falta d'agua insufficiente para as principaes necessidades, não era possível ter confiança no abastecimento mesmo escasso, pois existia uma única linha submarina no Guayamú e essa já em pessimo estado. Por outro lado, a linha adductora apresentava defeitos de construcção importantes que lhe diminuim a capacidade de abastecimento e impossibilitavam a conserva em trechos como os do Brejo Grande e do Itanguá, dentro do brejo e do mangue (AVIDOS, 1928, p.296).

Vários outros serviços foram registrados como esforços para dotar a cidade de um sistema de abastecimento e distribuição de água eficiente, tanto para as regiões já consolidadas como para aquelas em expansão. Desapropriações e indenizações, conservação do trecho por onde passava a tubulação, implantação de pilares de sustentação da rede coletora foram ações realizadas nas bacias do Panellas e Bubu. No intuito de evitar a poluição das águas do Panellas, com a passagem de tropas e pedestres, foi construída a estrada denominada Samambaia, em substituição à existente na referida bacia. A linha adutora de Pau Amarello foi reformada; foram construídas casas para guardas da linha adutora e instalação de linha telefônica; foi concluída a cobertura do reservatório da Santa Clara; para abastecer prédios de duas ruas da Chácara Muniz Freire, foi construída uma estação elevatória com reservatório e bomba com motor elétrico, capazes de vencer as cotas mais elevadas; finalizou-se a construção de sistema de abastecimento da Vila Rubim e Morro de Santo Antônio por meio de elevação mecânica; melhorias foram realizadas nos sistemas de abastecimento de Jucutuquara, Cariacica e fez-se aumento de redes de distribuição na Ladeira do Chafariz, Ladeira São Francisco, Praia Comprida, Barro Vermelho e Praia do Suá; foi realizada reforma em vários pontos da rede de distribuição de água; foram feitas manutenção e conservação da linha adutora do Panellas e Pau Amarello, nos canos submarinos, bem como conservação das represas de mesmos nomes; realizou-se uma série de pequenos serviços, como desligamento de água, sondagens para cadastro de consumo de água de Vitória, colocação de registro de incêndio, derivações e instalações de hidrômetros.

Os serviços de esgotamento sanitário, em muito menor proporção que os serviços de abastecimento e distribuição de água, também fizeram parte das solicitações da cidade em mutação. Foram ampliadas as redes de Jucutuquara, da Chácara do Moniz, da Rua Nestor Gomes - Ladeira do Chafariz, de uma rua transversal à Rua Norte e da Rua São João na Vila Rubim; além disso, houve reformas, manutenção e conservação de todo o sistema de coleta de esgoto. Informações orçamentárias muito revelam acerca desses dois importantes aspectos do campo da infraestrutura que, antes de representarem um item de conforto urbano, se constituíam em ação mais efetiva no processo de higienização física da cidade. No resumo das despesas efetuadas no ano de 1927, com os serviços da Diretoria de Água e Esgoto, Avidos

(1928) informa que foram gastos 474:326\$294 (quatrocentos e setenta e quatro contos, trezentos e vinte e seis mil, duzentos e noventa e quatro réis) com os serviços de água e 59:457\$725 (cinquenta e nove contos, quatrocentos e cinquenta e sete mil, setecentos e vinte e cinco réis) com os serviços de esgoto, ou seja, os investimentos em coleta de esgoto foram, aproximadamente, oito vezes menor do que os investimentos em captação e distribuição de água. Essas duas despesas anteriores, somadas às "Despesas Geraes" de 206:548\$535 (duzentos e seis contos, quinhentos e quarenta e oito mil, quinhentos e trinta e cinco réis), totalizaram 740:332\$554 (setecentos e quarenta contos, trezentos e trinta e dois mil, quinhentos e cinquenta e quatro réis) gastos com todo o sistema de saneamento da capital. E no quadro das receitas advindas das taxas sanitárias, relativas aos serviços de água e esgoto, no ano de 1927, foram arrecadados 336:826\$500 que, somados aos 16:056\$800 relativos ao recolhimento de cauções, no mesmo exercício, totalizaram 352:883\$300 (trezentos e cinquenta e dois contos, oitocentos e oitenta e três mil e trezentos réis).

Mesmo considerando o serviço de água, na época em tela, um sistema mais oneroso do que o serviço de esgoto, o fato pode ajudar a entender o duplo déficit que as nossas cidades vêm, historicamente, acumulando na área de esgotamento sanitário. O primeiro diz respeito à baixa prioridade para o serviço de esgotamento, comparada ao serviço de água, que teve investimento oito vezes maior, resultando, inexoravelmente, em menor cobertura dos serviços de esgoto e maiores danos à saúde e ao meio ambiente. Uma chave explicativa para essa discrepância talvez resida no fato de a água constituir-se em um valioso ativo na vida de uma cidade, pois ela faz tudo girar, da roda da economia doméstica às demais escalas da vida econômica de um lugar, ao contrário do esgoto, que representa apenas um passivo muito incômodo nas contas da economia da urbanização. O segundo déficit é econômico, uma conta que, na história das cidades brasileiras, sempre teimou em fechar, não somente pelo fato de as despesas com todo o sistema terem apresentado valores mais de duas vezes superiores à receita, mas, principalmente, pela gestão pouco profissional dispensada ao setor, bem como pela ausência de critérios socioambientais mais refinados no método que orienta a cobrança por tais serviços. Podemos, assim, mais uma vez, observar que a modernização urbana

brasileira é uma verdade relativa ou, ainda, que a reinvenção da cidade, em qualquer dos casos estudados, sempre se fez de forma parcial e incompleta.

Projeto tão cogitado pelas autoridades quanto necessário ao desenvolvimento econômico do Espírito Santo, especificamente, à sua capital era a estruturação do porto de Vitória. Florentino Avidos não conseguiu concluí-lo, mas conseguiu dar início a uma obra que acumulava um atraso histórico. Datam de 1881 os primeiros estudos para elevá-lo da condição de porto natural para um equipamento urbano devidamente aparelhado. Como já assinalado, em 1892 o governo federal concedeu, por um prazo de 50 anos, à Companhia Brasileira Torrens, o direito de explorá-lo após realização das obras de melhoramentos. Um plano de trabalho foi elaborado e não executado. O Decreto nº. 5.951, de março de 1906, transferiu a concessão da Companhia Brasileira Torrens para a Companhia Porto de Victoria. Outro plano de obras foi elaborado, dirigido por Emilio Schnoor, e aprovado por meio do Decreto nº. 7.994, de 12 de maio de 1910, detalhado na Mensagem de Governo, do ano de 1927, enviada por Florentino Avidos ao Congresso Legislativo.

Durante longos anos perdurou tal situação, até que por iniciativa do governo Nestor Gomes, foi decretado pelo Congresso Federal e sancionado pelo Exmo. Sr. Presidente da República a resolução autorizando o Governo da União a encampar a antiga concessão da Companhia Porto de Victoria e a contractar a execução e exploração do porto com o Estado do Espírito Santo. Já em meu Governo fui autorizado a firmar entre este Estado e a União contracto da concessão para execução e explorar taes obras que nos foram entregues a 7 de setembro de 1925 (AVIDOS, 1928, p.304).

Figura 46 – Porto de Vitória



Fonte: Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo.

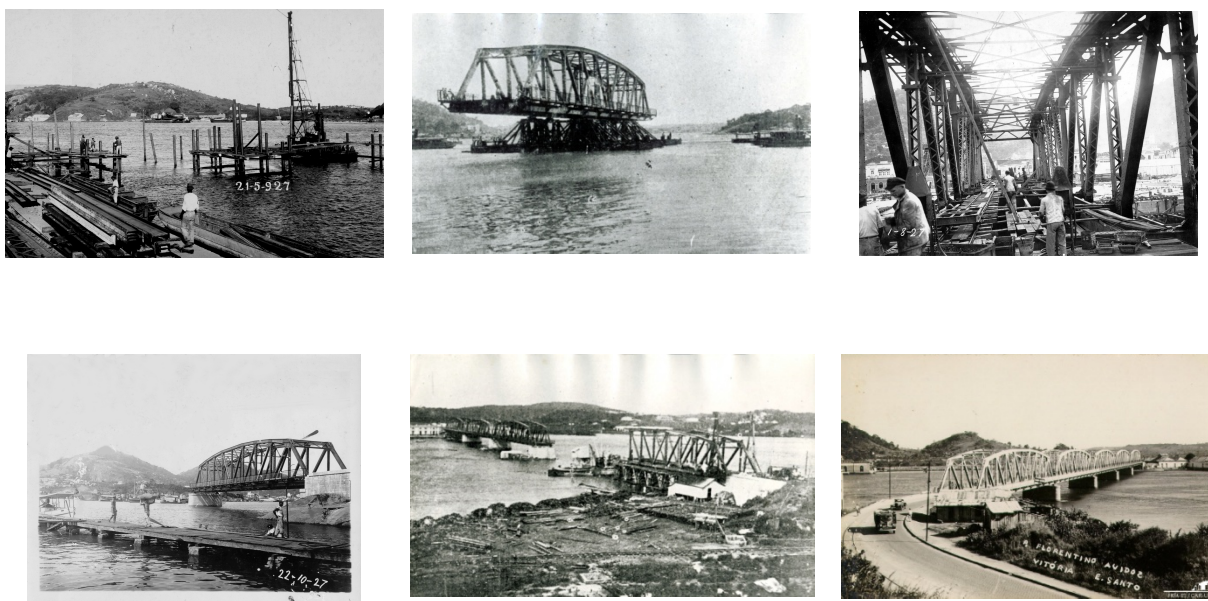
Nota: O porto de Vitória em obras, no ano de 1927, durante o governo de Florentino Avidos.

O projeto iniciado por Florentino Avidos partiu daquele organizado pela Companhia Porto de Victoria, que compreendia três seções de cais se estendendo até o forte São João, conforme previu o contrato entre o governo estadual e federal. Do programa geral das obras, Avidos iniciou a primeira seção do cais, que consistia nos serviços de construção da muralha de cais com 8,5m de altura e 130m de extensão; construção de 35m de cais de assentamento do lado do porto Schmidt; conclusão do trecho da muralha de 4,5m e 8,5m iniciados pela antiga Companhia Porto de Victoria; revisão da dragagem do canal de acesso, dragagem dentro do ancoradouro e desmonte de rocha submarina, em um volume total de 27.000m³; construção de três armazéns, calçamento, linhas férreas, rede de águas pluviais, iluminação, abastecimento e distribuição de água, aquisição e montagem do aparelhamento do porto, que foram orçados em 13.746:702\$200 (treze mil setecentos e quarenta e seis contos, setecentos e dois mil e duzentos réis). No projeto do governo estadual, concomitante aos melhoramentos do porto, havia a previsão da construção de uma ponte que Florentino Avidos também executou.

Segundo o plano apresentado pelo Estado, e em vias de acabamento, o local escolhido para a ponte metálica projectada foi o da ilha que liga os terrenos da firma A. Prado & Cia., ao extremo oeste da Ilha do Príncipe, contorna esta por seu lado oeste e atravessa o canal entre ella e Victoria na Vila Rubim para dahi, acompanhar a avenida Cleto Nunes, contornar o morro da Santa Casa de Misericordia, pelos fundos dos armazens de café existentes no caes Schmidt e sahir no caes do porto (AVIDOS, 1928, p.305-306).

O comprimento da ponte construída totalizou 330m, composta de cinco vãos de 66 m cada um; por isso, mesmo levando o nome do seu criador, Florentino Avidos, a ponte sobre o canal ao sul da Ilha do Príncipe ficou popularmente conhecida como "Cinco Pontes". O outro módulo de um único vão de 66m, sobre o canal ao norte dessa mesma ilha, estrangulado pelos enrocamentos, pelo cais de saneamento e, por fim, pelos aterros, não demorou a ser batizado de "Ponte Seca".

Figura 47 – Ponte Florentino Avidos



Fonte: Arquivo Geral do Município de Vitória e Arquivo Público do Estado do Espírito Santo.

Nota: Várias etapas da construção da ponte Florentino Avidos. Montagem do autor.

De acordo com o Decreto nº. 17.289, de 22 de abril de 1926, a ponte ficou orçada em 5.595:652\$123 (cinco mi quinhentos e noventa e cinco contos, seiscentos e cinquenta e dois mil, cento e vinte e três réis). O custo do conjunto compreendendo a 1ª. seção do porto e das respectivas pontes totalizou o montante de 19.880 contos de réis. Também foram iniciados os trabalhos de melhoramentos da ponte da Passagem, sem conclusão dos serviços dentro da gestão.

As obras realizadas pelos Avidos a todos impactou. Alguns ficaram encantados com as rápidas mudanças, tecnologias e inovações, outros os acusavam de perdulários, de gastar mais do que o Estado tinha capacidade de arrecadar. Polêmicas à parte, ao engenheiro Luiz Serafim Derenzi as pontes inspiraram profundamente.

O insulamento intimida, porque isola, diminui, porque enclausura. O homem sente-se como que abandonado pelo destino. A ilha é um refúgio, uma instância de repouso temporário. A permanência delimita o horizonte. A ilha desperta o sentimento de fuga; vale como tábua de salvação ao naufrago desesperançado. Refeitas as forças, ambiciona-se o continente, o mundo que se desdobra em todos os quadrantes. O complexo é coletivo. Nenhuma cidade pode crescer no delimitado perímetro, que a fatalidade geológica confinou, entre cadeias de montanhas agrestes e braço de mar a refletir-lhe os contornos estéreis. A ponte é a segurança, é o traço de união da parte ao todo, a integração da gleba à pátria comum. Vitória se interiorizou na alma dos municípios distantes, o Estado se fez capixaba (DERENZI, 1995, p.185-186).

Figura 48 – Ilha do Príncipe



Fonte: Arquivo Geral do Município de Vitória e Arquivo Público do Estado do Espírito Santo.
Nota: Ligação da ilha de Vitória com o Município de Vila Velha passando pela Ilha do Príncipe.

O advento da ponte, do porto, das rodovias, das ferrovias e de tantas outras intervenções urbanísticas deu mais fluidez aos negócios que geravam riquezas e novas expectativas, tornando Vitória uma dinâmica praça comercial muito similar ao empório de comércio e riqueza sonhado por Muniz Freire. A valorização imobiliária surgia como um novo elemento na economia local, a cidade se expandia com maior velocidade, a divisão ficava mais nítida entre a cidade urbanisticamente estruturada

e as precárias formas de ocupação, bem como os segmentos sociais a elas relacionadas. Enfim, como consequência dessas e de outras tantas características e contradições, Vitória seguia determinada em sua reinvenção.

6 O REORDENAMENTO DA VIDA NA CAPITAL CAPIXABA

(...) O tempo que vivermos, se for mesquinho, amesquinha o eterno.

Agostinho Silva

Apreender a cidade em sua totalidade diz respeito à compreensão do processo que abarca a inserção histórica do homem no seu lugar, uma vez que as cidades agregam à sua constituição, além de cimento e pedra, significados simbólicos produzidos pela trajetória dos indivíduos que coabitam em seu território. No entanto, aquilo que, na longa duração, preservamos como expressão da cidade muito mais se vincula ao ambiente fisicamente construído do que às práticas socialmente edificadas. Mumford (2004, p.11) ensina que "antes da cidade, houve a pequena povoação, o santuário e a aldeia, o acampamento, o esconderijo, a caverna, o montão de pedras; e antes de tudo isso, houve certa predisposição para a vida social".

Então, se antes da cidade houve a sociabilidade, algo nos diz que a sua condição de existência, o seu ordenamento territorial, a natureza e a constituição dos seus espaços urbanos mantêm correspondência direta com as narrativas desenvolvidas tanto no campo da produção material como da política, da cultura e das variadas formas de sociabilidades ali encerradas. Seguindo tal lógica, podemos afirmar que as transformações urbanísticas que tiveram início na cidade de Vitória, no fim do século XIX, em função de exigências das novas relações estabelecidas em um mundo cada vez mais globalizado, mudaram radicalmente a paisagem urbana tão quanto solicitaram aos cidadãos novas práticas e costumes. Sem determinismos quanto à existência de uma ordem natural na influência de uma categoria sobre a outra, não há dúvida de que o permanente movimento existente na indissociável relação entre espaço e sociedade, naquele período, produziu tensões necessárias à transformação das ruas e ao reordenamento da vida na capital capixaba que se reinventava.

Os códigos de posturas de Vitória, editados nos anos de 1890, 1901 e 1925, são expressão máxima do desejo de se reinventar a localidade, de construir uma cidade

completamente distinta daquele anfiteatro à beira mar. A cidade colonial, que fora implantada aos pés do maciço central e que deslizava suavemente por suas curvas de nível, viria a conhecer a fria e indiferente linha reta que, por onde passou, subtraiu da cidade o inesperado das tortuosas ruas coloniais. A urbanística moderna mudou o perfil da cidade e passou a mudar também os estilos de vida urbana, mudanças que foram incorporando novos hábitos no cotidiano dos cidadãos e novos conhecimentos que a modernização entrelaça nas relações sociourbanas. A rua larga e reta se impôs traçada no ideário do projeto modernizador e a cidade se fez outra, diante do movimento mais rápido e intenso do fluxo das mercadorias e do apressado deslocamentos das pessoas, que alteraram em definitivo o metabolismo urbano. A casa, a rua e os espaços de convívio passaram a obedecer a uma nova ordem. Por imposição das inovações e exigências do mercado, das intervenções do Estado e pela força da lei, mudou-se a cidade e com ela a vida de sua gente. Os códigos de posturas foram ferramentas que legitimaram a transformação das ruas e o reordenamento da vida. Nessas normas, encontram-se, de forma subjacente ou manifesta, uma ideia de cidade completamente distinta da velha Vitória. Para novos tempos, novas mentalidades. Para uma nova cidade, um novo cidadão.

6.1. UMA PODEROSA TEIA DE LEGALIDADE URBANA

Sem importar a posição que ocupavam no jogo da política local, se adversários políticos ou correligionários, praticamente todos os presidentes que passaram pelo palácio Anchieta, no transcorrer da Primeira República, não pouparam críticas à cidade de Vitória, no que se refere à natureza dos espaços urbanos, à rede de infraestrutura instalada e à qualidade dos serviços públicos prestados. Mesmo que os presidentes reconhecessem sua bela paisagem ou o seu excelente posicionamento geográfico, estratégico à inserção nos mercados nacionais e internacionais, para eles a origem e a estrutura colonial da cidade faziam-na tributária do atraso, grave empecilho ao desenvolvimento da economia capixaba e à prosperidade de sua gente. Uma breve sequência de discursos oficiais, retirados das mensagens de governo, possibilita perceber o conteúdo invariavelmente similar em mais de trinta anos de críticas constantes à velha cidade. José de Melo Carvalho Muniz Freire, no final do século XIX, foi um dos primeiros a dispará-las:

A começar pela Capital, que foi sempre a principal cidade do Estado, nada acharemos digno de menção. Cidade velha e pessimamente construída, sem alinhamentos, sem gosto, sem arquitetura, segundo os caprichos do terreno; [...] mal abastecida de água; com um serviço de iluminação à gás duplamente arruinado, pelo estado do material e pela situação da sua empresa; [...] sem um teatro, sem um passeio público, sem bons hospitais, sem um serviço de limpeza bem organizado, sem um matadouro decente; desprevenida de toda defesa sanitária; necessitada de construir novos cemitérios devido á irrevogável condenação dos atuais; (MONIZ FREIRE, 1896, p.17).

Após o segundo mandato de Muniz Freire, assumiu o coronel Henrique da Silva Coutinho, presidente por ele apoiado, que mais adiante rompeu com o seu antecessor. Segundo Tallon (1999), o seu governo foi bastante prejudicado pela crise econômica e pouco pôde fazer, além de muito zombado pela oposição ao adquirir bondes obsoletos da cidade de Niterói, puxados por muares. As divergências políticas com Muniz Freire não o impediam de pensar de forma idêntica sobre a capital do Estado.

[...] Esta verdade resalta do facto por todos nós presenciado e sabido de não termos água senão em estações pluviosas; de não termos exgottos; de não haver serviços perfeitos de limpeza de nossas ruas e largos [...]. [...]a nossa Capital se fôr auxiliada pelos poderes municipaes e do Estado, se methamorphoseará, de cidade sem attactivos, sem hygiene e sem belleza em cidade aprasivel, confortavel, linda (COUTINHO, 1904, p.22-23).

Sucedendo o coronel Henrique da Silva Coutinho, foi eleito presidente do Estado o candidato governista, Jerônimo de Souza Monteiro, empossado sob fortes suspeitas de corrupção eleitoral, pois contabilizou 7.989 votos contra apenas 13 votos do segundo colocado e 10 votos do terceiro. Como visto na Seção 5, Jerônimo Monteiro realizou um governo com significativas obras e também compartilhou do mesmo pensamento de seus antecessores.

Cidade mal construída, de ruas estreitas, sem alinhamento, com edificios de feição e architectura antiga e colonial, espalhados desordenadamente, segundo os accidentes do terrenos, estava desprovida de um regular serviço de limpeza e de hygiene publicas, de água e de exgottos. A illumination era deficientissima, [...] o hospital estava quase em ruinas, o cemiterio publico era de area insufficiente. Era emfim uma cidade absolutamente despida das mais rudimentares e das mais essenciaes condições de hygiene e de confôrto (MONTEIRO, 1913, p.203).

Da mesma forma, o engenheiro Florentino Avidos, presidente de Estado que realizou o maior número de obras que percorrem o período investigado, também não poupou severas críticas à capital capixaba.

Ruas apertadas, ladeadas de velhos prédios, ameaçando desabamento, calçadas em geral com alvenaria de pedras seccas, roliças, sem drenagem, com serviços de água e esgotos, defeituosos em grande parte, com frequentes interrupções, quasi todos precisando de completa reforma (AVIDOS, 1928, p.274).

A posição uníssona dos presidentes do Estado do Espírito Santo revela o quanto a elite política do período, independente das diferenças pontuais que pudessem existir entre eles, compartilhava do entendimento acerca das condições físicas da cidade capital e da insuficiência que as estruturas urbanas, construídas para dar suporte às atividades do período colonial, apresentavam à dinâmica socioespacial daquele momento. Tal postura também denota a força que a ideologia do progresso exerceu sobre as lideranças, reclamando urgência na modernização da cidade. Em processo idêntico a outras cidades capitais, Vitória compartilhava o desejo de se tornar uma grande praça comercial, um empório de comércio e riqueza, como sonhou Muniz Freire, uma metrópole inspirada na moderna urbanística parisiense, como tantas outras cidades pelo mundo afora. O desejo de viver em uma metrópole ou, pelo menos, em uma cidade que compartilhasse alguns elementos que pudessem identificá-la como tal era comum às classes mais abastadas. O ideário de modernidade habitava corações e mentes das classes hegemônicas de um sistema que imprimia um caráter cosmopolita à produção e ao consumo em todos os países, fossem eles centrais ou periféricos, influenciando a mentalidade das elites até das cidades situadas nas localidades mais distantes dos centros urbanos mais desenvolvidos.

Os segmentos mais abastados da sociedade capixaba, no período em questão, se enquadram naquilo que discute Marins (1998), quando afirma que as elites emergentes acreditavam que tinham a missão de livrar o país do atraso colonial, pensamento muito característico do início do período republicano brasileiro. Demolições realizadas para viabilizar as obras de embelezamento e saneamento da cidade, apelidadas no Rio de Janeiro como “bota-abaixo” e em Vitória como “boa ideia”, extinguiram as possibilidades de os segmentos populares coabitarem os antigos centros históricos das cidades que, uma vez modernizados, almejavam “europeizar” as formas urbanas e os hábitos de sua população. Conforme informam Follador e Ferreira (2015), nas últimas décadas do século XIX, o positivismo, o racionalismo e o modernismo desembarcaram no Brasil, juntamente com teorias defendidas pela antropologia evolucionista europeia de embranquecimento racial.

Esse aparato ideológico teve influência nas reformas urbanas realizadas na capital do Espírito Santo e na cidade do Rio de Janeiro.

Nesse contexto, o cerne da motivação da reforma urbana estava principalmente nas questões relativas à saúde pública e na desarticulação de um modelo urbano de aspecto ainda colonial que emperrava o desenvolvimento econômico, seja da vitrine do país, Rio de Janeiro, ou de uma capital bem mais modesta como Vitória. Seguindo por esse viés, identificamos ações do Estado, não somente no combate às epidemias e nas reformas de ruas e avenidas, mas na regulamentação de leis que alterassem certas práticas cotidianas e centenárias, as quais não cabiam mais no novo projeto (FOLADOR; FERREIRA, 2015, p.72).

Assim, o instituto da reinvenção da cidade se consolidava por meio de uma rede de fatores conjugados que tentavam adequar a velha Vitória ao arquétipo de cidade moderna. À evidente necessidade de melhorias urbanas e sanitárias somavam-se a força da ideologia do progresso e a instituição de um novo marco legal, que faziam as elites capixabas desqualificarem insistentemente a cidade colonial com objetivo de legitimar o seu arrasamento e validar as intervenções modernizadoras. Sobre os escombros da história e das tradições da velha cidade, amparada por um persistente discurso de desconstrução do universo colonial e por um novo marco regulatório instituído pelos códigos de posturas municipais, se realizava a produção social da cidade reinventada. De acordo com Rolnik (1997), por toda a trajetória da cidade na História sempre esteve presente um arcabouço legal a controlar a ação dos homens sobre os seus assentamentos, uma invisível, silenciosa e poderosa teia de legalidade urbana, um conjunto de normas urbanísticas que regulamentavam a produção do espaço na cidade.

Mais além do que definir formas de apropriação do espaço permitidas ou proibidas, mais do que efetivamente regular a produção da cidade, a legislação urbana age como marco delimitador de fronteiras de poder. A lei organiza, classifica e coleciona os territórios urbanos, conferindo significados e gerando noções de civilidade e cidadania diretamente correspondentes ao modo de vida e à micropolítica familiar dos grupos que estiveram mais envolvidos em sua formulação. Funciona, portanto, como referente cultural fortíssimo na cidade, mesmo quando não é capaz de determinar sua forma final. Aí reside, talvez, um dos aspectos mais interessantes da lei: aparentemente funciona, como uma espécie de molde da cidade ideal ou desejável (ROLNIK, 1997, p.13).

Há que se notar, então, subjacente às intenções do legislador, uma cidade que se pretende consolidar. Em sua vontade de organizar o espaço urbano, em ordenar o crescimento da cidade e em regulamentar os usos e as atividades que serão induzidos ou restringidos sobre o território, coabita uma ideia de cidade que se quer

instituir. Desde os tempos imemoriais, as cidades vivem sob regulamentação quanto ao uso e ocupação do território. Aristóteles (2002), em sua obra denominada *Política*, ao perceber que as novas atividades desenvolvidas na cidade, principalmente na *Ágora*, estavam mesclando práticas políticas com práticas de mercado, causando degradação e decadência da tradição política clássica, passa a propor a reorganização do espaço urbano como solução à degeneração política em Atenas, propondo, para tanto, uma “*Ágora livre*” dos elementos denotativos do mundo do trabalho.

É conveniente que os edifícios dedicados ao culto das divindades e aqueles reservados para os banquetes públicos dos primeiros juizes sejam agrupados num local apropriado a sua finalidade, a não ser que a lei dos sacrifícios ou o oráculo de Pítia não indique um local especial e determinado. Tal local deve ser suficientemente visível a fim de que a majestade dos deuses possa nele manifestar-se, e bem fortificado a fim de que nada possa temer de parte das cidades vizinhas. É ainda de toda conveniência que abaixo desse local se ache a praça pública, feita igual àquela da Tessália, que se chama a Praça da Liberdade [ou *Ágora Livre*]. Tal praça será desimpedida de tudo o que se vende ou compra: os artesãos, os agricultores e os que desempenham profissões desse tipo não deverão dela se acercar, a menos que os chamem os magistrados. [...] A praça que vai servir de mercado para os produtos de toda espécie deve ser separada da Praça da Liberdade, e colocada de tal modo que seja fácil para ela levar tudo o que chega por mar e as mercadorias do país. [...] desejamos que a praça localizada na cidade alta seja dedicada ao descanso e que o mercado atenda a todas as transações entre os particulares (ARISTÓTELES, 2002, p.139).

Respeitando os devidos tempos históricos, "o pensamento aristotélico põe em evidência, ou quem sabe inaugura, uma ideia que será absorvida e, muito frequentemente, posta em prática pelos sistemas de planejamento urbano do mundo ocidental" (FERREIRA, 2009, p.32), uma vez que, a fim de reparar a virtude perdida no desempenho das atividades políticas, Aristóteles, ao invés de sugerir mudanças de caráter ético no desenvolvimento das práticas sociais, propõe realizar o reordenamento espacial da cidade, separando o território por categorias de usos e atividades, como se a exclusão espacial porventura sanasse ou evitasse as urdiduras urbanas e os conflitos sociais. Podemos perceber idêntica intencionalidade na reformulação dos espaços urbanos coloniais quando da sua modernização. Na trama urbana da cidade reinventada, não cabia mais às elites que contracenassem com os velhos tipos sociais e seus "incivilizados" hábitos e costumes, da mesma forma que não mais interessava às abastadas famílias compartilharem com os pobres, comumente identificados como classes perigosas, o espaço urbano agora enobrecido, como se o recente passado colonial e escravista pudesse ser apagado

da memória por decreto ou desconstruído junto com as demolições imputadas à velha cidade.

Importante frisar também que o discurso de Aristóteles se refere apenas a uma pequena porção do território ateniense, ou seja, à acrópole, edificada na parte mais alta do relevo da região, local onde eram construídas as estruturas mais nobres da cidade, como templos e palácios. Tal qual no mundo helênico, na cidade reinventada o estabelecimento de normas restringindo, proibindo ou permitindo determinados usos e atividades fazia com que a própria legislação passasse a determinar uma porção da cidade que se localizava dentro e outra às margens da lei. Aliás, somente na cidade constituída sob os domínios da lei é que se pode identificar a materialização da intencionalidade do legislador. É nela que conseguiremos identificar qual a subjacente ideia de cidade ali relacionada, pois, na maior porção do território edificado, na cidade fora da lei, essa lógica não opera. Falamos então de uma cidade partida em pelo menos duas, a cidade legal e a cidade informal, uma narrativa muito comum às cidades, independentemente do seu tempo histórico. No Brasil, por séculos seguidos, a lei silenciou sobre a cidade informal, melhor dizendo, a tradição jurídica e política brasileira carrega a pecha de tratar essa parte da cidade simplesmente como caso de polícia. Tal aspecto classista permite relativizar e interrogar as intenções latentes ou manifestas em toda e qualquer legislação, com mais acuidade ainda quando tratamos das normas urbanísticas, por imbricar e colocar em permanente equação espaço e sociedade, por querer materializar no espaço urbano as distinções presentes na vida social.

6.1.1. O Código de Posturas de 1890

A preocupação com a construção e ordenamento das cidades, no sentido de apresentar diretrizes voltadas para a organização espacial urbana, se inscreve em um código (lei), que demarca, delimita e classifica o funcionamento dos espaços, como um marco para um novo direcionamento das condições de apropriação e uso do território urbano, como um procedimento jurídico ordenador das relações e das determinações voltadas para a melhor convivência nas cidades. Assim, os códigos de postura despontam como uma medida política de estabelecimento de uma

ordem, implícita em um conjunto de normas, buscando estabelecer uma regulamentação coletiva de convívio social nas cidades.

Esse tema ganha expressão, no Brasil, na Constituição Política do Império, elaborada por um Conselho de Estado e outorgada pelo Imperador D. Pedro I, em 25 de março de 1824: reza em seu Capítulo II, art. 169, ao tratar "Das Câmaras", que "o exercício de suas funções municipaes, formação das suas Posturas policiaes, applicação das suas rendas, e todas as suas particulares, e uteis attribuições, serão decretadas por uma Lei regulamentar" (BRASIL, 1824), ou seja, a instituição dos códigos de posturas municipais no Brasil, denominados anteriormente como posturas policiais, ocorre na segunda década do século XIX. Tais códigos apresentavam-se como regulamentação tanto do ambiente construído como da vida estabelecida nas cidades. Sua abrangência envolvia questões normativas quanto aos espaços urbanos edificados, como a padronização das calçadas, largura das vias e altura das edificações, bem como pretendia definir o comportamento do cidadão na cidade socialmente construída. Os códigos de posturas, ao tratarem de maneira conjunta as formas espaciais e as práticas sociais urbanas, tinham a intenção de regulamentar e controlar a cidade fisicamente edificada, como também instituir e disciplinar um novo conjunto de hábitos e costumes que se desejava fazer valer aos cidadãos. Assim, os códigos de posturas municipais podem ser observados como uma forma de manter a sociedade em constante vigilância, por meio do controle dos atos e da disciplina dos comportamentos individuais, condicionando o cotidiano da população por meio de mecanismos regulamentadores, conforme explica Michel Foucault.

Temos, portanto, nas sociedades modernas, a partir do século XIX até hoje, por um lado, uma legislação, um discurso e uma organização do direito público articulados em torno do princípio do corpo social e da delegação de poder; e por outro, um sistema minucioso de coerções disciplinares que garanta efetivamente a coesão deste mesmo corpo social (FOUCAULT, 1979).

No caso de Vitória, capital do Estado do Espírito Santo, o Código de Posturas municipais, do ano de 1890 e suas posteriores revisões dentro do período estudado, realizadas em 1901 e 1925, foram estruturados no mesmo sentido, de forma a estabelecer regras para controle da construção predial e dos espaços urbanos, como também para o estabelecimento de normas de comportamento do cidadão, dos hábitos e costumes relacionados ao uso da cidade e à interação social. Dessa

forma, o Código de Posturas buscava reordenar os padrões urbanísticos e controlar as práticas sociais, procurando enquadrar a cidade e a cultura popular dentro de valores que as elites julgavam mais apropriados à nova cidade.

O jornal “O Estado do Espírito Santo”, em edições entre o dia 7 e o dia 17 de junho de 1890, publicou na íntegra o primeiro Código de Posturas da cidade de Vitória do período republicano, adotado pelo Conselho da Intendência Municipal, em 4 de junho 1890, que impôs uma série de normas construtivas, sanitárias, comerciais, de segurança pública, de caráter moral, enfim, todas relativas à organização da vida na cidade. Em termos estruturais, a norma se subdividiu em seis capítulos, dos quais os cinco primeiros contam com três títulos cada um e o último e sexto capítulo dedicam-se às disposições gerais, assim estruturados:

Tabela 10 – Estrutura do Código de Posturas de 1890

CÓDIGO DE POSTURAS MUNICIPAIS - VITÓRIA 1890	
CAPÍTULO I	
Título I	Cemitérios, inumação e exumação de cadáveres, enterramento de animais, carnes arruinadas
Título II	Esgotamentos de pântanos e águas estagnadas, aterros, tapamento de terrenos abertos, valas, etc.
Título III	Limpa de rios, valas, canalização de águas, corte de matas, depósito de lixo e imundices, aterros, escavações, morte de urubus, aves marinhas, etc.
CAPÍTULO II	
Título I	Internatos, colégio para educação de crianças, hospitais, enfermarias, loucos em casas particulares
Título II	Hotéis, hospedarias, restaurantes, confeitaria, estalagens, quitandas, fechamento de portas etc.
Título III	Comércio de carne, leite, víveres, peixe, vinhos artificiais, gêneros e bebidas falsificadas
CAPÍTULO III	
Título I	Cocheiras, estrebarias e curtumes
Título II	Fontes públicas, praias, cais da cidade, empachamento de ruas, obras ruinosas e escavações
Título III	Do exercício de medicina, farmacêuticos, venda de medicamentos e fábricas
CAPÍTULO IV	
Título I	Moral pública, salubridade e asseio
Título II	Alinhamento de ruas, edificações etc.
Título III	Estradas, lavouras, rios e animais
CAPÍTULO V	
Título I	Uso de armas ofensivas, compras e vendas proibidas
Título II	Depósito e vendas de materiais inflamáveis
Título III	Ancoragem dos navios e saveiros
CAPÍTULO VI	
Disposições Gerais	

Fonte: Jornal O Estado do Espírito Santo de 07 a 17 de junho de 1890.

Nota: Montagem do autor.

O primeiro capítulo legislava sobre questões sanitárias, uma preocupação muito presente ao longo do período pesquisado, dadas as frequentes epidemias. Regulamentava a construção dos cemitérios, proibindo sua localização dentro do perímetro urbano, os quais deviam manter distância mínima de trezentos metros de qualquer residência; vedava o enterramento de cadáveres dentro dos claustros das igrejas ou ordens terceira, uma longa tradição católica; além de tornar obrigatório, para os que falecessem de moléstias transmissíveis, epidêmicas ou não, o isolamento do cadáver do recinto geral das sepulturas. Tratava também do esgotamento de pântanos e águas estagnadas, da obrigatoriedade de aterros de áreas alagadas, da proibição de construções às margens dos rios, da proteção dos mangues e mananciais, regulamentava os serviços de remoção de limpeza pública, entre outros.

O segundo capítulo regulava de temas relacionados aos estabelecimentos de educação e saúde, tornava obrigatório o licenciamento desses estabelecimentos junto à Intendência Municipal para seu pleno funcionamento ou quando da necessidade de mudança de endereço, mas sempre com grande preocupação ligada aos aspectos sanitários e de higiene. Proibia a aplicação de castigos psicológicos nas escolas e obrigava pais ou responsáveis a realizarem vacinação regular das crianças. A norma não admitia que hospitais e enfermarias que recebessem pacientes portadores de moléstias comuns também recebessem doentes com enfermidades de natureza epidêmica ou contagiosa. O código somente admitia a guarda dos loucos furiosos pela família, desde que restritos aos limites do lar; ter loucos pelas ruas da cidade virava caso de polícia. Ainda no mesmo capítulo, a legislação determinava a obrigatoriedade de licenciamento, junto à Intendência Municipal, agora das instalações industriais ou comerciais, que intencionassem comercializar víveres, leite, bebidas alcoólicas e fermentadas, bem como colocava, sob igual obrigação, alfaiatarias e oficinas de qualquer natureza, sempre objetivando com essa medida, a realização de exame e parecer da inspetoria de higiene nos edifícios que sediariam tais iniciativas. Da mesma forma, definia uma série de procedimentos sanitários para o abate de animais destinados ao consumo, sua comercialização nos açougues das cidades, que, a partir da publicação da lei, estavam sujeitos a normas específicas de construção, aparelhagem e manipulação de carnes e pescados.

Deve-se atentar para o fato de que, na data de promulgação da referida lei, em Vitória, os deslocamentos se faziam, essencialmente, a pé ou em veículos movidos por meio de tração animal, tanto que no terceiro capítulo do Código de Posturas havia preocupação em se normatizar as atividades das cocheiras e estrebarias instaladas na cidade. A Intendência Municipal mantinha, sob suas ordens, agentes nomeados para fiscalização do asseio de fontes públicas, lavanderias, praias e cais, como também para a fiscalização do cumprimento das obrigações de moradores de preservarem limpas as testadas de seus prédios pelo menos até dois metros de distância das suas casas. Do mesmo modo, fazia-se o controle da obediência às normas e aos procedimentos exigidos para construção e preservação predial, despejo de lixo e materiais fecais fora de lugar e horário estabelecidos para tais atividades. Já era um tempo em que médicos, cirurgiões, parteiras e farmacêuticos eram obrigados a se registrarem na Intendência Municipal para poderem realizar o exercício legal da profissão, sob uma série de regras a regulamentar a fabricação e comercialização de medicamentos.

Em termos da relação entre a cidade fisicamente edificada e a socialmente construída, é no quarto capítulo que o legislador estabelece e demonstra sua mais forte conjugação. Ao mesmo tempo em que determina o novo padrão urbanístico a ser seguido, com definições para a retificação das vias, com a exata medida da largura das ruas, travessas e calçadas, da proibição de elementos construtivos que interceptassem a passagem de pessoas e veículos, também tratava de legislar sobre o asseio e a moral pública. A adoção de um código de posturas, dessa forma elaborado, fornece evidências acerca da ideia de cidade nele estabelecido, revelando que os parâmetros determinantes da reformulação da cidade de Vitória se identificavam com os paradigmas da cidade modernizada.

No Artigo 129, Título II, que trata do alinhamento das ruas, das edificações etc., ficou definido que, a partir daquela data, seriam dados alinhamentos pela intendência para as ruas que se abrissem e deveriam ter largura mínima de dez metros, as travessas, de seis e as estradas, de cinco metros, procurando sempre retificá-las. O Artigo 131 impunha a obrigatoriedade da construção de calçadas aos proprietários de imóveis na capital, sob pena de multa aos infratores e demolição em caso de execução irregular, bem como especificava o tipo de material a ser utilizado em sua pavimentação. Já no Artigo 132, a preocupação era a retificação da rua d'Alfandega,

antiga Conde d'Eu, e futura Jerônimo Monteiro, uma vez que os proprietários ficavam obrigados, no prazo de três anos, contados a partir da data de publicação do código, a levar suas propriedades até o alinhamento definido pela intendência ou recuá-las, mediante desapropriação, quando as edificações excedessem o alinhamento invadindo a rua. Definiu-se também, nesse mesmo Artigo, um padrão construtivo específico para a referida rua, ou seja, proibiu-se a construção de casas térreas e os sobrados que ali fossem construídos deveriam ser com platibanda para evitar que as águas oriundas dos telhados vertessem para a rua.

Cabe aqui abirmos espaço para destacar as observações que faz Rolnik (1997) acerca da transformação territorial pela qual passavam o espaço doméstico e sua relação com a rua, que vinha ocorrendo nas cidades brasileiras na segunda metade do século XIX, para entendermos a dimensão das profundas e complexas mudanças que estavam em curso na vida privada, nas relações sociais e no espaço público.

A casa térrea ou sobrado urbano do período colonial era construída diretamente sobre o alinhamento, em lotes estreitos, mas profundos. A casa era então uma unidade de produção e consumo, que abrigava a família, agregados e escravos. [...] No seu interior, atrás de rótulas e gelosias, ficavam enclausuradas as mulheres com suas crianças pequenas e escravos produzindo para a subsistência da família. A sala de viver ou varanda, situada nos fundos da casa, próxima à região de serviços, era simultaneamente um lugar de estar e serviços da família, agregados e escravos. Não havia muita diferença entre a planta e o programa das casas mais ricas e as mais pobres: a diferença residia basicamente no material de construção [...]. Era na rua - e não dentro da casa - que a família se socializava: os homens, no dia-a-dia dos largos e praças; as mulheres, nas procissões e festas públicas. [...] Nas ruas, e mesmo dentro das casas, a proximidade de condições sociais distintas não parecia produzir perigo ou ameaça, pois as distâncias morais supriam as distâncias físicas, o rigor dos sinais de respeito e hierarquia e as diferenças no vestir corrigiam a familiaridade da vida coletiva. Os limites entre os grupos sociais eram clara e rigidamente definidos [...] (ROLNIK, 1997, p.29-30).

Por oportuno, registramos novamente a pertinência daquilo que Lepetit (2001) chama a atenção como a indissociável relação entre espaço e sociedade, ou seja, no período analisado, as transformações se davam em todas as dimensões da vida na cidade, mudavam-se as ruas, as praças, os meios de transporte, os lotes, as edificações, os cômodos das casas, enfim, tudo se punha em metamorfose porque mudando também estavam as famílias, as relações sociais, a ciência e as mentalidades. Nada escapava ao turbilhão modernizador.

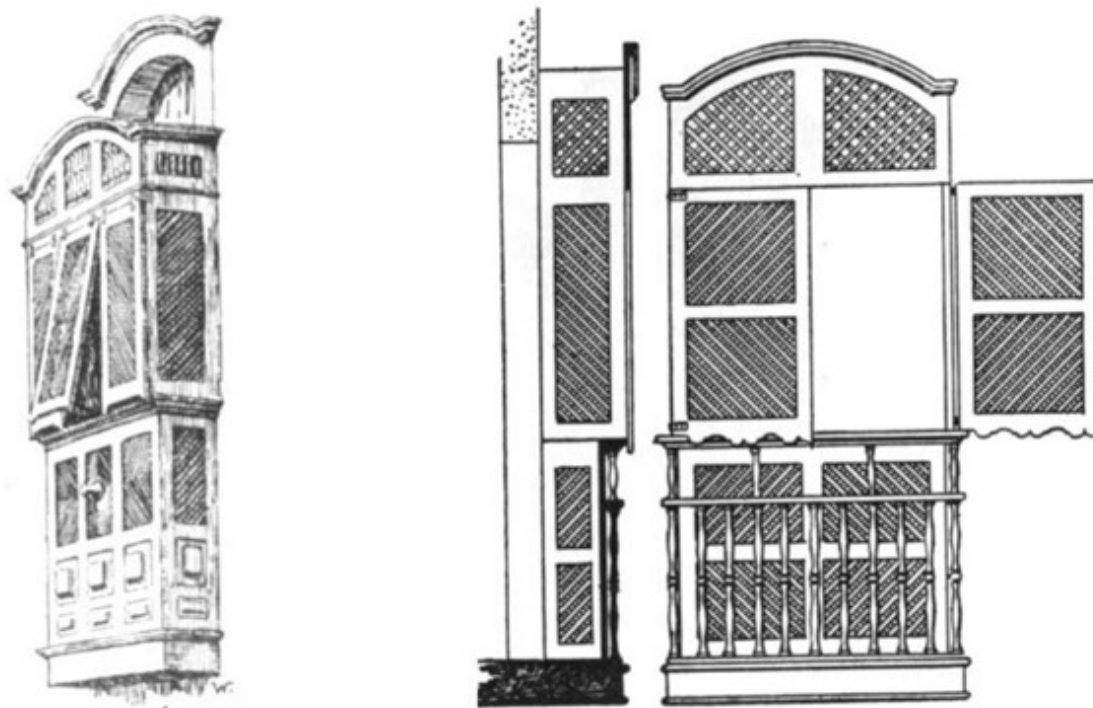
Ainda segundo Rolnik (1997), com o passar dos anos as casas se distanciaram do alinhamento dos terrenos e a sala, dos olhares estranhos, acelerando o desaparecimento das rótulas, postigos e gelosias, que foram substituídas por janelas com vidros importados. O recuo frontal afastou a casa da rua e os recuos laterais afastaram-na de lotes e edificações vizinhos, tornando-a totalmente isolada dentro do próprio lote. No interior dela, surgiram novos compartimentos, como corredores, elementos de transição entre cômodos, e sala de visitas, para receber público selecionado, paramentada com uma profusão de objetos decorativos que configuraram uma redefinição territorial das elites: "[...] o que desponta aqui é uma região pública no interior da casa, que progressivamente vai se opor ao espaço da rua. Se a rua mistura grupos sociais, origens e sexos, a sala de visitas seleciona as misturas permitidas" (ROLNIK, 1997, p.31). Retirava-se, assim, os "homens de bem" do convívio das ruas, uma vez que a casa agora possuía sala de visita ou escritório e as sociabilidades externas passavam a ocorrer, preferencialmente, em salões, clubes privados ou cafés. Essa transformação ocorreu justamente no momento em que a racionalização do espaço urbano retificava ruas e avenidas, transformando-as, prioritariamente, em espaço de circulação, momento quando, segundo a autora, se estabeleceu um conflito histórico jamais resolvido "entre a apropriação da rua como espaço de circulação e todos os demais usos, automaticamente excluídos" (ROLNIK, 1997, p.31), com a expulsão de tipos sociais indesejáveis, bem como das incompatíveis atividades que até então se desenvolviam na cidade que se queria modernizada.

Como regra geral, pode-se dizer que a reforma urbana, realizada em várias cidades brasileiras, iniciada nos anos finais do século XIX e levada a termo nas décadas iniciais do século seguinte, ao retificar, alargar e pavimentar as vias da antiga cidade colonial, transformou-a, via de regra, em lugares de passagem, subtraindo boa parte da sua natureza polissêmica ao dedicar, prioritariamente, o uso dos seus espaços aos deslocamentos. A estratégia adotada para regularizar o tráfego foi banir das ruas atores sociais e elementos construtivos que, segundo a lógica corrente, atrapalhava o trânsito da apressada modernização, que necessitava fazer circular um conjunto cada vez maior de pessoas, igualmente apressadas, e maiores volumes de mercadorias cada vez mais diversificadas. Essa era uma realidade que já vinha sendo vivenciada por outras cidades nacionais, como São Paulo — que teve o

primeiro conjunto de normas urbanísticas com a publicação do Código de Posturas no ano de 1875 — e a capital da República — Rio de Janeiro, com Código de Posturas desde o ano de 1830 —, como informa Silva (2012) ao discorrer sobre as memórias do urbanismo na cidade do Rio de Janeiro, no período entre 1778 e 1878, relatando que esses documentos produzidos pela esfera legislativa municipal "dão conta da legislação relativa ao alinhamento, limpeza, higiene, iluminação, trânsito e uso dos espaços da cidade. A instituição do Código de Postura foi uma exigência da lei de 1º. de outubro de 1828 (criação dos Municípios brasileiros)" (SILVA, 2012, p.94).

Vitória, capital do Estado do Espírito Santo, no final do século XIX, mais especificamente em 1890, por ocasião da instituição do primeiro Código de Posturas do período republicano, no Artigo 130, Título II do Capítulo IV, inseria na categoria de proibidos os elementos construtivos denominados rótulas e postigos, o que configurava uma preocupação com o livre trânsito das ruas. "Herdados de antigas práticas arquitetônicas advindas do período da ocupação mulçumana na Ibéria, as rótulas eram folhas basculantes de gelosias, isto é, de treliças de madeira compostas por fasquias entrecruzadas" (MARINS, 2001, p.31). Postigos nada mais eram do que uma pequena porta que se abria em outra maior para rápidas visadas com serventia de pouca monta. Ainda conforme o autor, as rótulas tinham como função controlar a aeração e a entrada de luz nos ambientes internos, do mesmo modo que os balcões quando se apresentavam encerrados por rótulas e gelosias, bastante idênticos ao que na cultura árabe denomina-se de *mousharabieh*, que fora recepcionado e adotado pelas regiões do norte do Mediterrâneo e na Ibéria árabe, tendo ali permanecido após a reconquista, principalmente nas áreas mais quentes ao sul da região. Podemos realizar uma melhor visualização desses elementos por meio da Figura 49.

Figura 49 – Fechamento em muxarabiê, rótulas e gelsias



Fonte: Rodrigues (1979, p.163-165).

A Figura 50 dá a conhecer maiores detalhes da arquitetura civil colonial brasileira, onde aparecem o uso das rótulas, balcões e gelsias, mostrando casas que se posicionavam no alinhamento da rua, sendo a edificação da esquerda composta por duas casas geminadas, sem afastamento lateral, janelas com rótulas que, após sua proibição, passaram a ser substituídas por janelas tipo guilhotina, com caixilharia de vidro importado, conforme indicado. Na figura da direita, temos a representação de um sobrado com sacada e sótão, de uso residencial nos pavimentos superiores, e no pavimento térreo um compartimento para uso comercial ou garagem para veículo, bem como a porta de acesso à residência. Acima, sob telhado cerâmico tipo capa e canal, sacadas com balcões em gelsias, porta central com rótula e gelsia e no terceiro pavimento, janelas tipo guilhotina envidraçadas.

Figura 50 – Casas geminadas e sobrado com sacada e sótão (início do século XIX)



Fonte: <<http://www.casadorio.com.br/moradia-carioca/fachadas>>. Acesso em: 17 jul. 2015.

Olhares mais atentos poderiam questionar como prematura a inclusão, já em 1890, da proibição do uso de rótulas nas edificações na cidade de Vitória. O primeiro argumento se vincularia ao baixo dinamismo da cidade, uma vez que a referida proibição estava atrelada ao aumento do fluxo de transeuntes e veículos, o que na data em questão ainda não era uma realidade local. O segundo se fundamentaria no fato de haver a forte possibilidade de a legislação em tela não ter sido uma criação original dos legisladores municipais, mas baseada em um código de outra cidade mais desenvolvida que, ao ser adaptado à realidade local, manteve o Artigo proibitivo. Fazendo o contraponto, podemos relativizar tais questionamentos a partir de algumas evidências advindas do período investigado. Mesmo com pouquíssimas fontes, observamos a utilização dos elementos construtivos em debate nas edificações da época por meio dos únicos remanescentes da arquitetura colonial civil na cidade de Vitória, localizados atrás da Catedral Metropolitana. Conforme a Figura 51, os sobrados geminados não possuíam afastamento lateral nem frontal, eram cobertos por telhas tipo capa-canal e implantadas em lotes de grande profundidade e frente estreita. O sobrado à esquerda apresenta janelas com caixilhos em vidros e o da direita possui, no pavimento superior, três janelas guarnecidas por balcão com gelosia.

Figura 51 – Casas na Rua José Marcelino, Cidade Alta, Centro de Vitória, tombadas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional



Fonte: Governo do Estado do Espírito Santo. Site da Secretaria de Estado da Cultura. Disponível em: <<http://www.secult.es.gov.br/patrimonios/imoveis/page:2>>. Acesso em: 17 jul. 2015.

Além dessas evidências quase óbvias, por ser de conhecimento geral o passado colonial da arquitetura da cidade, podemos verificar que o aumento de deslocamentos ocorreu em Vitória tanto pela narrativa já realizada nas seções anteriores, sobre a dinâmica local e as transformações ocorridas no período, como por algumas disposições presentes no Código de Posturas editado em 1901, que revisou e ampliou o código de 1890. O processo de revisão da norma é uma prática que ocorre quando identificada a necessidade de atualização da legislação às novas realidades apresentadas pela localidade que a lei normatiza. Assim, o referido código de 1901 demonstrava grande preocupação com o fluxo de pessoas e veículos pela cidade quando dedicou o capítulo XXVI para tratar do trânsito livre na via pública. Em seu Artigo de número 337, proibia o cidadão de permanecer sentado, parado ou deitado no passeio público; o Artigo 340, por sua vez, proibia descansar fardos, barris, grades ou outros volumes em qualquer parte onde pudessem estorvar ou prejudicar o trânsito público; já o Artigo de número 442 estabelecia a andadura (velocidade) que os veículos deveriam transitar pelas ruas da capital: os veículos de carga deveriam se locomover a passo; veículos dedicados à condução de passageiros, quando em chão plano ou ascendentes, a trote regular; nas descidas, a meio trote; e qualquer veículo nos encontros de ruas, a passo. Esses e outros Artigos já dão notas de uma estratégia adotada pela Intendência

Municipal para regularizar o tráfego, dando livre curso aos deslocamentos de pessoas e mercadorias. Nesse sentido, os elementos construtivos, como as rótulas, e até mesmo os balcões, se projetavam diretamente sobre o passeio, criando obstáculo ao livre trânsito, uma vez que as edificações se localizavam na exata linha que delimitava o imóvel e a rua.

Ainda com relação às rótulas, Marins (2001) realiza uma qualificada análise desse elemento na sociedade e na arquitetura urbana do Brasil colonial e esclarece que essas grades compostas por travessas oblíquas de madeira, denominadas gelosias, tradicionalmente foram interpretadas como forma de se preservar o recato, resguardar o lar e o pudor das mulheres que nas sociedades conquistadas ficavam quase somente reduzidas à reclusão, protegidas dos olhares e perigos externos. Um ditado sempre presente nos discursos tradicionais acerca do uso social desses elementos construtivos era "ver sem ser visto", como se esses artefatos prestassem somente para separar a casa e a rua, uma visão nada invulgar presente tanto nos escritos dos viajantes, que sob as referências exógenas interpretavam realidades alheias, como também em contemporâneas produções científicas. Em sua investigação, Marins (2001) se põe a navegar em sentido oposto à visão tradicional, que via nas rótulas e gelosias elementos de separação dos espaços interno e externo, ou seja, obstáculos às sociabilidades.

Em sociedades urbanas atravessadas pela herança do cerimonial aristocrático português, radicalizado pela escravidão peculiar ao espaço brasileiro e pelo temor da decadência advinda das constantes oscilações econômicas, deve-se compreender o permanente uso das rótulas e balcões vazados como uma prática que viabilizava a comunicação e sociabilidade, sem que os espaços associados à condição senhorial fossem formalmente transpostos. Casas e ruas continuavam-se pelas frestas que constituíam as grades de madeira, cifrando olhares e palavras, sem que o apanágio de distinção social e espacial — de existência indiscutível — fosse formalmente rompido, relação essa em tudo semelhante àquelas que se davam nos confessionários, que também faziam comunicar confessor e confessante (MARINS, 2001, p.33).

Ainda sobre o Artigo 130, que proibia a construção de rótulas e postigos, proibia também a construção de casas de palha na cidade, com multa prevista de vinte mil réis e demolição da obra, às custas do proprietário. O código de postura, que determinava a transformação das ruas da cidade, também intencionava transformá-las em cenário de uma nova vida pública. Porém, esta nova vida pública haveria de transcorrer por igualmente novos cenários urbanos onde não cabia mais elementos

construtivos que remontassem ao período anterior. O passado colonial com todas as suas incômodas práticas e representações deveria ser banido da vida na nova cidade e a casa de palha, além de remontar a um passado bem mais distante, representava a antítese da modernização desejada, mais do que não se encaixar nos padrões estéticos da cidade que se queria reinventar ela denotava rusticidade e pobreza, para ela estava destinado um território bem delimitado e distante, a cidade de palha na Vila Rubim, região que o Estado e sua legislação urbanística fingiam não enxergar.

Em conexão física e ideológica com um mundo em ansiosa mutação e com uma legislação urbanística que impunha transformações dos espaços, dos hábitos e dos costumes, mesmo com persistentes resistências, a instituição do Código de Posturas representou um forte desejo de reordenamento da vida coletiva. Muito além da imposição de uma série de normas construtivas, tratou também de regularizar a moral pública e as relações de convivência dos cidadãos, com seus pares e com a própria cidade, temas bastante presentes no Capítulo IV - *moral pública, salubridade e asseio* e VI - *disposições gerais*, do código de 1890, uma vez que o Capítulo V trata, basicamente, da venda de jóias, de quem poderia portar arma de fogo e dos impostos imputados a navios e saveiros ancorados.

O Artigo 179, das Disposições Gerais, enunciava, explicitamente, que era proibido transitar vagabundos após as dez horas da noite, mas não explicitava quais os critérios utilizados para um cidadão ser enquadrado em tal categoria. Talvez resida aqui um daqueles fatos sociais não explícitos, que as fontes históricas oficiais geralmente silenciam ou não manifestam, como fatos não ditos que a escrita da História só acessa realizando cruzamentos a partir de evidências. Definitivamente a cidade reinventada não seria para compartilhamento de todos. Assim como as prostitutas, os marinheiros e os malandros foram empurrados da Rua Duque de Caxias — que se modernizava —, para uma região mais distante onde as "picaretas vigorosas"⁴⁰ ainda não haviam chegado, outros tipos sociais, como os denominados "vagabundos" pelo Código de Posturas de 1890, não seriam considerados mais compatíveis com a nova cidade. Os indivíduos dados à embriaguez também não eram bem-vindos à cidade reinventada, uma vez que o Artigo 59 a eles proibia a

⁴⁰ Expressão utilizada por Luiz Serafim Derenzi (1995) como título do Capítulo XXXI da sua obra.

venda de bebidas alcoólicas, fato que torna a lei, de certo modo, cômica ao proibir a venda de bebidas aos indivíduos dados à embriaguez. Da mesma forma, pessoas suspeitas, ébrios, vagabundos e desordeiros estavam proibidos de se abrigarem em hotéis e hospedarias da cidade, porque o Artigo 60 não só proibia seus proprietários de hospedá-los como exigia que assinassem um termo na Secretaria da Intendência, obrigando-os a registrar e remeter à polícia, diariamente, uma relação dos hóspedes que ali se instalassem, com nomes, empregos e sinais característicos, além de prever uma multa de trinta mil réis para quem não obedecesse e o dobro para quem reincidisse.

Ainda no Capítulo IV, do Artigo 117 ao Artigo 127, ao tratar da moral pública, salubridade e asseio, vedava-se uma série de atividades arraigadas aos hábitos cotidianos dos cidadãos, como criar porcos, cavalos, cães e cabras leiteiras, deixando-os soltos nos domínios da cidade, com promessas de pesadas multas e pena de prisão igualmente para quem provocasse algazarras e batucadas, alaridos e estrondos com música e foguetes, gritos e tiros à noite; a quem andasse desonestamente vestido; praticasse obscenidades e participasse de reuniões e ajuntamentos ofensivos à moral e aos bons costumes. O Artigo 193, Capítulo VI que trata das disposições gerais, vedava a prática das quitandeiras proibindo-as de estarem parada nas ruas e portas, bem como estendia esta proibição aos criados de servir que estacionassem seus equipamentos de trabalho nas ruas, tavernas e adros das fontes, prevendo multa de cinco mil réis e possibilidade de prisão.

Muito além da moral pública, da salubridade e do asseio, o Código de Posturas de 1890 desejava um corte profundo nos hábitos e costumes da vida social capixaba, revelado pelo Artigo 187, presente nas Disposições Gerais, que proibia várias formas de jogos que necessitassem reunir mais de três pessoas para sua prática, entre eles os jogos de entrudo, precursor do carnaval — uma prática de manifestação popular que, de acordo com Soihet (1999), era tida como atrasada, selvagem e grosseira, sobre a qual foi lançada uma grande campanha repressiva. Segundo Pesavento, ao analisar as transformações urbanas modernizadoras, “era preciso dar aos cidadãos o seu lugar na urbe e normatizar a vida. Códigos de posturas municipais impuseram novas práticas, mais condizentes com o *status* de ‘cidade’. O caminho da modernidade passava pela adequação a padrões desejados” (PESAVENTO, 1996, p.38). Dessa forma, a rua começou a absorver todos os efeitos

apresentados por uma sociedade em remodelação, passou a refletir as transformações imputadas ao espaço urbano e um novo ordenamento social foi imposto à vida coletiva.

6.1.2. O Decreto nº 75 de 11 de março de 1901

O Código de Posturas Municipais da cidade de Vitória, do ano de 1890, foi revisado e instituído por meio do Decreto nº. 75, de 11 de março de 1901. Do ponto de vista estrutural, sofreu alterações que simplificaram seu entendimento quando comparado à estrutura do código anterior. Enquanto o código de 1890 trabalhou com cinco capítulos em grandes blocos temáticos, subdivididos em três títulos cada um, demonstrando esforço do legislador em agrupar temas assemelhados, o código de 1901 dividiu toda a norma em apenas dois títulos. No primeiro, dedicou-se em definir o poder de polícia do Município e suas respectivas atribuições. No segundo, abrigou 28 capítulos de forma linear, sendo cada um deles destinado a um tema específico; o 29º capítulo foi dedicado às disposições gerais, conforme demonstra a Tabela 11.

Tabela 11 – Estrutura do Código de Posturas de 1901

CÓDIGO DE POSTURAS MUNICIPAIS - VITÓRIA 1901	
TÍTULO I	
Polícia municipal	
TÍTULO II	
Capítulo I	Da conservação da via pública
Capítulo II	Das construções e reconstruções
Capítulo II	Hotéis, hospedarias, casas de pasto, albergues, casas de saúde e hospitais
Capítulo IV	Casas comerciais e indústrias
Capítulo V	Dos edifícios destinados a reuniões, assembleias, espetáculos, etc.
Capítulo VI	Ruínas, vistoria, execução
Capítulo VII	Conservação do bem público, matas e jardins
Capítulo VIII	Da caça
Capítulo IX	Da pesca
Capítulo X	Da limpeza em geral, dos pântanos e águas estagnadas
Capítulo XI	Da limpeza dos rios, valas, hortas e capinzais
Capítulo XII	Do asseio público
Capítulo XIII	Corretores de hotéis, amas de leite, criados e carregadores
Capítulo XIV	Da alimentação pública - carne, pão, leite, gêneros de primeira necessidade
Capítulo XV	Vacina, colégios, escolas
Capítulo XVI	Hospitais e casas de saúde
Capítulo XVII	Hotéis, hospedarias, casas de pensão, albergues, quitandas, tascas
Capít XVIII	Casas comerciais e indústrias, casas de comestíveis
Capít XIX	Casas industriais, explosivos e inflamáveis
Capítulo XX	Fechamento de portas
Capítulo XXI	Espetáculos e divertimentos públicos
Capítulo XXII	Dos mercados e lavanderias públicas
Capítulo XXIII	Das casas de aglomeração de animais
Capítulo XXIV	Enterramentos e outras providências
Capítulo XXV	Denominação de ruas, numeração dos prédios, outras providências
Capítulo XXVI	Trânsito livre na via pública - proteção aos animais
Capítulo XXVII	Das licenças em geral - comércio especial - dos pesos e medidas
Capítulo XXVIII	Viação em geral - veículos
Capítulo XXIX	Disposições Gerais

Fonte: Arquivo Público do Espírito Santo.

Nota: Montagem do autor.

Acerca do mérito, nota-se que o código de 1890 continuou como base da legislação revisada, mas com um grau maior de detalhamento quanto aos procedimentos adotados para as ações de controle, fiscalização e punição. No que tange ao grande arco temático que se propôs a abranger, o legislador reescreveu ou complementou boa parte dos Artigos, realizou inserção de outros tantos, denotando a forte pressão dos recentes desafios impostos pelo crescimento urbano e pela influência que o pensamento tecnicista começou a exercer, mas sempre no sentido de reafirmar o compromisso com a modernização da cidade e com as mudanças das práticas sociais que se queria impor aos cidadãos.

Algumas inovações surgiram no decorrer do texto, como a preocupação com a arborização urbana, definida no Artigo 23, Título II, Capítulo I - *da conservação da via pública*, que autorizava aos proprietário de imóveis a arborização da frente de sua propriedade, desde que assistido pelo engenheiro municipal. No parágrafo único do citado Artigo, a municipalidade obrigava-se a arborizar todos os logradouros com mais de dez metros de largura. No Capítulo II - *das construções e reconstruções*, Artigo 31, aparece pela primeira vez a obrigatoriedade de o proprietário apresentar à municipalidade projetos técnicos para se edificar na cidade, os quais deveriam ser assinados por um engenheiro que seria o responsável pela execução do projeto e da obra. Há que se ressaltar, nessa obrigatoriedade, o duplo efeito produzido pela norma, quais sejam a intenção do legislador ao tornar compulsória a contratação de profissional técnico especializado, ao mesmo tempo em que pretendia obter ganhos com as possíveis melhorias de estética e de segurança das edificações, o que aprofundou ainda mais a distância entre a cidade legal e a cidade informal. Além da barreira cultural imposta — uma vez que o poder público não reconheceria qualquer outra forma de se edificar a cidade se não por meio do discurso técnico elaborado por especialista —, outro obstáculo que se interpôs foi o custo da empreitada, motivos que, a outros somados, até hoje excluem boa parte da população e do espaço urbano brasileiro dos possíveis ganhos com processos de ordenamento territorial.

O Artigo 38, em seu parágrafo primeiro, além de reiterar a proibição do uso de rótulas e postigos, tal qual no código anterior, vedava que as casas situadas no alinhamento do logradouro público tivessem, em seu pavimento térreo, qualquer elemento construtivo abrindo para o exterior — especialmente esquadrias —,

demonstrando uma permanente preocupação com o livre fluxo nas vias e passeios. Já o Artigo 40 reservava à municipalidade o direito de permitir a instalação de quiosques destinados ao comércio nos passeios públicos, uma prática muito anterior a sua previsão legal, conforme informa Elton (1986), quando afirma que o primeiro quiosque a surgir na capital capixaba, de propriedade do senhor Sebastião da Costa Madeira, data do ano de 1892. Além do exercício da prática comercial, o local se constituía em importante ponto de sociabilidade urbana, mesmo que o autor, em sua atenta descrição, considere-o anti-higiênico, ponto de malandragem, local de brigas e pancadarias a ser evitado pelos cidadãos mais precavidos.

Figura 52 – Quiosques da rua do Comércio, junto ao Porto dos Padres, e bonde à tração animal



Fonte: Biblioteca Central e Centro de Artes da UFES.

O movimento marítimo, intenso no Porto dos Padres, isso em decorrência do comércio que lhe ficava de frente, propiciou a abertura de muitos botequins à beira mar — os chamados quiosques. Nesses originais botequins, hexagonais ou redondos, de madeira, cobertos de zinco e pintados a óleo, tomava-se cachaça pura ou com xarope, bebia-se café requentado, caldo de cana, comia-se linguiça e manjuba frita, batata doce assada, bolos mata-fome, rapadura, bijus, bananas, coisas trazidas do Porto do Cachoeiro, de Cariacica, das Serras e das fazendas de Itaquari (ELTON, 1986, p.70).

A Figura 52 oferece uma boa representação desses espaços de sociabilidades localizados na antiga Rua do Comércio, atual Avenida Florentino Avidos, de frente para os sobrados e casas comerciais, bem como do Porto dos Padres, denominação

desde o tempo dos jesuítas, onde atracavam saveiros e navios para o embarque e desembarque de mercadorias, principalmente do valioso café. Atualmente a referida avenida ainda mantém sua tradição comercial, no entanto, na virada do século XIX para o século XX, o comércio atacadista de Vitória ali se fazia intenso. A rua também abrigou o edifício onde funcionava a sede do jornal “Província do Espírito Santo”, por volta da década de 1880. Com o advento dos bondes puxados por animais, o autor informa que a Rua do Comércio virou atração e local de visitação para acompanhar a saída e a chegada dos bondinhos que levavam os passageiros até o Forte de São João. Com grande dinamismo social, esse logradouro também era o ponto preferido para aprecia o das regatas promovidas e disputadas pelos clubes de remo Saldanha da Gama e  lvares Cabral, uma das poucas diversões existentes na cidade.

Além de permanecerem as preocupa es com a higiene, a ventila o das edifica es e as demais obriga es de caráter sanitário, o Código de Posturas de 1901 designou o Capítulo VI para tratar exclusivamente dos procedimentos de vistoria dos prédios em ruínas e conseqüente demoli o, em alguns casos específicos de forma compulsória, fato que demonstra a existência de considerável número de prédios em estado precário e o persistente desejo de renova o urbana. Do mesmo modo, observamos as primeiras iniciativas de compartimenta o da cidade quanto ao uso do solo, ou seja, a legisla o urbanística tratou de definir lugares específicos para realiza o de determinadas atividades, retirando-as da área urbana. Os cemitérios foram os primeiros a terem localiza o proibida dentro do perímetro urbano, desde o código de 1890. Pelo Artigo 236, do Código de Posturas de 1901, ficou estabelecida a mesma proibi o aos curtumes, bem como às fábricas de velas de sebo, de destilar água ardente, de torrar tabaco em fornos, de sabão ou quaisquer outras que porventura empregassem ingredientes a viciar a atmosfera, que só poderiam se funcionar onde a municipalidade assim permitisse. Para os estabelecimentos já instalados na época da promulga o da referida lei, foi concedido prazo de até 3 anos para mudança. Esses e outros procedimentos similares constituem aquilo que poderíamos classificar como normas precursoras dos atuais zoneamentos urbanos, que definem usos e atividades permitidas, toleradas ou proibidas para cada zona da cidade.

Figura 53 – Ladeira Caramuru, na cidade alta, antes da construção do viaduto

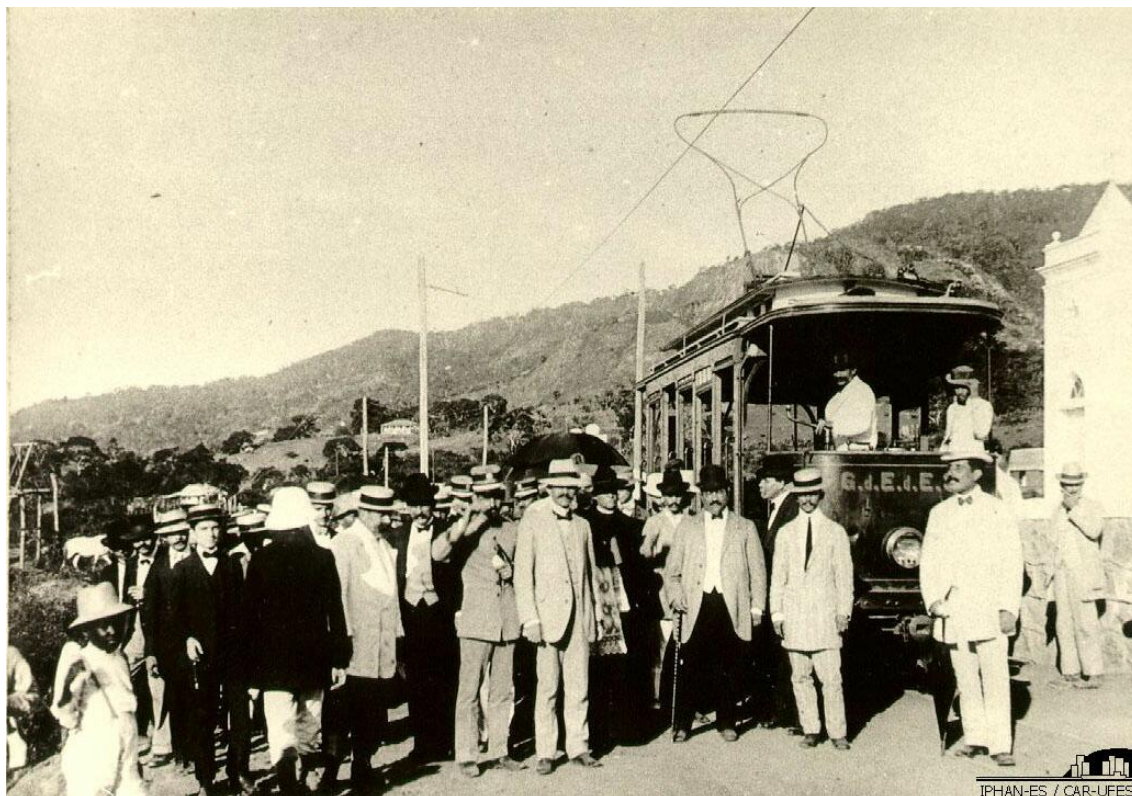


Fonte: Arquivo Geral de Vitória. Biblioteca Central e Centro de Artes da UFES.

Nota: Prédios em ruínas, uma forte preocupação presente nos Códigos de Posturas.

Toda decisão, além de representar uma ruptura com o seu oposto, trouxe intrinsecamente suas naturais consequências. Sem entrar no mérito da questão, ou seja, sem produzir juízo de valor ou discutir a pertinência acerca da decisão de retirar essa ou aquela atividade do perímetro urbano, no início do século XX, ação característica das cidades que se modernizavam, vale lembrar que, para essas atividades se estabelecerem e se desenvolverem a bom termo, muito também se teve que investir em infraestrutura para viabilizar estradas, energia, transporte, entre outros investimentos, para as novas regiões ocupadas. Há que se admitir que esse procedimento abriu uma nova fronteira para fins de urbanização, como no caso da região de Santo Antônio que, na data de inauguração do cemitério, no ano de 1912, conforme demonstrado na Figura 54, encontrava-se totalmente desprovida de infraestrutura urbana, fato que podemos constatar observando o seu entorno, embora já contasse com uma linha de bonde a induzir a futura ocupação da região.

Figura 54 – Bonde estacionado no portão do Cemitério de Santo Antônio, após a inauguração, em 1912



Fonte: Instituto do Patrimônio Histórico e Arquitetônico Nacional – ES. Centro de Artes da UFES.

Nota: Região muito distante do centro histórico e entorno com características rurais.

Devemos também considerar que a instalação de atividades industriais fora do perímetro urbano demandava um fluxo constante de mão de obra, que por sua vez demandaria estradas e transporte. Não havendo tal possibilidade, muito comum se fazia a instalação de núcleos habitacionais próximos às unidades de produção, geralmente sob precárias condições. Em outros termos, à modernização das cidades imputou-se, além da estratificação social com exclusão dos pobres das áreas enobrecidas, a também clássica compartimentação do solo urbano quanto às categorias de usos e atividades determinadas para cada região da cidade, o que nos leva a identificar a origem de grandes problemas com os quais as cidades hoje convivem: alto preço da terra; dispersão, vazios e especulação urbana; alto custo de manutenção dos serviços públicos; problemas de mobilidade; enfim, todos visceralmente ligados às formas de apropriação e uso do espaço urbano, mais relacionado à mercadoria do que a um produto capaz de cumprir alguma função social.

O Capítulo V, do Código de 1901, faz referência aos edifícios destinados a reuniões, assembleias e espetáculos. Sabemos que não é invulgar a lei estabelecer normas e procedimentos para atividades já em pleno curso, o que nos faz crer no crescimento desse tipo de atividade concomitantemente ao crescimento da população e ao estabelecimento de novas práticas sociais na cidade que se modernizava. No referido período, as práticas de reuniões e encontros em espaços públicos já se faziam regulares, o que vem a calhar com o entendimento de Habermas (2003), sobre a constituição daquilo que ele denominou de esfera pública burguesa que, segundo o próprio autor, se formava pela reunião de pessoas privadas, em ambientes privados de acesso público para discutir questões privadas publicamente relevantes.

A expressão “esfera pública” requer refinamento quanto a seu uso e entendimento, podendo induzir em erro caso sugira uma representação espacial como vias ou espaço de domínio público, não podendo ser confundida também com a esfera estatal, poder ou coisa pública, da mesma forma que não se apresenta como espaço edificado, mas como ambiente socialmente construído. Tratada pelo autor como a terceira instituição da modernidade capitalista, não se confundindo com o Estado e nem com o mercado, a opinião pública toma relevância e caráter universal na transição do século XVIII para o XIX, quando o surgimento da sociedade apoiada na ideologia liberal içou ao poder, por meio das Revoluções Burguesas, um segmento social até então politicamente excluído do Antigo Regime, com destaque para França, Inglaterra e Alemanha. Em termos de categoria histórica, o florescimento de uma esfera de produção social da opinião pública encontra-se ligada ao movimento desenvolvido pela sociedade burguesa, ao questionar o poder estabelecido quando do seu interesse em garantir um Estado de direito que assegurasse condições objetivas à livre manifestação de ideias, ao desimpedido fluxo de mercadorias e trabalho, pessoas e informações, sem a interferência de outras esferas, especialmente a estatal. Não faltando com a devida consideração às premissas iniciais, essa nova dinâmica dos fluxos diversos, geradoras da opinião pública — categoria trabalhada por Habermas —, jamais abdicou de um *locus* para sua produção, ou seja, sempre se desenvolveu em ambientes apropriados a sua difusão.

A “cidade” não é apenas economicamente o centro vital da sociedade burguesa; em antítese política e cultural à “corte”, ela caracteriza, antes de mais nada, uma primeira esfera pública literária que encontra as suas instituições nos *coffee-houses*, nos *salons* e nas comunidades de comensais (HABERMAS, 2003, p.44-45).

Guardadas as devidas proporções e as especificidades dos tempo históricos, no Brasil, mais especificamente em Vitória, capital do Estado do Espírito Santo, com a modernização da cidade, observamos o surgimento de alguns ambientes de reprodução cultural da modernidade burguesa, inspirados nos cafés ou *salons* parisienses, locais onde as pessoas podiam partilhar as suas ideias em espaço privado de acesso público, aperfeiçoando a arte da conversação e do debate acerca de temas privados comuns. Tais espaços eram campos propícios e fecundos ao surgimento de uma esfera pública de conteúdo não estatal, diretamente vinculada às utilidades que o universo urbano renovado pôde oferecer às novas formas de sociabilidades e à produção da opinião pública capixaba, conforme pode ser observado nas Figuras 55 e 56.

Figura 55 – Café Globo



Fonte: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo.

Assim, dilata-se o conceito de espaço público com o aparecimento de novos atores sociais e igualmente novos lugares de encontros que “dão voz a opiniões e discussões muitas vezes controversas às do Estado” (RESENDE, 2005, p.131). A nova dinâmica capitalista e a complexidade da vida que estava em curso transformaram o perfil das relações sociais no espaço público, que fora impulsionado pelas mudanças que se processaram no âmbito das relações entre Estado, sociedade civil e outras formas de poder, como também pela mediação promovida pelos meios de comunicação.

Figura 56 – Restaurante do Hotel Internacional



Fonte: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo.

No contexto deste novo modelo, em que as discussões críticas da burguesia decorrem em espaços semipúblicos da cidade como os Salões, as *Coffee Houses*, as Tabernas etc., a esfera pública burguesa parece voltar a centrar-se em torno da cidade. Na justa medida em que proporciona os espaços necessários para a formação de uma opinião pública, a cidade readquire alguma da centralidade que havia perdido com a esfera pública representativa (EIRÓ-GOMES; DUARTE, 2005, p.614).

Mais do que a reformulação das estruturas urbanas, o processo de modernização materializou nas cidades o ideário da modernidade burguesa, instituindo-o como forte representação nas relações sociais nelas estabelecidas e mudando, dessa

forma, o simbolismo e os significados do espaço público. Durante várias décadas, Vitória foi sendo paulatinamente atendida com serviços de transporte coletivo — bondes à tração animal, depois à eletricidade; água encanada, luz elétrica e rede de esgoto em algumas áreas da cidade. Com a população em crescimento, ruas e praças foram ampliadas e outras construídas, permitindo a remodelação do ambiente urbano. No entanto, nem só de pedra e cimento se edificavam as ruas da cidade moderna, a nova “[...] ordem urbano-industrial, que reinverteu as relações cidade-campo, colocou a urbe como o ‘lugar onde as coisas acontecem’ e trouxe à cena novos atores sociais, portadores de também novas práticas e ideias” (PESAVENTO, 1996, p.8). Era outro cenário que se configurava, onde apareceram a multidão e as novas formas de trabalho, novos lugares e novos meios de transporte para acessá-los. Novos espaços de encontros e convivências fizeram emergir novos hábitos, costumes e sociabilidades. Segundo Baczko (1984), viver a modernidade implica a construção de um imaginário social. Assim, portadora de uma nova identidade, a rua passou a protagonizar o espetáculo do cotidiano da cidade moderna, tornando-se o repositório das novas práticas e representações urbanas.

O Café Globo, casa comercial especializada em bebidas finas nacionais e estrangeiras, situado na Praça Santos Dumont e Rua Duque de Caxias, sob os números 29 e 44, respectivamente, contava com lâmpadas elétricas em sua fachada, com o objetivo de estender o dia até mais tarde. Da mesma forma, Rodolpho Ribeiro de Souza, proprietário do Café Rio Branco, mantinha mesas e cadeiras à frente de seu estabelecimento comercial, desde 1910. O comerciante assinou contrato com a Prefeitura Municipal, em 22 de janeiro do referido ano, que o autorizou a utilizar o espaço público do jardim da Praça Santos Dumont para vender café, refrescos, bebidas e outras mercadorias, durante seis anos. O contratado se comprometia a não impedir o trânsito público e garantir a limpeza das ruas que iria utilizar. O mesmo contrato obrigava o comerciante a zelar pela Praça, passando a ser sua responsabilidade a limpeza, a varredura, a irrigação e o cultivo de plantas, bem como a manutenção da fonte e lampiões do jardim (ARQUIVO GERAL DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA, 1895-1913). Consistiu em um típico exemplo de parceria público–privada, que determinava novo formato de apropriação e uso do espaço público.

Figura 57 – Café Rio Branco



Fonte: Arquivo Geral da Prefeitura de Vitória.

Nota: O estabelecimento comercial realizava ocupação do passeio à moda parisiense.

Elton (1986) relata as mutações do mais emblemático espaço público da velha cidade de Vitória, conhecido inicialmente como Cais Grande, depois cais da Alfândega, batizado em 1906 como Praça Santos Dumont, em homenagem ao célebre aviador brasileiro, e, por fim, em 1911, a última e atual denominação, Praça Oito, uma referência ao aniversário de fundação da cidade em 8 de setembro. Após algumas reformas que lhe renderam piso em pedras portuguesas e arborização com espécies vindas do Jardim Botânico do Rio de Janeiro, a praça se tornou um local "dos mais frequentados da ilha, embora já o fosse antes procurada, mormente às noites de quintas-feiras, visto que animadas com retretas da banda do Polícia Militar, ali se exibindo, também, de quando em vez, as filarmônicas do Rosário e São Francisco" (ELTON, 1986, p.44).

Palco central da vida social de um lugar, a praça tanto pode ser destino final ou simples ponto de passagem dos inúmeros personagens urbanos. Espaço construído no território do real, ela habita o mundo imaginário de todos que pela cidade transitam, nela vivem ou a visitam. Se for verdade que o ar da cidade liberta, a praça

é a representação simbólica da liberdade. Desde os tempos iniciais de sua existência, a Praça Oito sempre esteve no centro das tramas sociais da cidade de Vitória. Nascida à beira do cais, jamais abdicou da sua vocação para os negócios, a fofoca, o comércio e a política. Espaço genuinamente democrático, a todos encantava, não pelas dimensões napoleônicas ou deslumbrantes perspectivas, mas pela grandeza de emanar a simplicidade de sua essência, de ser praça, lugar de memória, alma da cidade.

O desavisado, ao primeiro contacto que tem com ela, se espanta, arregala os olhos, abre a boca, dá a impressão de que vai engolir o mundo. Fica sem ar. Depois, passa o fenômeno. Aos poucos, se acostuma ao ambiente. E fica sabendo que é assim mesmo, que ninguém pode mudar coisa alguma. A Praça pode ser chamada de realidade, fantasia, opinião pública. O nome, pouco importa. Ela é a Praça (ELTON, 1986, p.44).

Figura 58 – Praça Santos Dumont



Fonte: Arquivo Geral da Prefeitura de Vitória.

Nota: O Café Rio Branco localizava-se em frente à Praça Santos Dumont, atual Praça Oito de Setembro.

Dinâmica e pulsante, porque rodeada por prédios comerciais, lojas, banco e alfândega, a Praça Oito era o ponto de convergência dos que aportavam na cidade, também daqueles que, oriundos do continente, atravessavam o canal de bote até a ilha ou, como tantos que, de bonde, vinham dos arrabaldes tocar a vida na cidade. A

praça era o palco preferido dos foliões dos blocos de sujo, dos bêbados, das meretrizes ou das multidões de moços, velhos e crianças, que em suas calçadas se amontoavam para apreciar com euforia os carnavais, desprezando, assim, as posturas exigidas pelo código de 1890 que desejava cercear a livre expressão da patuleia, proibindo os jogos de entrudo, considerados como uma prática social rude e grosseira que não mais cabia na cidade reinventada. Da mesma forma, o código de 1901, em seu Artigo 292, proibiu, nas ruas ou nos lugares públicos, músicas que fizessem alusões ao governo ou a pessoas conhecidas ou ainda o uso de fantasias com uniformes militares ou de corporações oficiais, sem que tivessem obtido licença da polícia. Outro Artigo igualmente desvinculado da vida social e da cultura popular era o de número 297, que proibía a malhação do Judas, ocorrida no sábado de Aleluia.

Importante ressaltar que a norma não proibía a realização do carnaval, pois seu objetivo era, como em tantas outras medidas, eliminar as práticas ditas incivilizadas, substituindo-as por práticas socialmente aceitas, dentro de um conjunto de valores burgueses que se pretendia estabelecer como norma geral. À mentalidade da época não bastava atingir apenas o progresso material, era também necessário abrandar os costumes, introduzindo modos mais comedidos de convivência, elegância e fino trato nas ações cotidianas e urbanidade nas relações sociais. Reinventar a cidade não era apenas uma questão de mudança na disposição das pedras da velha urbe, era fundamental reordenar a vida social e instituir um universo cultural urbano próprio, em que a mudança de comportamento do cidadão comum deveria expressar um conjunto de valores aprendido espontaneamente no rico e complexo campo das relações com o outro — no caso um cidadão "tipo ideal"⁴¹ — ou pela via compulsória na forma da lei.

No processo de transformação da cidade, vários artifícios foram utilizados, por meio da legislação urbanística, no sentido de promover alterações, tanto nas práticas sociais, como nas representações simbólicas do novo espaço urbano. O Capítulo XXV, do Código de 1901, que trata da denominação das ruas e numeração dos prédios, reiterava a prerrogativa da municipalidade em nomear os lugares públicos.

⁴¹ Comumente atribuído ao sociólogo Max Weber, a criação de um "tipo ideal" auxilia a análise de uma dada realidade social, principalmente quando se trata de generalizações. Tal artifício serve como instrumento de orientação à investigação e à ação do ator, como uma espécie de parâmetro.

Fato curioso que nos chamou a atenção foi as muitas mudanças ocorridas nos nomes de logradouros, praças, escadarias, becos e ladeiras da cidade, no decorrer da trajetória da cidade colonial para a cidade modernizada. Estudos da toponímia — sub-ramo da Linguística encarregado de entender os nomes dos lugares — talvez ajudem a compreender por que os lugares mudaram tanto de nome em Vitória: Rua do Piolho > Rua Treze de Maio, Rua da Lapa > rua Thiers Veloso, Ladeira do Pelourinho > Escadaria Maria Ortiz, Rua do Ouvidor > Rua Duque de Caxias, Rua do Comércio > Avenida Florentino Avidos, Rua da Vala > Avenida da República, Campinho > Parque Moscoso, Largo da Conceição > Praça Costa Pereira, Rua do Reguinho > Rua Graciano Neves, Rua da Várzea > Rua Sete de Setembro, Rua Porto dos Padres > Rua General Osório, Ladeira do Chafariz > Rua Nestor Gomes, Rua da Alfândega > Avenida Jerônimo Monteiro, entre tantos outros exemplos.

Partindo do pressuposto que dar nome a um lugar público sempre se constituirá em um ato classificatório e político e que esses nomes surgem sob determinadas condições históricas e sociais específicas, Souza Pinto (2015), comentando a obra de Basso (1996) — que ao discutir sobre o processo de fabricação dos lugares informa que nomeá-los é uma forma de legitimar um lugar no mundo, nele pregando memórias e significados ali construídos — diz que, diante de um novo lugar,

[...] as pessoas se questionam sobre o passado desse espaço, operam um reconhecimento do mundo, classificando, construindo história, inventando história sobre o lugar, revivendo e revisando formas passadas, por meio de atos de lembrança e imaginação (SOUZA PINTO, 2015, p.9).

Assim, as ideias e práticas de um grupo social, aliadas a sua capacidade de questionar e imaginar o que teria ocorrido em determinadas localidades motivaria a fabricação dos lugares, uma ferramenta universal da imaginação histórica. Podemos então reconhecer que a fabricação de alguns lugares da antiga cidade de Vitória guarda correspondência com a prática social de nomear os espaços públicos segundo a fertilidade imaginativa que, revivendo fatos passados ali ocorridos ou identificando o lugar com alguma referência geográfica ou com alguma atividade vinculada à vida cotidiana, denominava tais os lugares de acordo com a melhor referência da existência concreta. Era uma prática que tinha a capacidade de impregnar, no espaço público, parte significativa do seu passado, deixando o território urbano preñado de sua própria história. Ao mesmo tempo em que os homens com trabalho, cimento e pedra iam edificando becos, ruas, escadarias e

vielas, com a força da memória e a graça da imaginação criativa enchiam esses mesmos espaços de relevância e significado social.

As descrições dos logradouros antigos de Vitória, realizadas por Elton (1986), apontam nesse sentido. A denominação da Rua Treze de Maio, data da abolição da escravidão no Brasil, talvez tenha ocorrido, segundo o autor, pelo fato de no passado habitarem na Rua do Piolho, primeira designação do logradouro, "muitas famílias de cor" (ELTON, 1986, p.20). Quanto à Rua Caramuru, antes denominada Rua do Fogo, o autor tem a seguinte explicação para o seu nome:

Em 1640 os holandeses, que já tinham estado no Espírito Santo, voltaram a atacar a vila de Vitória. Uma esquadra de onze barcos à vela fundeou, a 27 de outubro, na barra do porto, sob o comando do almirante Koin e do conselheiro Newland. Dia seguinte, aquele almirante desembarcou na ilha, em companhia de seiscentos a setecentos homens, exatamente no Porto das Roças Velhas (depois chamado Porto dos Padres), os mesmos se dividindo em colunas, que se dirigiram para diversos pontos da vila. Os habitantes, sob ordens do capitão-mor João Dias Guedes, também auxiliado por outras pessoas gradas, como o vigário Francisco Gonçalves Rios, frei Geraldo dos Santos, os capitães Antônio Couto e Almeida e duas companhias de índios flexeiros, reagiam prontamente ao assalto, conseguindo expulsar os invasores, após três horas e meia de luta renhida. [...] O caminho, que partia do Cais de São Francisco para a parte alta da vila, palmilhado pelos holandeses, naquele avanço de conquista, recebeu, do povo, o nome de rua do Fogo. Após assim denominada, denominação que persistiu durante mais de séculos, eis que, em 1872, a artéria passou a chamar-se Caramuru. Ressalta-se que a mesma, então íngreme, escorregadiça e estreita, com calçamento pé de moleque, era também conhecida, pela irreverência dos capixabas, como ladeira Quebra-bunda [...] (ELTON, 1986, p.22-23).

Além de referências a fatos da história social ou do cotidiano ou ainda de relevantes acontecimentos históricos, as ruas da cidade de Vitória registravam também curiosas e singelas histórias da vida de sua gente comum. Residia em uma das ruas mais interessantes e típicas da cidade o físico-mor João Antônio Pientznauer que, segundo Elton (1986), também era cirurgião da Força de Linha da Província. A Rua das Flores era paralela ao caminho que conduzia à Matriz, depois denominado Rua Domingos Martins, lá pelos no idos de 1822. Pai de três filhas — Gertrudes, Ana e Joaquina —, as jovens era consideradas as moças mais bonitas da ilha de Vitória e que, por esse fato, ficaram conhecidas como "as flores da ilha". Assim sendo, o caminho que conduzia até a casa das lindas e jovens meninas era carinhosamente chamado pela população de Rua das Flores. O autor informa que, nessa época, as ruas da cidade não possuíam placas com seus nomes e o próprio povo é que se incumbia de atribuir-lhe nomenclatura. No entanto, no Código de Posturas de 1901,

tal prerrogativa passou a ser de exclusivo direito da municipalidade que, destituindo a Rua das Flores de sua história de graça e beleza, denominou-a de Dionísio Álvaro Rozendo, homem de destaque na vida capixaba por ocupar cargos políticos e administrativos de relevância.

Boa parte dos antigos logradouros de Vitória guardavam fragmentos da história da cidade em suas designações. Na trajetória modernizadora percorrida, a cidade foi subtraída dessa rica e significativa memória coletiva. Nomes como Dionísio Rosendo, Costa Pereira, Duque de Caxias, entre tantos, decerto que funcionaram como homenagens públicas e cumpriram a lei estabelecida no Código de 1925, Artigo 335, parágrafo segundo, quando enunciava que, na nomenclatura dos novos ou na revisão dos atuais logradouros públicos, deveriam ser priorizadas datas históricas, nomes de pessoas falecidas, notáveis por serviços prestados ao Município, ao Estado, à pátria ou à humanidade, além de acidentes geográficos, elementos que, necessariamente, não guardavam relação expressiva com a rua, com a cidade ou com a vida de sua gente. Assim empobrecido, o nome dos lugares passou a se prestar apenas à localização geográfica ou para diferenciá-lo dos demais ou, ainda, a prestar homenagens póstumas desconectadas da vida da cidade.

O governo municipal de Vitória, ao estabelecer para si a prerrogativa de instituir a nomenclatura dos espaços públicos, pelo que as fontes nos conferem, adotou a lógica na qual as pessoas socialmente importantes da cidade passariam a homenagear, por meio de critérios próprios, outras importantes personalidades. Pessoas reconhecidas como de grande relevância social pelos donos do poder batizavam os lugares mais importantes. Às outras, de relevância não muito expressiva, dedicavam-se os locais de menor visibilidade. E, por fim, aquelas que na cidade reinventada não se destacassem, também jus não fariam emprestar o seu nome ao espaço urbano modernizado. Tal lógica demonstra que, em vez de fabricar lugares de memória coletiva, com relevância e significação para a localidade e sua gente, o legislador fez somente reproduzir no espaço físico as distinções hierárquicas da vida social.

6.1.3. A Lei nº. 276 de 31 de dezembro de 1925

Sancionada e publicada no último dia do ano, o Código de Posturas do Município de Vitória, de 1925, apresenta-se estruturado de forma diferenciada dos dois anteriores — de 1890 e de 1901. Influenciado pela evolução técnica ocorrida nos trinta e cinco anos que se passaram desde a promulgação do primeiro Código de Posturas do período republicano, o novo instrumento jurídico, em boa parte, muito se aproxima de um tratado de engenharia. Como já informamos na Seção anterior, nesse período havia um grande número de engenheiros ocupando cargos na administração pública local, principalmente no governo do presidente de Estado Florentino Avidos, que teve início no ano de 1924. Devemos lembrar também que, há um bom tempo, o pensamento intelectual brasileiro vinha sofrendo uma forte carga positivista, influenciando na organização técnico-industrial da sociedade e desaguando naquilo que conhecemos como cientificismo. Assim, podemos considerar a forte dosagem tecnicista presente no referido código como expressão dessa nova mentalidade em processo.

Conforme demonstra a Tabela 12, em alguns Capítulos e em várias Seções, o legislador realizou um longo detalhamento dos elementos e dos materiais que deveriam ser empregados nas edificações da nova cidade. Dessa forma, a lei passava a determinar como e com quais materiais a cidade deveria ser erguida. Do alicerce à cobertura, passando por paredes, pisos e vigamentos, tudo era especificado nos mínimos detalhes. Tratava-se de um código que definia a sobrecarga e os coeficientes de seguranças, as formas de uso e as especificações técnicas do concreto, do aço, das ferragens e armaduras, a montagem das formas e sua retirada, o preparo e a aplicação do concreto armado, enfim, um super detalhamento técnico que não se explica apenas como uma derivação do pensamento cientificista, o que é certo, mas há uma forte intencionalidade subjacente a todo esse tecnicismo, um desejo convicto de impor a maneira específica de se construir, de aplicar as modernas técnicas e os novos materiais da indústria da construção como a forma correta e os materiais mais adequados à cidade reinventada.

Tabela 12 – Estrutura do Código de Posturas de 1925

CÓDIGO DE POSTURAS DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA DE 1925
ÍNDICE
TÍTULO I - Da polícia administrativa no município
(divisão do município em zonas urbanas, suburbanas e rural)
TÍTULO II - Das edificações em geral - das construções, das reconstruções e reparo de prédios
Capítulo I - Das licenças para obras
Capítulo II - Da matricula dos construtores
Capítulo III - Do alinhamento e nivelamento
Capítulo IV - Das condições gerais dos projetos e construções
Capítulo V - Das condições particulares dos projetos e construções
Secção I - Das casas para habitações
Secção II - Das casas comerciais
Secção III - Dos açougues
Secção IV - Das padarias, farmácias e estabelecimentos congêneres
Secção V - Das fabricas
Secção VI - Dos hospitais e casas de saúde
Secção VII - Das cocheiras e estábulos
Secção VIII - Das escolas
Secção XIX - Das garages
Secção X - Das casas de diversão em geral: teatro, cinematógrafos, circo, parques de diversões, etc.
Secção XI - Das vilas ou grupos de habitações
Secção XII - Das casas de madeira
Capítulo VI - Das condições dos compartimentos
Secção I - Das condições gerais
Secção II - Das condições particulares
Secção III - Dos jiraus e palanques
Secção IV - Das divisões de madeira
Capítulo VII - Dos elementos da construção
Secção I - Das Materiais de construção
Secção II - Das Alicerces
Secção III - Das Paredes
Secção IV - Das Pisos e vigamentos
Secção V - Das Coberturas
Secção VI - Das Águas pluviais
Secção VII - Das Instalações sanitárias e de eletricidade

Secção VIII - Das Sobrecargas e coeficiente de segurança
Capítulo VIII - Do emprego do concreto armado
Secção I - Da aprovação de projetos e fiscalização
Secção II - Dos materiais
Secção III - Do peso morto e sobrecarga
Secção IV - Das condições do concreto armado
Secção V - Dos esforços devidos às forças exteriores
Secção VI - Do concreto
Secção VII - Do aço
Secção VIII - Do preparo do concreto
Secção XI - Do lançamento do concreto nas fôrmas
Secção X - Da interrupção e recomeço do enchimento
Secção XI - Das armaduras
Secção XII - Das fôrmas
Secção XIII - Da retirada das fôrmas
Secção XIV - Da experiência de blocos de concreto
Secção XV - Das provas de resistência de obras em concreto
Capítulo IX - Dos serviços na via pública
Capítulo X - Da pintura e limpeza obrigatória da fachada, muros e gradis
Capítulo XI - Das embargos e vistorias. Das demolições de prédios e construções em ruínas
Capítulo XII - Das infrações e das penas
TÍTULO III - Dos bens públicos do município
Capítulo I - Dos logradouros públicos
Secção I - Das Abertura e conservação de ruas, travessas e praças e jardins públicos
Secção II: Das Construção e conservação de estradas e caminhos
Capítulo II - Dos terrenos municipais
Capítulo III - Das conservação das matas - Da proteção às árvores - Da extinção de formigueiros
Capítulo IV - Das tapumes rurais - Das servidões publicas
TITULO IV - Da liberdade de transito e das medidas de segurança, de decoro e de tranquilidade publicas
Capítulo I - Das providencias gerais
Capítulo II - Da proteção aos animais
Capítulo III - Da exploração de pedreiras
Capítulo IV - Dos cartazes e anúncios
Capítulo V - Dos Jogos, festas e divertimentos públicos
Capítulo VI - Das transito de veículos
Secção I - Dos veículos em geral

Secção II - Dos automóveis
Secção III - Dos bondes eléctricos
TITULO V - Do exercício de industria e profissões
Capitulo I - Das licenças em geral
Capitulo II - Do comércio e industria
Capitulo III - Da aferição de pesos e medidas
Capitulo IV - Do estabelecimentos incômodos, perigosos ou insalubres
Capitulo V - Do funcionamento de casas e estabelecimentos comerciais
TITULO VI - Da higiene e saúde publica
Capitulo I - Da ação de higiene municipal
Capitulo II - Da higiene das habitações, hospitais, hotéis e outros estabelecimentos
Secção I - Das habitações, em geral
Secção II - Dos hotéis, casas de pensão, estalagens e hospedaria
Secção III - Dos hospitais e casas de saúde
Secção IV - Dos estabelecimentos de ensino
Secção V - Das creches, asilos e recolhimentos
Capitulo III - Da Higiene da alimentação - Das condições higiênicas dos estabelecimentos comerciais e indústrias
Secção I - Do comércio de gêneros alimentícios
Secção II: Dos Estabelecimentos comerciais e industriais
Secção III: Dos açougues
Capitulo IV - Do matadouro publico e transporte de carne
Capitulo V - Da fiscalização sanitária dos terrenos, hortas e capinzais
Capitulo VI - Da limpeza publica
Capitulo VII - Dos mercados e feiras
Capitulo VIII - Dos cemitérios
Secção I - Da fundação e administração de cemitérios
Secção II - Do serviço de enterramentos e exumações
Secção III - Dos serviços de cemitérios
Secção IV - Da administração e do pessoal para os serviços dos cemitérios
Secção V - Da escrituração
TITULO VII - Das disposições gerais
Disposições transitórias

Fonte: Arquivo Público do Espírito Santo.

Nota: Montagem do autor. A tabela foi elaborada a partir da conferência, página por página, dos títulos, capítulos e seções do Código, pois o índice apresentado nas páginas 195-198 não se encontra em conformidade com o corpo do texto.

Com incríveis 879 Artigos, mais dois nas Disposições Transitórias, o novo Código se inicia criando uma estratificação do território municipal, distinguindo-o em três zonas distintas: urbana, suburbana e rural. A inovação técnica estratificou a cidade,

delimitando geograficamente a área rural da área urbana, ambas historicamente já delimitadas, porém introduzindo um conceito já utilizado em cidades da América do Norte e Europa, com natureza diferenciada, mas inovador, na vida dos capixabas: uma zona intermediária entre as duas primeiras, a denominada zona suburbana que, juntamente com a zona urbana, formavam as regiões quase que exclusivas para os efeitos e a aplicação das disposições e dos preceitos do Código de Posturas. A zona urbana de Vitória estava compreendida, no sentido leste-oeste, do Forte de São João até à Vila Rubim. No sentido norte-sul, do maciço central — composto pelos morros Santa Clara, Moscoso, Piedade e Fonte Grande até o canal da baía de Vitória. A zona suburbana ficava numa faixa de dois quilômetros circunjacente à zona urbana.

A preocupação com a racionalização do espaço público cresceu nitidamente com a instituição do novo Código de Posturas, exigindo dos proprietários de imóveis que quisessem construir ou reconstruir requerimento de alvará de construção, alinhamento e nivelamento da futura obra à Diretoria Municipal de Obras e Viação, para que as edificações não comprometessem o alargamento e a retificação do futuro traçado urbano ou até mesmo ajustasse o existente. As exigências técnicas para realização das edificações na zona urbana também se aprofundaram. Além de exigir o registro do projeto junto à municipalidade, com a indicação e a assinatura do responsável técnico, o novo código descrevia, detalhadamente, como deveriam ser desenvolvidos os projetos e demais peças da documentação técnica que comporiam o pedido de licença para construção ou reconstrução na cidade, exigindo também o devido cadastramento das empresas ou profissionais autônomos da construção civil no setor competente da administração municipal. Como observado anteriormente, tais exigências, necessárias à segurança das edificações, constituem uma das novas muralhas contemporâneas, não mais de cimento e pedra, mas uma muralha institucional a distinguir aqueles que podiam dos que não podiam fazer parte da cidade legalmente reinventada.

O Código de Posturas de 1890, em seu Artigo 130, proibiu a construção de casa com cobertura de palha, sendo reafirmado pelo código de 1901, no Artigo 466, nas Disposições Gerais. O Código de 1925, no Artigo 58, além da palha, proibiu também zinco e taboinhas e no Artigo 55, parágrafo primeiro, proibiu a utilização de madeira ou estuque nas fachadas que estivessem no alinhamento dos logradouros públicos

ou paredes divisórias de prédios contíguos. Dessa data em diante, técnicas construtivas tradicionais da arquitetura brasileira, como o estuque, ou materiais de fácil acesso à maioria da população, como a madeira, não mais poderiam ser utilizados nas fachadas das edificações, pois o Código obrigava que fossem de argamassa. A lei erguia mais uma muralha, ao exigir a construção de um cenário para a cidade, e, no decorrer do processo de sua reestruturação, foram realizados esforços para "valorizar os signos arquitetônicos ligados ao ideário moderno e ocultar aqueles associados ao passado colonial de tal modo que os primeiros acabaram por transformar-se em princípios estéticos no 'projeto' de modernização levado a cabo em Vitória" (PRADO, 2003, p.88).

As edificações destinadas às habitações de uso coletivo, aquelas caracterizadas como vilas, o Código de Posturas de 1925, no Artigo 132, somente permitia sua construção fora dos limites da cidade demarcados pelos morros da Santa Casa, Santa Clara, Moscoso, Piedade, Fonte Grande, Rua Barão de Monjardim e o mar, ou seja, fora dessa poligonal somente restavam a região oeste da cidade — a Vila Rubim — e a região leste — do Forte São João para frente —, o que denota que o legislador tinha absoluta certeza em que parte da cidade poderiam ser construídas habitações de mais fácil acesso à população de menor poder aquisitivo, ou seja, "a ação estatal é claramente orientada por uma visão de classe. É ela quem informa onde devem habitar ricos e pobres na cidade modernizada" (NÓBREGA JÚNIOR, 2007, p.23). Da mesma forma, foi observado processo idêntico na cidade de São Paulo, uma vez que por lá também "para os pobres, a lei propunha o modelo de vilas higiênicas, [...], sempre na periferia dos núcleos urbanos. Condenava e proibia explicitamente a existência de habitações coletivas na cidade" (ROLNIK, 1997, p.59). A lei erguia outra muralha a definir quem dela dentro ou fora deveria se situar, mais uma vez transferindo para o território da cidade reinventada as diferenças existentes na vida social.

A partir da data da promulgação do novo código em diante, ficou definido que somente poderiam ser abertas ruas e travessas na cidade com a largura mínima de doze metros, à exceção dos morros, conforme Artigo 333. Mesmo com as vias mais largas, ficava expressamente proibido, pelo Artigo 413, o trânsito de carregadores e mercadores ambulantes pelo passeio; o Artigo 415 proibia rigorosamente os jogos de futebol e de peteca, entre outros, nos logradouros públicos. Como já dito, a

racionalização do espaço urbano, além de tornar mais largas e retificadas as ruas da cidade, deveria torná-la desimpedida de qualquer obstáculo que porventura viesse a atrapalhar o livre fluxo de veículos e mercadorias em uma cidade que se queria moderna.

A rua é, então, substituída pela rodovia, que se oferece à passagem do trânsito, não das pessoas. Esta mudança tornou-se uma das principais características da cidade modernista — pensada para otimização de espaços e fluxos, e não para abrigar a diversidade de seus usuários (KUSTER; PECHMAN, 2007, p.6).

A análise dos códigos de posturas tem permitido uma maior aproximação com o sentido da história vivenciada pela cidade de Vitória na virada do século XIX para o século XX, uma vez que, garimpada a legislação, suas entrelinhas deixam revelar preciosas imagens do tempo pretérito. Assim, a construção do sentido das ações da reinvenção da cidade, revelado pela arguição das fontes, permite compreender quão pouco generoso com as pessoas foi o processo, ao segregá-las, não permitindo que a apropriação e o desfrute dos espaços comuns fossem prerrogativas de todos. O Artigo 440, mais uma vez, confirma que não terão entrada nos jardins públicos os ébrios, os descalços, os que não estiverem decentemente trajados ou que trajarem de modo ofensivo ao decoro público. Ora, se esses espaços eram de natureza essencialmente pública, no caso dos jardins, tanto a propriedade quanto o uso, não seria concebível haver distinção em termos de sua utilização, mas, assim como em lei se colocava, haveria o legislador que mudar, necessariamente, a categoria desse espaço, de público para algo como semipúblico, uma vez que, se para alguns cidadãos adentrar e usufruir desses novos espaços era uma doce concessão da cidade reinventada, para tantos outros era uma usurpação do território alheio, um ato de ilegalidade.

Como toda ação estatal, a lei é uma construção social. A mão que legisla sobre o ambiente e a vida no meio urbano constrói um discurso que deixa revelar uma determinada ideia de cidade que se pretende edificar, tanto física como socialmente. Esse discurso, por sua vez, é feito de uma determinada posição, ou seja, o legislador que por meio da lei se expressa, enuncia de um lugar social, de uma posição que define suas concepções e aspirações que coincidem com seus pares ou com aqueles a quem representa. Assim, não foi por ordem divina ou por obra da lei natural que o Artigo 450, do código de 1925, declarava que os mendigos julgados

válidos, os vadios ou vagabundos, os menores viciosos ou abandonados, órfãos ou não, que por negligência, vício, enfermidade ou invalidez dos pais, tutores, parentes ou pessoas sob cuja guarda estivessem, fossem encontrados habitualmente na via pública seriam detidos e apresentados à autoridade policial ou judiciária, para lhes dar o conveniente destino de acordo com a lei. Ou seja, assim como ocorria nas diversas capitais nesse mesmo período, a pobreza em Vitória não era um objeto a ser tratado pela política, mas um caso para ser resolvido pela polícia.

Da mesma maneira que nas edições anteriores, as imposições aplicadas não se restringiam somente aos tipos sociais, mas também aos seus hábitos cotidianos e práticas tradicionais, como no caso de jogos, festas e divertimentos públicos que, de modo como previsto no Artigo 479, continuavam proibidos os jogos de entrudo e todas as atividades desenvolvidas em torno das festividades carnavalescas, em que os cidadãos, em grande euforia, atiravam água ou outros líquidos, talco, serpentinas e papel picado uns nos outros, enfim práticas que se queriam proibidas sob o pretexto de provocar sujeira da via pública, mas, se bem entendido, desejava erradicar as práticas percebidas como incivilizadas. Se ao mundo profano buscava-se a coerção ao universo sagrado, o Artigo 480 tornava livres as festas religiosas nos templos e as procissões permitidas nas ruas e praças. Enquanto o Artigo 481 dizia ser expressamente proibida a exposição do "Judas" no sábado de aleluia, o 482 e o 483 vetavam soltar fogos de artifícios, bombas e morteiros nos festejos; o 485 proibia o ajuntamento de pessoas que produzissem vozerio, algazarra, cantorias e batuques; enquanto o Artigo 486 permitia o toque dos sinos diariamente e em dias de festejos religiosos, permitindo-os soarem pela manhã, à tarde e à noite; e os Artigos 487 e 488 tornavam caso de polícia meninos jogarem futebol nas ruas.

Mesclando um grande arco temático dentro de um mesmo instrumento jurídico, os Códigos de Posturas tentavam dar conta do complexo universo em que se transformava o espaço público municipal. Eram normas e procedimentos em profusão, promulgados no sentido de garantir a transformação das ruas e o ordenamento da vida nas cidades. Consistiam em uma lei que buscava o ordenamento do território, orientando a abertura e a conservação dos logradouros, a organização do trânsito e a aplicação de medidas de segurança, bem como impunha novas práticas de asseio público, almejando mudanças nas condições sanitárias da cidade, ao enquadrar os estabelecimentos comerciais, os industriais e o

comportamento do cidadão. Tratava da regulamentação das construções e reconstruções privadas e das condições gerais das habitações, mas também normatizava e restringia as liberdades individuais com grande rigidez, sob o pretexto de garantir o decoro e zelar pela moral pública. Constituíam-se uma lei que tentava sufocar as manifestações da cultura popular e extinguir a memória coletiva, impregnadas nas ruas da cidade. Era uma norma benevolente com as práticas religiosas, mas extremamente cruel com mendigos, pobres e desvalidos. Enfim, tratava-se de uma invisível, silenciosa e poderosa teia jurídica a legitimar as mazelas e as contradições presentes na reinvenção da cidade.

6.2 VITÓRIA DA MODERNIZAÇÃO

Inexorável ao avanço do capitalismo, o processo de modernização urbana transformou Vitória, antiga capital colonial do Espírito Santo, em uma localidade refeita de acordo com a cartilha modernizadora que instruiu a renovação das cidades brasileiras, ocorrida no final do século XIX e nas décadas iniciais do século XX, quando os códigos de posturas tiveram papel fundamental. No intuito de normatizar o espaço urbano de acordo com os paradigmas da urbanística moderna, de normalizar as práticas sociais na cidade modernizada e imputar novos padrões de comportamento à organização social do ambiente urbano capixaba espelhado nas grandes metrópoles, para além dos efeitos reguladores e disciplinares e do seu poder de coerção legal, os códigos de posturas expressavam uma ideia de cidade muito bem delimitada e de relações sociais minuciosamente definidas. A cidade reinventada e a coesão do seu corpo social eram garantidas pelo direito público e organizadas por meio de um discurso normativo que desejava ver o espaço e a sociedade capixaba com uma nova postura.

Do sonho de Muniz Freire às efetivas intervenções de Jerônimo Monteiro e Florentino Avidos, foram mais de três décadas de renovação das estruturas urbanas e das práticas socioculturais. Da transformação do antigo anfiteatro colonial à beira-mar à cidade modernizada, não foram insignificantes as transformações ocorridas na capital capixaba. A vida pacata de sua gente, seus hábitos culturais e lugares comuns que a memória da cidade preservava desde os tempos imemoriais, em curto tempo histórico, pouco puderam resistir ao turbilhão modernizador e garantir

permanências significativas dessa memória coletiva, fundamental à construção da identidade local.

O processo de modernização urbana gerou referências paradigmáticas que fizeram as matrizes explicativas reconhecerem-nas como elementos identificadores do fenômeno, denotativos do seu caráter universal, pelo menos no que diz respeito ao mundo ocidental. A racionalização do espaço urbano, o embelezamento e a higienização da cidade formaram o tripé capaz de legitimar a ocorrência do fenômeno em localidades muito distintas e sem conexões diretas evidentes quanto aos aspectos gerais do fenômeno. No decorrer da investigação, demonstramos, por meio de uma série de pequenas intervenções apresentadas, a presença dessas referências no processo de modernização da cidade de Vitória, como fatos e ocorrências que, no seu conjunto, foram compondo um mosaico capaz de revelar similitudes com processos anterior ou paralelamente ocorridos em cidades do Brasil e do exterior. Grosso modo, grandes paradigmas funcionam como uma matriz que sustenta uma concepção em uma determinada época e que, para serem validados e aceitos, seu aspecto totalizante deve ser corroborado pelas partes que o compõem ou que tenta englobar.

No caso da cidade de Vitória, as intervenções urbanísticas que, por anos a fio, trataram de retificar e alargar o maior número possível de ruas ou aquelas mais importantes e significativas dentro do sistema de comunicação viária comprovam os esforços para racionalização do espaço urbano; as muitas e persistentes ações de caráter sanitário e asseio público, identificadas no decorrer da investigação, e com forte presença nos Códigos de Posturas, expõem o higienismo como consistente vertente no processo de modernização urbana da capital capixaba. As preocupações demonstradas com as edificações em ruínas e a previsão de sua demolição, presentes nos Artigos da lei de posturas, a construção de edifícios referenciados na arquitetura produzida nos países centrais, entre tantas outras, comprovam as ações de embelezamento levadas a cabo durante a trajetória modernizadora da cidade. No entanto, uma das ações que mais evidenciam a presença e concatenam os paradigmas da modernização no território urbano foram obras de construção de parques, praças e jardins públicos.

Conforme discutido na Seção 4, na reforma urbana realizada em Paris pelo prefeito Georges-Éugene Haussmann, sob as bênçãos de Napoleão III, no intuito de dar suporte à expansão industrial e financeira da cidade, foi promovido um amplo processo de modernização urbana sem precedentes na história das cidades. Juntamente com a implantação de uma extensa rede de infraestrutura urbana com intervenções nas áreas de transporte, energia, abastecimento de água e esgotamento sanitário, as ações também ocorreram com obras que valorizaram os aspectos vinculados às grandes perspectivas e à monumentalidade da cidade, bem como a implantação de uma rede metropolitana de parques, praças e arborização urbana, conforme Dourado (2008). O autor aponta ainda que, além da influência que os parques londrinos exerceram em Napoleão III durante seu exílio na Inglaterra, a profusão desses logradouros também deveria dar conta dos aspectos vinculados à missão civilizadora da cidade, em que o cultivo de plantas promoveria o preenchimento do tempo livre, conduzindo à elevação da moral, da autoestima e da dignidade, uma vez que esse plantio, entre os pobres, passaria a ser motivo de distinção e polidez. Quanto ao desfrute coletivo de belos espaços urbanos verdes, esses lugares contribuiriam tanto para uma convivência pacífica e civilizada das classes trabalhadoras, como para o desfrute de uma burguesia que cada vez mais se apropriava dos espaços públicos remodelados.

Educar o comportamento da massa urbana era uma motivação central, mas não a única que inspirava e direcionava a experiência parisiense. A implementação de ambientes verdes visava atender os anseios de uma classe alta, que vinha assimilando o gosto pelas amenidades da vida ao ar livre. Enriquecida e orgulhosa de si, a burguesia industrial e financeira estava ávida para dispor de mais cenários para reproduzir comportamentos que foram característicos da aristocracia, como os passeios à sombra das árvores, as conversas e os encontros nos parques, o jogo de se fazer ver e ser visto, a exibição de trajes elegantes, o desfile em carruagens sofisticadas (DOURADO, 2008, p.15).

Vitória, resguardadas as devidas proporções, também desfrutou de uma *Belle Époque*, com a implantação de poucas, mas simbólicas e significativas praças e parques. Sobre a Praça Oito, antigo Cais Grande, depois Cais da Alfândega e também Praça Santos Dumont, já nos referimos anteriormente. A Praça Costa Pereira, informa Elton (1986), antes da construção da igreja de Nossa Senhora da Conceição, demolida durante o governo de Muniz Freire para dar lugar ao Teatro Melpômene, era a região conhecida como Prainha, que compreendia mais de dois terços de sua atual extensão, aterrados para construção da Avenida Capixaba. Após

a construção da igreja, o espaço foi chamado de Largo da Conceição, só posteriormente denominando-se Costa Pereira. Em 1922, por desígnio do prefeito Antônio Pereira Lima, passou a denominar-se Praça da Independência até a década de 1960, quando retornou à denominação anterior.

Figura 59 – Praça Costa Pereira, antigo Largo da Conceição



Fonte: Biblioteca Central e Centro de Artes da UFES.

A praça recebeu o nome atual em homenagem ao conselheiro José Fernandes da Costa Pereira Júnior, presidente da província do Espírito Santo de 1860 a 1863. A sua inauguração definitiva ocorreu no governo de Florentino Avidos, após muita lentidão para implantação do paisagismo e da pavimentação que foram projetados e executados por Paulo Mota, sofrendo, mais tarde, uma série de intervenções. A praça era um espaço de convergência da vida urbana, uma vez que, instalada junto à maior avenida da cidade, ali se localizava passagem e parada do bonde, era rodeada por equipamentos culturais como o Teatro Glória, Teatro Carlos Gomes, cafés e cinema, lugar ideal para o exercício das sociabilidades.

[...] ponto de *footing* da melhor sociedade vitoriense, sendo que, circulando a calçada externa, de um lado caminhavam os rapazes, de outro as moças, que assim flertavam, entabulavam namoro, resultando, desses encontros, muitos casamentos. Os pais se assentavam no centro da praça, em bancos de madeiras colocados sob árvores copadas, sempre atentos ao namoro dos filhos. As crianças, ao redor, brincavam de roda, também de outros folguedos. A banda da Polícia Militar fazia animadas retretas no local, especialmente aos sábados, domingos e feriados (ELTON, 1986, p.91).

Figura 60 – Praça Costa Pereira, antiga Praça da Independência



Fonte: Arquivo Geral de Vitória e Centro de Artes da UFES.

Além da missão civilizadora, do embelezamento da cidade e da criação de espaços de sociabilidades urbanas, a criação de praças, parques e jardins respondia também a outro importante paradigma da modernização. O reconhecimento das áreas verdes como recurso que poderia ser posto a serviço da salubridade urbana também muito contribuiu para sua criação e difusão. Dourado (2008) informa que, a partir da segunda metade do século XIX, a construção de áreas verdes urbanas passou a ser muito recomendada por sanitaristas e engenheiros e a utilização de vegetação de grande porte passou a ser indicada para aquelas áreas que necessitavam de circulação de ar para dissipação dos miasmas e enxugamento de solos encharcados.

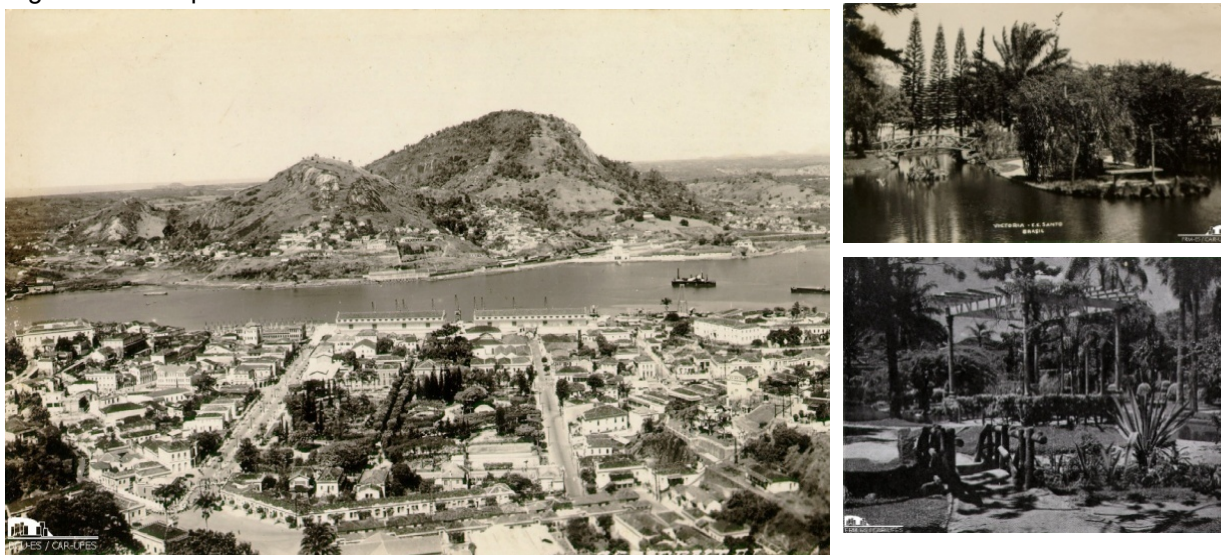
Figura 61 – Aterro do Campinho



Fonte: Arquivo Geral de Vitória.

O Campinho era uma área de natureza pantanosa conhecida originalmente como Lapa do Mangal. Parte do seu aterramento ocorreu nas décadas finais do século XIX, coordenado pelo engenheiro Augusto Olavo Rodrigues Ferreira, sob o comando de Henrique Ataíde Lobo Moscoso, presidente da província a quem o nome tanto da vila como do parque viriam homenagear. Após um longo período, o aterro seria concluído durante o governo do presidente Jerônimo Monteiro, que contratou Paulo Motta para planejar o seu ajardinamento. Antes da referidas obras, "o impaludismo morava com os poucos habitantes do recanto", afirma Derenzi (1995, p.160).

Figura 62– Parque Moscoso



Fonte: Arquivo Geral de Vitória e Acervo Francisco Moraes/Centro de Artes da UFES.

Com a implantação definitiva do Parque Moscoso, as obras realizadas tornaram-se fatores de indução do incremento da urbanização do entorno e responsáveis pela expansão urbana da região. Provocaram também a valorização da parte baixa da cidade, uma vez que, do ponto de vista imobiliário, somente a parte alta era valorizada, dada a sua vocação residencial, boa infraestrutura e organização espacial. Com os novos investimentos, a região do Parque Moscoso tornou-se a nova fronteira de expansão urbana, destinada aos segmentos sociais mais abastados e um novo ambiente destinado às atividades residencial e de lazer, cumprindo também funções geradoras de sociabilidades e de embelezamento da cidade.

A construção do Parque Moscoso foi um marco no urbanismo capixaba, mas mesmo inicialmente sem muros físicos havia as muralhas sociais. Os espaços privados de acesso público, como teatros, casas comerciais, bares, cafés e restaurantes, pela lógica comercial já possuíam códigos e valores intrínsecos que naturalmente distinguiam quem deles poderia fazer uso, mas os espaços públicos, que deveriam ser de amplo acesso público, como os bulevares — assim chegaram a ser chamadas algumas ruas e avenidas da cidade, parque, praças e jardins —, por um conjunto de normas estabelecidas pela legislação urbanística também produziram sua lógica restritiva.

Assim, a reinvenção se fez parcial na cidade modernizada. As franjas da urbanização, a cidade de palha e os velhos arrabaldes permaneceram precários, como pode ser confirmado pelas petições — principal instrumento de diálogo entre a sociedade civil e o poder executivo municipal. No dia 20 de novembro de 1925, o senhor João Meyrelles, morador da Rua São Paulo, solicitou a instalação de um poste de iluminação na subida de sua rua. Note-se que a solicitação foi feita em um ano em que um grande conjunto de obras já havia sido realizado na cidade. No dia 5 de outubro, também de 1925, um grupo de moradores da Vila Rubim encaminharam a petição abaixo descrita e também conforme Figura 63.

Os abaixo assignados, moradores da Villa Rubim, às ruas S. Simão, Dr. Araújo Aguirre e outras, continuando completamente desprovidos do conforto que as respectivas moradias exigem, vem pelo presente e mui penhoradamente reiterar o pedido feito em fevereiro ultimo, o qual, sabemos, foi despachado por esta prefeitura; mas, cujas providencias nunca foram tomadas nem iniciadas. Esse pedido de fevereiro ultimo, consistia na solicitação à V. Ex^a. sobre o seu lance de vistas para o ponto

lamas e etc., que existem na mesma [...]” e, aproveitando a oportunidade, solicitara também o conserto da escada que dá acesso à igreja da localidade e que se encontrava com os degraus quebrados. Convictos de serem atendidos pelo coronel, disseram-se antecipadamente gratos, confiando serem atendidos em seu pedido por inteira justiça. E, assim, por justiça muitos clamavam por meio das petições ou também por fora delas. Tantos outros, por limitações educacionais, provavelmente alternativas buscavam. A maioria, talvez ocupada em desenvolver estratégias de sobrevivência, seguia em frente, silenciosamente resignada com uma cidade que se reinventara somente para uns poucos, sem deixar qualquer vestígio de esperança, justiça ou generosidade aos demais.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme discutido ao longo do trabalho, observamos que a invenção da cidade encontra-se em tempos imemoriais e a permanência ou as transformações que se sucederam ao longo da sua trajetória na História apresentaram-se como resultado das relações desenvolvidas pelas sociedades que se estabeleceram sobre um determinado território. Assim como teve um princípio, a cidade também pode esgotar-se ou até mesmo ver ceifada a sua existência, não se constituindo, portanto, em elemento natural ou condição para a existência das comunidades humanas. No entanto, o que parece muito claro é que a condição urbana foi a forma que essas mesmas comunidades humanas encontraram para dedicar a sua existência e, ainda por um bom tempo, nesse sentido se empenharão. E para pensarmos a dinâmica do seu desenvolvimento, pressupõe-se percebê-la a partir da indissociável relação existente entre a sociedade e o espaço por ela ocupado no território ao longo do tempo. Somente dessa maneira poderemos enxergá-la viva e admitir seu permanente processo de mudança. Assim, falar da reinvenção da cidade é, antes de qualquer inferência, reconhecer seu permanente processo de transformação, entendê-la como portadora de historicidade e submetida às leis da dinâmica social.

A iniciativa de investigar a reinvenção da cidade advém da percepção obtida ao término da dissertação de mestrado que, ao nos abrir novas fronteiras de investigação, nos conduziu à proposição da tese aqui apresentada, que teve como objetivos compreender a conjuntura histórica que propiciou a invenção da cidade, o seu desenvolvimento na longa duração sem, no entanto, tentar elaborar a "história total" da cidade, senão capturar os sentidos da natureza de sua constituição em relevantes períodos históricos; identificar as mudanças estruturais ocorridas nas cidades ocidentais, com o advento da modernidade e com o triunfo do capitalismo, e o seu impacto sobre o espaço, sobre a sociedade e as relações derivadas da imbricação dessas duas categorias; estudar o processo de modernização das cidades brasileiras e demonstrar as conexões que o desenvolvimento de Vitória manteve com o contexto nacional e internacional e com a circulação das ideias que fomentaram a reinvenção da cidade; identificar as mudanças estruturais ocorridas na capital do Estado do Espírito Santo, que possibilitaram transformar Vitória em uma cidade orientada pelos princípios da urbanística moderna, bem como compreender

como o advento da modernização urbana foi recepcionado em terras capixabas, sempre tentando estabelecer o alinhamento histórico do objeto de estudo com as experiências da trajetória da cidade na História.

Assim, mergulhamos em uma investigação que atuou de forma a garantir a coerência teórico-metodológica proposta, ou seja, de abordar a reinvenção da cidade de Vitória sob a perspectiva das transformações ocorridas no espaço e na sociedade capixaba. Para tanto, tratamos de identificar as intervenções de requalificação urbana no espaço público da capital do Espírito Santo e analisar se essas transformações corresponderam a mudanças nas formas de convivência social e, em caso afirmativo, identificar também os instrumentos que possibilitaram a instalação de uma nova ordem urbana. Em suma, tratamos de estudar a transformação das ruas e o reordenamento da vida como expressão da reinvenção da cidade de Vitória no período compreendido entre os anos de 1890 a 1928.

Mais objetivamente, o problema que levantamos indagava como as transformações ocorridas no espaço urbano da cidade de Vitória influenciaram na adoção de novas práticas sociais e na apropriação dos espaços públicos por parte de sua população, bem como buscava identificar os instrumentos que possibilitaram o reordenamento da vida coletiva no período analisado. Assim, partimos da hipótese de que as intervenções urbanas ocorridas na cidade de Vitória, no final do século XIX e nas décadas iniciais do século XX, realizadas a partir da recepção de modelos urbanísticos de influência europeia, favoreceram a criação de novos espaços públicos, por meio de intervenções estatais que, ao garantir mudanças nas estruturas urbanas, geraram novos modelos de convivência, apoiados em uma legislação urbanística que favoreceu a apropriação dos espaços remodelados, de forma diferenciada, pelos vários segmentos da população, o que fez aprofundar a segregação socioespacial na cidade que se reinventava.

A análise nos fez buscar conexões da história pretérita da cidade com o seu estágio contemporâneo, em um esforço voltado a demonstrar que, independente do tempo histórico em que a cidade se encontra, pode haver fortes vínculos entre culturas urbanas de períodos distintos; que o desenvolvimento da vida nas cidades não obedece à divisão temporal estanque dos tempos históricos, determinados pela historiografia, ou seja, pode haver conexões culturais na vivência do universo urbano

recente que muito se aproxima de práticas desenvolvidas na antiguidade clássica, no período medieval ou moderno. A percepção da conectividade entre os períodos históricos foi uma construção que possibilitou desenvolvermos cruzamentos relevantes, como aquele que nos levou a perceber que o mundo helênico tomou a acrópole como representação ideal de vivência cidadã e democracia, tomando uma pequena parte da cidade pelo conjunto da totalidade urbana, e idealizou uma cidade que não encontrava correspondência fidedigna na realidade social. Da mesma forma, percebemos que o todo social da cidade de Vitória também era desconsiderado pela legislação urbanística, produzida no primeiro período republicano, que tratava como cidade apenas as áreas modernizadas e lançava na ilegalidade a realidade que não estivesse inserida na "acrópole" reinventada.

O Império Romano criou, de forma compulsória, uma enorme quantidade de cidades em um processo denominado romanização, em que o urbanismo era utilizado como instrumento de poder para propagar a cultura romana através da assimilação cultural de seus atributos, por parte das populações anexadas durante o período de sua expansão, dentro da perspectiva civilizatória de Roma. Fator idêntico percebemos durante a grande difusão do processo de modernização urbana, em que as cidades do mundo ocidental se constituíram à imagem e semelhança das cidades difusoras, que tomavam a modernização como a expansão territorial da modernidade, constituindo-se, na realidade, na expansão do próprio modo de produção capitalista. Nesse sentido, podemos encontrar certa correspondência nos termos "modernização" e "romanização" das cidades. No Brasil, não foram poucas as cidades a vivenciarem essa experiência; até mesmo cidades de pequenas proporções, como Vitória, foram receptoras de ilimitados produtos de consumo e, principalmente, de materiais para a construção civil, advindos dos países centrais, que forneciam produtos a serem utilizados na remodelação da cidade, de empresas e de profissionais liberais contratados para construir e, não raro, operar sistemas de transporte, como ferrovias e linhas de bonde, sistemas de energia elétrica e telefonia, portos e de uma nova arquitetura para a cidade que se queria espelho das grandes metrópoles.

Figura 64 – Paris, Rio de Janeiro e Vitória (início do século XX)



Fonte: Biblioteca Nacional e Arquivo Geral de Vitória.

Nota: Como na romanização, a modernização urbana imprimiu uma linguagem urbanística comum às cidades reinventadas.

A cidade medieval distinguia com clareza e delimitação física aquilo que dentro e fora dela se encontrava, mas ao mesmo tempo em que a muralha tentava protegê-la, também a sitiava. A proteção gerada com a imponência dos cercamentos tinha uma força de mesma intensidade a limitar as suas possibilidades. Na cidade reinventada, a legislação urbanística ergueu-se também como muralha, definindo como cidade aquilo que nela se encontrava circunscrito e como não cidade o que dela extrapolava. Em outros termos, o direito público aplicado às cidades, por meio dos Códigos de Posturas, além de normatizar o espaço urbano, de acordo com os paradigmas da urbanística moderna, operava no sentido de normalizar as práticas sociais e imputar novos padrões de comportamento à organização socioespacial do ambiente urbano. Junto às ações reguladoras e disciplinares, os Códigos de Posturas criaram muralhas sociais, dificultando a apropriação das áreas remodeladas e enobrecidas por parte do todo social. Como elemento defensivo da cidade ou barreira à apropriação coletiva do espaço público, as muralhas, sejam medievais ou modernas, jamais devem ser naturalizadas na paisagem urbana. Situar física ou socialmente uma cidade jamais pode ser entendido como um fato natural, mesmo que as circunstâncias históricas induzam a tal situação.

A cidade, para fazer jus ao conceito que há muito tempo inspira, deveria conter atributos que promovessem a coexistência pacífica com o outro, garantisse a liberdade como princípio fundamental e a justiça fosse aplicada sem distinção, um conjunto de valores que na longa duração foram ganhando tendência universal, mas tornando sua aplicabilidade cada vez mais complexa, porque complexas também se

apresentavam as cidades e as relações sociais nelas estabelecidas. A nova ordem social, oriunda das revoluções burguesas, e as mudanças estruturais delas derivadas levaram as cidades a se distanciarem bastante de valores mais humanistas na virada do século XIX para o século XX. Uma alteração profunda ocorreu no espaço e na sociedade, na paisagem e nas relações sociais do universo urbano ocidental. As grandes descobertas científicas e o desenvolvimento das técnicas elevaram em larga escala as possibilidades humanas e a produção de riquezas, mas, na mesma proporção, e de forma contraditória, aumentaram também sua concentração e precarizaram o mundo do trabalho e a vida nas cidades. Em outros termos, a cidade enriqueceu e se reinventou, mas com ela se reinventaram também a pobreza urbana e a exploração do trabalho humano em escala jamais registrada na História.

A mundialização das relações culturais e de produção, o intercâmbio comercial e o deslocamento de populações fizeram eclodir fluxos cada vez mais intensos de pessoas, mercadorias, informações e ideias que, por sua vez, emprestaram às cidades um novo modelo de relacionamento, baseado em redes de trocas capazes de conectar as mais longínquas localidades e a interar realidades bastante diferenciadas. Assim, as reformas urbanas nas cidades de Londres, Paris, Rio de Janeiro e Vitória, como em tantas outras, demonstraram a larga amplitude, a natureza e os sentidos do fenômeno da reinvenção das cidades. Metonímia da modernização urbana, a reinvenção da cidade se estabeleceu em duas frentes distintas, porém complementares. Primeiro, operou a partir de uma base técnica e infraestrutural, comportando-se como instrumento da expansão territorial da modernidade. Concomitantemente, proferiu um discurso de sentido político e ideológico, direcionado a tratar todo esse processo como inexorável à História, naturalizando a modernização da cidade, a implantação do modo de produção capitalista e as demais relações sociais que acompanhavam o seu desenvolvimento, ao passo que tentava justificar o avanço da sociedade moderna sobre as sociedades tradicionais, por meio da ideologia do progresso e da racionalidade técnica. Uma força ideológica tão potente se impôs como se não houvesse qualquer outra alternativa à evolução do universo urbano.

As velhas cidades sofreram tamanha transformação que alguns pensadores reclamaram um novo nome para a forma de organização urbana, que até então se

conhecia como cidade, uma vez que sua nova natureza não mais correspondia ao sentido que antes a ela se aplicava. Suas mudanças estruturais romperam completamente com o seu sentido original, faltando apenas designar outro nome à coisa que agora por cidade se fazia representar. As descrições contidas nos diários dos viajantes, as leituras da paisagem urbana e da vida na cidade de Vitória, realizadas por escritores ou contidas nos relatórios de governo, no fim do século XIX, muito se distanciam da capital capixaba do final da década de 1920. O detalhamento daquilo que deu causa a tão relevante mudança, a identificação das intervenções realizadas e a análise dos instrumentos que as possibilitaram foram fundamental durante a investigação, para apurar a percepção das consequências históricas do fenômeno da modernização sobre as cidades e para compreender o caráter do seu desenvolvimento e a natureza da urbanização que à cidade tradicional se sobrepôs.

A reinvenção da cidade de Vitória foi estudada a partir de duas categorias de análise que defendemos como componentes indissociáveis e fundamentais à compreensão dos fenômenos urbanos. Analisar simultaneamente o comportamento do espaço urbano da cidade de Vitória em consonância com a dinâmica da sociedade capixaba — ocorrida no período compreendido entre 1890, ano de promulgação do primeiro Código de Posturas do período republicano, até 1928, término do governo Florentino Avidos, que fecha um ciclo de obras modernizadoras — foi a contribuição que esta investigação dedicou à disciplina da História Urbana aplicada aos estudos regionais, uma vez que os estudos até então realizados, via de regra, sempre privilegiaram análises unilaterais da cidade. Assim articulada, a análise da transformação das ruas e do reordenamento da vida na cidade de Vitória foi realizada no sentido de capturar as peculiaridades existentes na relação entre espaço e sociedade na capital capixaba, no recorte temporal estabelecido, como fator fundamental para interpretação da história social da cidade e na identificação das correspondências e assimetrias de sua realidade comparada às demais cidades analisadas.

Além de fugir da análise unilateral, que geralmente privilegia o estudo da forma e da paisagem, em detrimento, por exemplo, aos processos identitários ou de sociabilidades urbanas, nossa investigação acerca da modernização da cidade de Vitória não teve como foco constatar a ocorrência do fenômeno em terras capixabas por paralelismo com processos vivenciados por outras cidades brasileiras ou do

exterior. Para além dos elementos de carácter geral, dos grandes paradigmas da modernização, como a racionalização do espaço urbano, as ações de higiene e de embelezamento da cidade, constatamos que a força ideológica e os interesses das elites locais se sobrepuseram aos aspectos que induziram as transformações modernizadoras em realidades alheias. Enquanto nos países centrais e nas cidades brasileiras de maior relevância o êxodo rural pressionou o crescimento demográfico e a industrialização da produção exerceu atração sobre novas populações que se direcionavam às cidades industriais, criando grandes bolsões de pobreza e precariedade urbana, no caso capixaba tivemos relações diametralmente opostas aos fatores que deram causa à reinvenção daquelas cidades. Além de não registrar a ocorrência de nenhum processo de industrialização acentuado, no recorte temporal analisado a população capixaba chegou a ser reduzida, dada a atração que a economia cafeeira do interior do Estado do Espírito Santo e as obras de remodelação da cidade do Rio de Janeiro exerceram sobre a mão de obra local.

Em vez de responder às pressões de demanda socioeconômicas, o processo de reinvenção da cidade de Vitória muito se pautou pelos interesses das elites locais em levar a cabo um projeto que, sem a devida correspondência com a realidade concreta e circunstancial, empurrou a cidade para a aventura de uma expansão urbana prematura e apartada do seu núcleo original, que por sua vez carecia de obras estruturantes para melhoria das condições de vida e trabalho na ilha. As vozes modernizadoras que se propuseram a defender, de forma intransigente, as mudanças estruturais da cidade, principalmente aquela de sextuplicar as dimensões da capital, evidenciaram, além da força que a ideologia do progresso exerceu sobre as elites locais, o quanto tais elites submeteram o interesse público às suas próprias vontades. Os esforços despendidos para realização da reforma urbana sempre foram precedidos pelo discurso dicotômico que não deixava a menor possibilidade de diálogo e entendimento entre a velha e histórica cidade e a nova urbe que se queria erguer. Essa contínua e insistente luta travada entre o passado colonial e o futuro modernizador, além do patrimônio natural, arrasou também muitos exemplares do patrimônio histórico da velha Vitória.

O mantra da modernização atendia aos apelos de uma indústria que crescia vertiginosamente, se mundializava e reivindicava a necessidade de criação de mercados sempre novos, chegando aos confins do globo, ao impor e remodelar as

idades como necessidade inexorável aos novos padrões urbanos e da vida em sociedade, que deveriam adquirir caráter cosmopolita. Com forte apelo ideológico, o progresso convencia porque se dizia sinônimo de atendimento às básicas necessidades da vida cotidiana: água e eletricidade distribuída por domicílio, pavimentação das empoeiradas ou enlameadas vias, iluminação dos ermos e perigosos caminhos, retirada do esgoto que corria a céu aberto pelas ruas; enfim, a carga ideológica, ao mesmo tempo em que legitimava os interesses das elites, trazia consigo a promessa de alívio ao sofrido cotidiano.

Assim, as cidades foram reinventando-se à imagem e semelhança umas das outras, e não é por coincidência que as técnicas tradicionais de construção, como as edificações em madeira ou estuque e cobertura de palha, foram rigorosamente proibidas nos Códigos de Posturas de Vitória, com previsão de pesadas multas e demolição das obras que por infração fossem erguidas. Na modernização totalizante, não cabiam soluções diferenciadas ou técnicas e materiais alternativos nos limites circunscritos à cidade reinventada. Fora dela até eram admitidas, ou melhor, toleradas. A cidade de palha, denominação dada à Vila Rubim, que nesse sentido se apresentava como a não cidade, se fazia o lugar de destino dos que não conseguiam se inserir em uma reinvenção urbana eivada de restrições de caráter social e econômico. A modernização dedicava aos pobres e aos lascados socialmente somente a ocupação da não cidade, área periférica desprovida de infraestrutura e dignidade, como única alternativa. Mesmo assim, um novo imaginário urbano se constituía e o desejo de progresso continuava conquistando corações e mentes, se não pelo convencimento e pela adesão espontânea, se fazia por força do arcabouço legal, uma poderosa teia tramada pela legislação urbana, expressa nos Códigos de Posturas, promulgados nos anos de 1890, 1901 e 1925, que, além das exigências relacionadas à regulamentação dos padrões construtivos da cidade, estabeleceu normas de conduta social identificadas com hábitos e costumes praticados pelas elites.

A decisão de estudar os Códigos de Posturas da cidade de Vitória, fato inédito na historiografia capixaba, possibilitou a composição de um mosaico que, aos poucos, foi se revelando a cada novo encaixe realizado, permitindo-nos detectar que a transformação das ruas da cidade de Vitória deveria ser acompanhada por mudanças de hábitos do cidadão que dela quisesse fazer uso. A análise detalhada

dessas importantes fontes, que muito comunicam acerca da produção social da cidade, nos possibilitou captar, em meio a um grande conjunto de normas, com intenções manifestas ou subjacentes, a essência da reinvenção da cidade de Vitória, que várias muralhas ergueu: muralhas sociais, surgidas com o enobrecimento dos espaços requalificados, antes compartilhados por segmentos sociais diversos, mas posteriormente expulsos para as franjas da urbanização, durante sua valorização imobiliária; muralhas simbólicas, que se levantaram quando substituídas as denominações dos antigos logradouros e espaços públicos — que eram nominados com referência às práticas sociais e às peculiaridades locais, depois trocados por nomes de gente importante, mas geralmente sem afinidade com a vida cotidiana da população; muralhas institucionais, erguidas pela exigência da contratação de profissionais técnicos especializados para elaboração de projetos e construção de qualquer edificação predial, que também pode ser interpretada como uma muralha econômica e cultural, uma vez que não foi criada nenhuma alternativa aos cidadãos que não tinham condições ou costume de realizá-lo, lançando-os à cidade informal.

A relação estabelecida entre a cidade fisicamente edificada com aquela socialmente construída foi de permanente conflito, mediado por poucas possibilidades de diálogo. As estruturas urbanas e as concessões de serviços públicos se constituíram em efetivas conexões mantenedoras e ampliadoras das redes de transmissão dos fluxos de capitais dos países periféricos aos países centrais. As intervenções de melhoramentos da cidade foram processos motivados pela vontade de grupos, voltadas à satisfação de desejos econômicos e políticos, geradoras de resultados que, sob o manto da ideologia do progresso, promoveram processo muito semelhante ao que hoje se denomina gentrificação, ou seja, intervenções de “enobrecimento urbano”, no caso específico, promovido com recurso estatal, que realizou melhorias em apenas uma parte da cidade e produziu conseqüente valorização imobiliária e expulsão dos moradores tradicionais.

Como contraponto, analisamos as manifestações públicas de clamor da população capixaba por serviços de infraestrutura, reclamados ao executivo municipal, por meio da análise das fontes primárias denominadas petições, um instrumento administrativo de uso geral, por meio do qual aos cidadãos era permitido “dialogar” com o prefeito municipal. Observamos que as necessidades mais urgentes dos segmentos empobrecidos da cidade, residentes nas regiões mais precárias da ilha,

eram diametralmente opostas às intervenções realizadas pelo Estado. Assim, a reinvenção da cidade se fez de maneira parcial e as franjas da cidade e os velhos arrabaldes permaneceram precários, como pode ser confirmado pela leitura do principal instrumento de diálogo entre a sociedade civil e o poder executivo municipal, que nos levou a constatar que reinvenção da cidade de Vitória foi generosa apenas para alguns dos seus cidadãos.

Nesse sentido, confirmamos a hipótese que levantamos em nosso projeto de pesquisa: que as intervenções urbanas ocorridas na cidade de Vitória, no final do século XIX e nas décadas iniciais do século XX, seguiram a tendência da mundialização dos modelos urbanísticos dos países centrais, favorecendo a criação de novos espaços públicos e o estabelecimento de novas formas de relações sociais. Porém, sua apropriação não foi usufruída por toda a população, o que fez aprofundar a segregação socioespacial, permitindo-nos afirmar que a reinvenção da cidade de Vitória, mesmo apresentando peculiaridades, seguiu um padrão mundializado. Assim, passamos a conceber as mudanças na cidade como construções físicas e simbólicas produtoras de novas práticas e representações no âmbito do cotidiano e, como as demais cidades, o passado de Vitória guarda reminiscências que somente a pesquisa histórica realizada com zelo metodológico e afinco na exploração das fontes poderão ser reveladas. Se esse resultado foi conquistado com a presente investigação, somente a leitura atenta e criteriosa poderá confirmar.

Retomando a referência inicial a Michael Foucault, também entendemos que ao término de um projeto outro se prepara, não importando se trabalharemos no mesmo território do projeto anterior. A depender do olhar do observador, pode-se ressurgir em outra parte desse território com novas contribuições dedicadas à História Urbana. No decorrer da investigação, identificamos algumas possibilidades de novas pesquisas, como o estudo mais específico da relação que a Companhia Torrens estabelecia com os vários governos da esfera municipal e estadual; bastante instigadoras se fazem as possibilidades de discussão mais refinada da função dos governos municipais e dos seus prefeitos na modernização da cidade de Vitória, uma vez que, mesmo com o papel secundário da municipalidade nesse processo, é bem provável que, em algum momento, algum protagonismo ela tenha assumido, como no caso da elaboração do Plano Geral da Cidade, em 1917, pelo

prefeito engenheiro Henrique de Novaes, durante o seu primeiro mandato; ou uma investigação com foco mais específico na forma como a população recepcionou os Códigos de Posturas municipais e suas tantas imposições e restrições, que a nosso ver com certeza foram passíveis de contestação. Enfim, como Luiz Serafim Derenzi (1995), também sabemos que os problemas urbanos são complexos e as incógnitas gravitam em campos heterogêneos, mas com o desenvolvimento continuado da produção acadêmica, a partir de uma História Urbana dedicada aos estudos regionais, poderemos contribuir para tornar essas incógnitas cada vez mais decifráveis.

REFERÊNCIAS

Fontes primárias

BRASIL. Constituição (1824) **Constituição Política do Império do Brasil**. Rio de Janeiro, 1824. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao24.htm. Acesso em: 24 out. 2015.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas - Directoria Geral de Estatística. **Synopse do recenseamento de 31 de dezembro de 1890**. Rio de Janeiro: Officina da Estatística, 1898.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas - Directoria Geral de Estatística. **Synopse do recenseamento de 31 de dezembro de 1900**. Rio de Janeiro: Typographia da Estatística, 1905.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto Nº. 1.173, de 17 de dezembro de 1892**. Rio de Janeiro, 1892. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1173-17-dezembro-1892-524243-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 15 ago. 2015.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto Nº. 5.951, de 28 de março de 1906**. Rio de Janeiro, 1906. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-5951-28-marco-1906-527559-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 15 ago. 2015.

CUNHA, Francisco Manoel da. Informação sobre a Capitania ao Ministro de Estado Antônio de Araújo e Azevedo – 1811. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil**, Rio de Janeiro, 1842.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1892-1896: Moniz Freire). **Mensagem lida pelo Exmo. Sr. Presidente do Estado do Espírito Santo, Dr. José de Mello de Carvalho Moniz Freire, na instalação do Congresso Legislativo**. Vitória: Typografia do Estado, 1894.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1892-1896: Moniz Freire). **Mensagem do Exmo. Sr. Presidente do Estado do Espírito Santo, Dr. José de Mello de Carvalho Moniz Freire, lida na instalação do Congresso Legislativo, em 17 de setembro de 1895**. Vitória: Typografia do Estado, 1895.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1892-1896: Moniz Freire). **Relatório apresentado pelo Exmo. Sr. José de Mello Carvalho Moniz Freire, Presidente do Estado do Espírito Santo, ao passar o Governo ao Exmo. Sr. Dr. Graciliano dos Santos Neves, em 23 de maio de 1896**. Rio de Janeiro: Typografia Leuzinger, 1896.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1896-1898: Santos Neves). **Mensagem do Exmo. Sr. Presidente do Estado do Espírito Santo, Dr. Graciliano dos Santos**

Neves, lida na instalação do Congresso Legislativo, em 22 de setembro de 1896. Vitória: Typografia do Estado, 1896.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1900-1904: Moniz Freire). **Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo, na abertura da terceira sessão da terceira legislatura pelo Presidente do Estado Dr. José de Mello de Carvalho Moniz Freire.** Vitória: Papelaria e Typographia Dantas, 1900.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1904-1908: Coutinho). **Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo, na abertura da primeira sessão da quinta legislatura pelo Presidente do Estado Coronel Henrique da Silva Coutinho, em 7 de setembro de 1904.** Vitória: Papelaria e Typographia Nelson Costa & Comp., 1904.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1908-1912: Monteiro). **Mensagem dirigida pelo Dr. Jeronymo de Souza Monteiro, Presidente do Estado ao Congresso do Espírito Santo, na 1ª Sessão da 7ª Legulsatura, em 23 de setembro de 1910.** Victoria: Imprensa estadual, 1910.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1912-1916: Souza). **Mensagem dirigida pelo Presidente do Estado, Marcondes Alves de Souza, ao Congresso do Espírito Santo, em sua 3ª Sessão Ordinária da 7ª Legislatura, em 08 de outubro de 1912.** Victoria: Sociedade de Artes Graphicas de Victoria, 1912.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1908-1912: Monteiro). **Exposição sobre os negócios do Estado, no quadriênio 1909 a 1912, pelo Exmo. Sr. Dr. Jeronymo Monteiro, Presidente do Estado durante o mesmo período, em 23 de maio de 1912.** Victoria, 1913.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1912-1916: Souza). **Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo, na abertura da 3ª Sessão Ordinária da 8ª Legislatura, pelo Presidente do Estado Marcondes Alves de Souza, em 08 de setembro de 1915.** Victoria: Typographia do diário da Manhã, 1915.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1916-1920: Souza Monteiro). **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, em 12 de outubro de 1919.** Victoria, 1919.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1924-1928: Avidos). **Mensagem apresentada pelo Presidente Nestor Gomes ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo, Nestor Gomes, em 23 de maio de 1924.** Victoria: Oficinas da Imprensa Estadual, 1924.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1920-1924: Gomes). **Mensagem final apresentada pelo Exmo. Sr. 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 1924-1928.** Vitória, 1928.

JORNAL DO COMÉRCIO. Rio de Janeiro, 27 de março de 1903. Biblioteca Nacional (Brasil). Acervo – Periódicos. Rio de Janeiro:1903-1904. Jornais Microfilmados.

JORNAL CORREIO DA MANHÃ. Rio de Janeiro, 05 de janeiro de 1905. Biblioteca Nacional (Brasil). Acervo – Periódicos. Rio de Janeiro: Correio da Manhã, 1905 e 1908. Jornais Microfilmados.

JORNAL GAZETA DE NOTÍCIAS. Rio de Janeiro, 27 de janeiro de 1904. Biblioteca Nacional (Brasil). Acervo – Periódicos. Rio de Janeiro: A Gazeta de Notícias, 1905-1908. Jornais Microfilmados.

JORNAL O ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Vitória, 12 de janeiro de 1890. Biblioteca Nacional (Brasil). Acervo - Periódicos. Espírito Santo: O Estado do Espírito Santo, 1890-1899. Jornais Microfilmados.

JORNAL O ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Vitória, 07 a 17 de junho de 1890. Biblioteca Pública do Espírito Santo. Acervo – Periódicos. Vitória: 1890, Documentação Capixaba. Jornais Microfilmados.

MUNIZ FREIRE, José de Melo Carvalho.; NUNES, Cleto. **O Nosso Estado Actual: progresso material II. A Província do Espírito Santo.** Vitória, p.1, 16 jun. 1882. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=301582&pasta=ano%20188&pesq=edi%C3%A7%C3%A3o%2000040>. Acesso em: 6 dez. 2015.

RIO DE JANEIRO (Município). Governo Municipal. **Rio Estudos: Planos de Governo Rodrigues Alves/Pereira Passos 1902/1906** – Parte 1. Rio de Janeiro: Comunicação Social, 2007.

RUBIM, Francisco Alberto. **Memórias para servir à história: até o ano de 1817 e breve notícia estatística da Capitania do Espírito Santo, porção integrante do Reino do Brasil.** Lisboa: Imprensa Nevesiana, 1840.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem ao Espírito Santo e Rio Doce.** São Paulo: Itatiaia, 1974.

VITÓRIA (Município). Governo Municipal. **Ofícios Expedidos e Recebidos pelo Governo Municipal (1890-1912).** Vitória: Arquivo Geral do Município de Vitória, Arquivo Permanente.

VITÓRIA (Município). Governo Municipal. **Contratos de Obras assinados pelo Governo Municipal (1895-1913).** Vitória: Arquivo Geral do Município de Vitória, Arquivo Permanente.

WIED-NEUWIED, Príncipe Maximiliano de. **Viagem ao Brasil.** São Paulo: Nacional, 1940.

Outras referências

ANDERSON, Perry. **Passagens da Antiguidade ao Feudalismo**. Tradução Telma Costa. 3. ed. Porto: Afrontamento, 1989.

ANDREATTA, Verena. **Cidades quadradas, paraísos circulares**: os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no Século XIX. Rio de Janeiro: Mauad X, 2006.

AQUINO, R.S.L. e MITTELMAN, T. **A revolta da vacina**: vacinando contra a varíola e contra o povo. Rio de Janeiro: Ciência Moderna, 2003.

ARANOVICH, Carmen. Notas sobre la Urbanización Colonial en la América Portuguesa. In: SOLANO, Francisco de (coord.). **Estudios sobre la Ciudad Iberoamericana**. 2. ed. ampl. Madrid: CSIC, Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, 1983, p.383-98.

ARAÚJO, Emanuel. **O Teatro dos Vícios. Transgressão e Transigência na Sociedade Urbana Colonial**. 2. ed. Rio de Janeiro, José Olympio/UnB, 1997.

ARISTÓTELES. **Política**. São Paulo: Editora Martim Claret, 2002.

ASCHER, François. **Metapolis**: acerca do futuro da cidade. Tradução de Álvaro Domingos. Oeiras: Celta, 1998.

ASSIS, Machado de. **Esaú e Jacó**. Rio de Janeiro: Ministério da Cultura, Fundação Biblioteca Nacional, Departamento Nacional do Livro, 2004. Disponível em: <<http://www.domininiopublico.gov.br>>. Acesso em: 8 jul. 2009.

AZEVEDO, Veruschka de Sales. 1ª república e belle époque: a modernização cultural na cidade de franca. In: ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA: HISTÓRIA E LIBERDADE, 20., 2010, Franca. **Anais...** Franca: ANPUH/SP – UNESP, 2010. CD-ROM.

BACZKO, Bronislaw. **Les imaginaires sociaux**. Paris: Payot, 1984.

BASSO, Keith. **Wisdom sits in places**. Albuquerque: University of New Mexico Press, 1996.

BARROS, Cleyton Souza. Luz e progresso: o imaginário da *Belle Époque* em Juiz de Fora (1889-1914). In: COLÓQUIO DO LABORATÓRIO DE HISTÓRIA ECONÔMICA E SOCIAL, 1., 2009, Juiz de Fora. **Anais...** Juiz de Fora: Universidade Federal de Juiz de Fora, 2005. Disponível em: <<http://www.lahes.ufjf.br>>. Acesso em: 5 jul. 2009.

BAUDELAIRE, Charles. **As Flores do Mal**. 5.ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.

BENCHIMOL, Jaime Larry. A modernização do Rio de Janeiro. In: DEL BRENNA, Giovanna Rosso. (Org.) **O Rio de Janeiro de Pereira Passos**: uma cidade em questão II. Rio de Janeiro: Editora Index, 1985.

BENCHIMOL, Jaime Larry. **Pereira Passos, um Haussmann tropical**. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1992.

BENJAMIN, Walter. Paris capital do século XIX. In: KOTHE, Flávio (Org.). **Walter Benjamin**. 5.ed. São Paulo: Editora Ática, 1985.

_____. **Passagens**. Organização da edição brasileira: Willi Bolle. Belo horizonte: editora UFMG; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. Tradução de Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Ioriatti. São Paulo: Editora Companhia das Letras, 1986.

BITTENCOURT, Gabriel. **História Geral e Econômica do Espírito Santo**: do engenho colonial ao complexo fabril-portuário. Vitória: Multiplicidade, 2006.

BLACK, C. E. **Dinâmica da modernização**. Rio de Janeiro: Apec Editora, 1971.

BLOCH, Marc Leopold Benjamin. **Apologie pour l'histoire, ou le métier d'historien**. Paris, Armand Colin, 1964.

_____. **Apologia da história, ou O ofício do historiador**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.

BORGES, Maria Eliza Linhares. O ideal de metrópole moderna: entre o visto e o não-visto. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA: HISTÓRIA, GUERRA E PAZ, ANPUH, 23., 2005, Londrina. **Anais...** Londrina: ANPUH, 2005. CD-ROM. Londrina: Editorial Mídia, 2005. v.1, p.1-10.

BRESCIANI, Maria Stella Martins. Metrôpoles: as faces do monstro urbano (As Cidades no Século XIX). **Revista de História**, São Paulo, v.5, n. 8/9 São Paulo, ANPUH/Editora Marco Zero, 1984/85.

_____. Cidade e História. In: OLIVEIRA, Lúcia Lippi (Org.). **Cidade: História e Desafios**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

_____. **Londres e Paris no século XIX**: o espetáculo da pobreza. 8.ed. São Paulo: Brasiliense, 2004.

BRITO, Francisco Saturnino Rodrigues de. **Projecto de um novo arrabalde**. Biblioteca Digital. Coleção Canaã, v. 2. Rio de Janeiro: Xerox do Brasil; Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 1996.

BURKE, Peter. **A Escrita da História**: novas perspectivas. São Paulo: Editora UNESP, 1992.

_____. **A Escola dos Annales**: a revolução francesa da historiografia. 2.ed. São Paulo: Editora da UNESP, 2010.

CAMPOS, Cândido Malta. **Os rumos da cidade**: urbanismo e modernização em São Paulo. São Paulo: Editora SENAC, 2002.

CAMPOS JÚNIOR, Carlos Teixeira de. **O novo arrabalde**. Vitória: PMV – Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 1996.

CARVALHO, Enaile Flauzina. **Política e economia mercantil nas terras do Espírito Santo, 1790-1821**. 2008. Dissertação (Mestrado em História) – Programa Pós-Graduação de História Social das Relações Políticas, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2008.

CARVALHO, José Murilo de. **Os bestializados**: o Rio de Janeiro e a República que não foi. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

CARVALHO, Sérgio Large T. A saturação do olhar e vertigem dos sentidos. **Revista da USP**, São Paulo, n. 32, dez/fev. 1996/1997.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CASTILHO, Denis. Os sentidos da modernização. **Boletim Goiano de Geografia**, Universidade Federal de Goiás - Instituto de Estudos Socioambientais – IESA, v. 30, n.2, p.125-140, 2010. Disponível em: <<http://www.revistas.ufg.br/index.php/bgg/article/view/13802>>. Acesso em: 20 jun. 2015.

CAUS, Celso Luiz. **Das fontes e chafarizes às águas limpas**: evolução do saneamento no Espírito Santo. Vitória: Companhia Espírito-Santense de Saneamento - CESAN, 2012.

CHILDE, Vere Gordon. **A evolução cultural do homem**. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo**. Perspectiva. São Paulo – SP, 1992.

_____. Destinos da cidade europeia: séculos XIX e XX. **Revista de Urbanismo e Arquitetura**, v. 4, n.1, Salvador, 1996. Disponível em: <<http://www.portalseer.ufba.br/index.php/rua/article/viewArticle/3110>>. Acesso em: 20 jun. 2015.

COSTA, Ângela Marques da; SCHWARCZ, Lilia Moritz. **1890-1914**: no tempo das certezas. São Paulo: Companhia das Letras, Coleção Virando Séculos, 2000.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. O porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces. **Tempo**, Revista do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1999. Disponível em: <<http://www.historia.uff.br>>. Acesso em: 13 jul. 2009.

DAMAZIO, Sylvia F. **Retrato social do Rio de Janeiro na virada do século**. Rio de Janeiro: Editora da UERJ, 1996.

DEL BRENNA, Giovanna Rosso. (Org.). **O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão II**. Rio de Janeiro: Editora Index, 1985.

_____. Medieval ou Barroco? Proposta de Leitura do Espaço Urbano Colonial. **Barroco**, Belo Horizonte, n.12, p.141-5, 1982-1983.

DERENZI, Luiz Serafim. **Biografia de uma ilha**. 2.ed. Vitória: Secretaria Municipal de Cultura e Turismo/PMV, 1995.

DOBB, Maurice. **A evolução do capitalismo**. 9.ed. Rio de Janeiro, Zahar, 1983.

DOSSE, François. **A História em migalhas: dos Annales à nova história**. Campinas: Editora Ensaio, Editora da Unicamp, 1994.

DOURADO, Guilherme Mazza. **Belle époque dos jardins: da França ao Brasil do século XIX e início do XX**. 2008. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

DUBY, Georges. **Guerreiros e camponeses: os primórdios do crescimento econômico**. Lisboa: Estampa, 1993.

DYOS, H. J. **Victorian Suburb: a Study of the Growth of Camberwell**. Leicester: Leicester University Press, 1961.

EIRÓ-GOMES, Mafalda; DUARTE, João. **Públicos “virtuais” para cidades “reais”**. Texto disponibilizado em 2005. Disponível em: <<http://www.bocc.ubi.pt/pag/eiro-gomes-duarte-publicos-virtuais-cidades-reais.pdf>>. Acesso em: 15 ago 2012.

ELTON, Elmo. **Logradouros antigos de Vitória**. Vitória: IJSN, 1986.

ENGELS, Friedrich. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. Tradução B. A. Schumann. São Paulo: Boitempo, 2010.

FARIA, Núbia. A formação da infraestrutura de Vitória (1892-1928). **Revista de História**, Vitória, n. 3, 1992.

FÈBVRE, Lucien. **Geographical Introduction to History**. London: Kegan Paul, 1932.

FERREIRA, Gilton Luís. **Um desejo chamado metrópole: a modernização urbana de Vitória no limiar do século XX**. 2009. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2009.

FERREIRA DOS SANTOS, Estilaque. **Escritos políticos de Muniz Freire**. Vitória: Pro Texto Comunicação e Cultura, 2013.

FINLEY, Moses. **Os gregos antigos**. Lisboa: Editora 70, 1963.

FOLLADOR, Kellen Jacobsen; FERREIRA, Gilton Luís. Histórias Paralelas: modernização e urbanismo nas cidades de Vitória e Rio de Janeiro. In: RIBEIRO, Luiz Cláudio M.; QUINTÃO, Leandro do Carmo; FOLLADOR, Kellen Jacobsen; FERREIRA, Gilton Luis (Org.). **Modernidade e Modernização no Espírito Santo**. Vitória: Edufes, 2015.

FOUCAULT, Michel. **L'Archéologie du savoir**. Paris : Gallimard, 1969.

_____. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979.

FRANCO, Sebastião Pimentel. A produção acadêmico-científica sobre a história do Espírito Santo: uma breve retrospectiva. In: VILAÇA, Adilson et al. **Escritos do Espírito Santo**. Vitória: SECULT, 2006.

_____. **Terribilíssimo Mal do Oriente: o cólera na província do Espírito Santo (1855-1856)**. Vitória: EDUFES, 2015.

FREIRE, Américo. **Uma capital para a República: poder federal e forças políticas locais no Rio de Janeiro na virada para o século XX**. Rio de Janeiro: Editora Revan, 2000.

GINZBURG, Carlo; PONI, Carlo. Il nome e il come. Mercato storiografico e scambio disuguale. **Quaderni Storici**, v. 40, p.181-190, 1979.

GINZBURG, Carlo. **O queijo e os vermes: o cotidiano e as ideias de um moleiro perseguido pela Inquisição**. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade**. São Paulo: Editora UNESP, 1991.

GODOY, Arnaldo Sampaio de Moraes. Plutarco, Alexandre e a idealização romântica da *polis*. **Revista Jurídica UNIGRAN**, Dourados/MS, v.4, n.08, jul./dez. 2002.

GRAY, John. **Al-Qaeda e o que significa ser moderno**. Tradução de Maria Beatriz de Medina. São Paulo: Record, 2003.

GRENDI, Edoardo. Micro-analisi e storia sociale. **Quaderni Storici**, v. 35, p.506-520, 1977.

GREMAUD, Amaury Patrick. A política econômica na passagem do século XIX para o XX: controvérsias em torno da questão monetária. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA – ABPHE, 5., 2003, Caxambu. **Anais eletrônicos...** Disponível em: <<http://www.abphe.org.br>>. Acesso em: 13 jul. 2009.

HABERMAS, Jürgen. **Mudança estrutural da esfera pública: investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2003.

HARVEY, David. Urbanismo possível. **Mirada Global**, 2004. Disponível em: <http://www.miradaglobal.com/index.asp?id=temas&idiomas=pt&principal=150604> Acesso em: 11 out. 2008.

_____. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1993.

HERKENHOFF, Simone Lemos Vieira. **Mauá e Moniz Freire**: ferrovias e pioneirismo econômico no século XIX. Vitória: Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo – IHGES, 2000.

HEES, Regina Rodrigues; FRANCO, Sebastião Pimentel. **A República e o Espírito Santo**. 2.ed. Vitória: Multiplicidade, 2005.

HOBBSAWM, Eric. **As origens da revolução industrial**. Tradução de Percy Galimberti. São Paulo, Global Editora, 1979.

_____. **Da revolução industrial inglesa ao imperialismo**. 3.ed. Rio de Janeiro: Editora Forense Universitária, 1986.

HOLANDA, Sérgio Buarque. **Raízes do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

KLUG, Leticia Beccalli. **Vitória**: sítio físico e paisagem. Vitória: EDUFES, 2009.

KOK, Glória. **Rio de Janeiro na época da Avenida Central**. São Paulo: Editora Bei Comunicação, 2005.

KUSTER, Eliana; PECHMAN, Robert Moses. Maldita rua. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 12., 2007, Belém. **Anais...** Belém: ANPUR, 2007. Disponível em: <http://www.infohab.org.br/acervos/buscaautor/codigoAutor/27472> Acesso em: 15 jul. 2015.

LECHNER, Norbert. A modernidade e a modernização são compatíveis?: o desafio da democracia latino-americana. **Revista Lua Nova**, São Paulo, n. 21, out. 1990. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-64451990000100005&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 6 jul. 2014.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

_____. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LE GOFF, Jacques. **O apogeu da cidade medieval**. São Paulo: Martins Fontes, 1992.

_____. Progresso e reação. In: _____. **História e Memória**. Campinas: Editora da Unicamp, 1996.

LE GOFF, Jacques. **Por amor às cidades**: conversações com Jean Lebrun. Tradução de Reginaldo Carmello Corrêa de Moraes. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998.

LEME, Maria Cristina da Silva (Org). **Urbanismo no Brasil**: 1895-1965. São Paulo: Editora Studio Nobel, FAUUSP, FUPAM, 1999.

LEPETIT, Bernard. Propositions pour une pratique restreinte de l'interdisciplinarité. **Revue de Synthèse**, ano 4, n.3, p.331-338, jul./set. 1990.

_____. **Por uma nova história urbana**. São Paulo: EDUSP, 2001.

MARGOTTO, Lilian Rose. Desordem e Progresso: as alterações do espaço urbano de Vitória na crônica jornalística (1940-1960). **Revista de História**, Vitória, n. 7, 1998.

MARINS, Paulo César Garcez. Habitação e vizinhança: limites da privacidade no surgimento das metrópoles brasileiras. In: SEVCENKO, Nicolau. **História da vida privada no Brasil** (3). São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

_____. **Através da rótula**: sociedade e arquitetura no Brasil, séculos VII a XX. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP, 2001.

MARTIN, Roland. **L'Urbanisme dans la Grèce Antique**. Tradução de Silvana Trombetta. Paris: A. J. Picard, 1974.

MARTINS, Manuela et al. Urbanismo e arquitetura de Bracara Augusta. Sociedade, economia e Lazer. In: RIBEIRO, Maria do Carmo; MELO, Arnaldo Souza. **Evolução da paisagem urbana: sociedade e economia**. Braga: CITCEM – Centro de Investigação Transdisciplinar “Cultura, Espaço e Memória”, 2012.

MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política. Livro Primeiro: o processo de produção do capital. Tomo 2 (Capítulos XIII a XXV). Coordenação e revisão de Paul Singer. Tradução de Regis Barbosa e Flávio R. Kothe. São Paulo: Nova Cultural, 1996.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **O manifesto comunista**. Tradução de Álvaro Pina. 4. reimp. São Paulo: Boitempo, 2005.

MATOS, Júlia Silveira. Tendências e Debates: da escola dos Annales à história nova. **Revista Historiæ**, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, v.1, n.1, p.113-130, 2010. Disponível em: <<http://www.seer.furg.br/hist/article/view/2283>>. Acesso em: 23 nov. 2014.

MELO FRANCO, Afonso Arinos de. **Desenvolvimento da civilização material no Brasil**. 3ª. ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 2005.

MELLO E SOUZA, Laura. (Org.). **História da vida privada no Brasil**: cotidiano e vida privada na América portuguesa. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

MENDES, Norma Musco. Império e romanização: estratégias, dominação e colapso. **Revista Brathair – Revista de estudos Celtas e Germânicos**, v.7, n.1, 2007. Disponível em: <<http://ppg.revistas.uema.br/index.php/brathair/issue/view/88>>. Acesso em: 10 jun. 2014.

MENDES, Luís. Gentrificação e políticas de reabilitação urbana em Portugal: uma análise crítica à luz da tese *rent gap* de Neil Smith. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v.16, n.32, p.487-511, 2014.

MENDONÇA, Eneida Maria Souza. A atuação de Henrique de Novaes no urbanismo da cidade de Vitória. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, 1., Rio de Janeiro, **Anais...** Rio de Janeiro: ANPUR, 2010.

_____. O traçado de novos bairros em Vitória: repercussões do projeto de um Novo Arrabalde. In: LEME, Maria Cristina da Silva (Coord.). **Urbanismo no Brasil (1895-1965)**. São Paulo: Editora Studio Nobel, FAUUSP, FUPAM, 1999a, p.183-195.

_____. Planos para Vitória (ES) segundo Henrique de Novaes. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, 8., 1999b, Porto Alegre. **Anais...** Porto Alegre: PROPUR: UFRGS, 1999b.

MENDONÇA, Eneida Maria Souza et al. **Cidade prospectiva: o projeto de Saturnino de Brito para Vitória**. Vitória: EDUFES, São Paulo: Annablume, 2009.

MENEZES, Marco Antônio de. **Um flâneur perdido na metrópole do Século XIX: História e Literatura em Baudelaire**. 2004. 184 f. Tese (Doutorado em História) – Curso de Pós-Graduação, Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2004.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (org.). **Pesquisa Social: teoria, método e criatividade**. Petrópolis: Vozes, 2008.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectiva**. 4.ed. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

MUNIZ, Maria Isabel Perini. Vitória e suas transformações históricas. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo**, Vitória, n.43, 1994.

MARX, Murillo. **Nosso Chão: do sagrado ao profano**. São Paulo: EDUSP, 1988.

NEUNDORF, Alexandro. **A emergência da modernidade na França durante o Segundo Império: das "Flores do mal" de Baudelaire ao "J'accuse" de Zola**. 2013. Tese (Doutorado em História) – Curso de Pós-Graduação, Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2013.

NEVES, Margarida de Souza. Os cenários da República: O Brasil na virada do século XIX para o século XX. In: FERREIRA, Jorge. DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (Org.). **O Brasil republicano: o tempo do liberalismo excludente – da Proclamação da República à Revolução de 1930**. 2.ed. v.1. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

NÓBREGA JUNIOR, Edson Diniz. **O Programa Criança Petrobras na Maré em oito escolas públicas do maior conjunto de favelas do Brasil**. 2007. 112 f. Dissertação (Mestrado em Educação) – Programa de Pós-Graduação em Educação, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

NOVAES, Henrique de. Plano de urbanização de Vitória. In: BRÍGIDO, Laerte Rangel. **O Município de Vitória sob regime revolucionário - triênio 1930-1933**. Rio de Janeiro: Oficina Alba Gráficas, [s/d].

NOVAES, Maria Stella de. **História do Espírito Santo**. Vitória: Fundo Editorial do Espírito Santo, [s/d].

OLIVEIRA, José Teixeira de. **História do Estado do Espírito Santo**. 3ª Edição. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, Secretaria de Estado da Cultura, Coleção Canaã, Volume 8, 2008.

OMEGNA, Nelson. **A Cidade Colonial**. 2.ed. Brasília, Ebrasa/INL, 1971.

ORTEGA Y GASSET, J. **Meditações do Quixote**. São Paulo: Iberoamericana, 1967.

ORTIZ, Renato. **Cultura e Modernidade**. São Paulo: Brasiliense, 1991.

PECHMAN, S., FRITSCH, L. A reforma urbana e o seu avesso: algumas considerações a propósito da modernização do Distrito Federal na virada do século. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v.5, n. 8/9, 1985.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Exposições universais: espetáculos da modernidade do século XIX**. São Paulo: Editora HUCITEC, 1997.

_____. Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano. **Revista do Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil**, Rio de Janeiro, v.16, 1995.

_____. **O espetáculo da rua**. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRS, 1996.

_____. **O imaginário da cidade: visões literárias do urbano – Paris**, Rio de Janeiro, Porto Alegre. 2.ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2002.

PIRES, Maria da Conceição Francisca. Vitória no começo do século XX: modernidade e modernização na construção da capital capixaba. **Revista de História Séculum**, João Pessoa, v.1, jan./jun. 2006.

PRADO JUNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1990.

PRADO, Michele Monteiro. A modernidade e o seu retrato: imagens e representações das transformações da paisagem urbana de Vitória (ES) – 1890/1950. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA: HISTÓRIA, ACONTECIMENTO E NARRATIVA, 22., 2003, João Pessoa. **Anais...** João Pessoa: ANPUH, 2003. CD-ROM.

RANGEL, Carlos Roberto da Rosa. A cidade como objeto da historiografia. **Revista de História Séculum**, João Pessoa, v.21, jul./dez., 2009.

REDFIELD, Robert. **The Folk culture of Yucatán**. Chicago: University Chicago Press, 1941.

RÉMOND, René. **Introdução à História do nosso tempo**: do antigo regime aos nossos dias. Tradução de Teresa Loureiro. 3.ed. Lisboa: Gradiva, 2009.

REIS, J. O. **O Rio de Janeiro e seus prefeitos**: evolução urbanística da cidade. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977.

REISFILHO, Nestor Goulart. **Catálogo de iconografia das vilas e cidades do Brasil colonial: 1500 - 1720**. São Paulo: Museum; FAU-USP, 1964.

_____. **Contribuições ao Estudo da Evolução Urbana do Brasil (1500-1720)**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1968.

_____. **Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, Imprensa Oficial do Estado, CD-ROM, 2001a.

_____. **Evolução Urbana do Brasil 1500-1720**. 2. ed. São Paulo: Pini, 2001b.

RESENDE, Fernando. **A comunicação social e o espaço público contemporâneo**. **Revista Alceu**, Rio de Janeiro, 2005. Disponível em: <http://revistaalceu.com.puc-rio.br/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?from_info_index=9&infoid=182&sid=22>. Acesso em: 9 fev. 2014.

REVEL, Jacques. (Org.) **Jogos de Escala**: a experiência da microanálise. Tradução de Dora Rocha. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1998.

_____. Micro-história, macro-história: o que as variações de escala ajudam a pensar em um mundo globalizado. Tradução de Anne-Marie Milon de Oliveira. Revisão técnica de José G. Gondra. **Revista Brasileira de Educação**, Rio de Janeiro, v. 15, n. 45, set./dez. 2010.

REZENDE, Renato. **Avenida Rio Branco, 100 anos**: um projeto de futuro. Rio de Janeiro: Editora Usina das Artes, 2002.

RIBEIRO, Maria do Carmo Franco. **Braga entre a época romana e a Idade Moderna**: uma metodologia de análise para a leitura da evolução da paisagem urbana. 2010. Tese (Doutoramento) – Universidade do Minho, Braga, Portugal, 2010. Disponível em: <<http://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/13437>>. Acesso em: 13 jan. 2015.

RIBEIRO, Maria do Carmo; MELO, Arnaldo Souza. O papel dos sistemas defensivos na formação dos tecidos urbanos (séculos XIII-XVII). In: RIBEIRO, Maria do Carmo Franco; MELO, Arnaldo Souza (coordenação). **Evolução da Paisagem Urbana: transformação morfológica dos tecidos históricos**. Braga: CITCEM – Centro de Investigação Transdisciplinar “Cultura, Espaço e Memória”. IEM – Instituto de Estudos medievais (FCSH – Universidade Nova de Lisboa), 2013.

RIO, João do. **A Alma Encantadora das Ruas**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

RODRIGUES, José Wash. **Documentário arquitetônico relativo à construção civil no Brasil**. 5.ed. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1979.

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo**. São Paulo: Stúdio Nobel: Fapesp, 1997.

ROSTOLDO, Jadir Peçanha. **A cidade republicana na belle époque capixaba: espaço urbano, poder e sociedade**. 2009. 211 f. Tese (Doutorado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade de São Paulo, 2008.

SALGUEIRO, Heliana Angotti. Apresentação da obra. In: LEPETIT, Bernard. **Por uma nova história urbana**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001. p.11-29

SANTOS, Milton. **Zona do cacau. Introdução ao estudo geográfico**. Salvador: Imprensa Oficial da Bahia, Artes Gráficas, 1955.

_____. **O centro da cidade do Salvador**. Salvador: Universidade Federal da Bahia, Editora Progresso Editora, 17 mapas, 5 gráficos e 27 fotos, 1959a.

_____. **A rede urbana do Recôncavo**. Salvador: Universidade Federal da Bahia – Laboratório de Geomorfologia e Estudos Regionais, Imprensa Oficial, 19 mapas e fig., 1959b.

_____. **A cidade nos países subdesenvolvidos**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1965.

_____. **Le métier du géographe en pays sous-développés**. Paris: Ed. Ophrys, 1971.

_____. Sociedade e Espaço: formação espacial como teoria e como método. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 54, número especial sobre teoria e método, 1977.

_____. **Metamorfose do espaço habitado**. 5.ed. São Paulo: Editora HUCITEC, 1997.

SANTOS, Paulo Ferreira. **Formação de cidades no Brasil Colonial**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2001.

SENNETT, Richard. **O declínio do homem público**: as tiranias da intimidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

_____. **The consciente of the eye**: the design and social life of cities. Nova York: W. W. Norton, 1990.

SEVCENKO, Nicolau (Org.). **História da vida privada no Brasil**. 5.ed. São Paulo: Editora Companhia das Letras, 1998. v.3.

_____. **Orfeu extático na metrópole**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

_____. **A revolta da vacina**: mentes insanas em corpos rebeldes. São Paulo: Scipione, 1993.

SILVA, Lúcia. **Memórias do urbanismo na cidade do Rio de Janeiro 1778/1878**: estado, administração e práticas de poder. Rio de Janeiro: E-papers, 2012.

SILVA, Luís Octávio da. **História urbana: uma revisão da literatura epistemológica em inglês**. EURE (Santiago), Santiago, V. 28, Nº. 83, maio de 2002. Disponível em: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S025071612002008300003&lng=es&nrm=iso>. Acesso: em 4 fev. 2015.

SILVA, Sérgio. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil**. São Paulo: Editora Alfa-ômega, 1985.

SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró. **O desenvolvimento do Porto de Vitória 1870-1940**. Vitória: Editora Gráfica Ita Ltda., 1995.

SMITH, Robert C. **Colonial Towns of Spanish and Portuguese America**. In: Journal of the Society of Architectural Historians. Vol. 14, Nº. 4. Town Planning Issue. Philadelphia, (Dec. 1955). p.3-12. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/987727?seq=1#page_scan_tab_contents>. Acesso em: 4 fev. 2015.

SOARES, Geraldo Antônio. Cotidiano, sociabilidade e conflito em Vitória no final do Século XIX. Dimensões. **Revista de História**, Vitória, n.16, 2004.

SOIHET, Rachel. Reflexões sobre o carnaval na historiografia: algumas abordagens. **Tempo**, Niterói, v. 4, n. 7, p.169-188, 1999. Disponível em: <<http://www.historia.uff.br/tempo/site/?cat=35>>. Acesso em: 2 de nov. 2015.

SOUZA PINTO, Danilo César. Etnografia de espaços estatais: os nomes das ruas da cidade de São Paulo. **Ponto Urbe** [Online], n.16, 2015. Disponível em: <<file:///C:/Users/Lenovo%20Pc/Downloads/pontourbe-2702-16-document-sans-titre.pdf>>. Acesso em: 11 de nov. 2015.

SZMRECSANYI, Maria Irene de Queiroz Ferreira. Cidades e vilas do Brasil Colonial: teoria e método na historiografia de Nestor Goulart Reis Filho. **America Latina en la Historia Económica**, Mexico. DF, v. 11, n. 21, p.91-117, 2004.

SCHWARTZMAN, Simon. **Pobreza, exclusão social e modernidade**: uma introdução ao mundo contemporâneo. São Paulo: Augurium, 2004.

TATAGIBA, José. **A ilha da Nostalgia**: crônicas/reportagens de Vitória. Vitória: publicação independente, 1999.

_____. **Puxa!!! Como Vitória está mudada**. Vitória: publicação independente, 2001.

_____. **Vitória**: cidade presépio. Vitória: publicação independente, 2005.

_____. **Vitória**: a ilha da nostalgia. Vitória: publicação independente, 2007a.

_____. **Palácio Anchieta**: o apóstolo do Brasil foi sepultado aqui. Vitória: publicação independente, 2007b.

TAVARES, Matheus Avelino; SILVA, Aldo Dantas da. Introdução ao Pensamento de Milton Santos: reflexões sobre o "Trabalho do Geógrafo". **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 30, p.139-148, 2011.

TEIXEIRA, Helena Lopes. Entre os "Ideais e a Realidade": a urbanização do Porto na baixa idade média. In: RIBEIRO, Maria do Carmo; MELO, Arnaldo Souza. **Evolução da paisagem urbana: sociedade e economia**. Braga: CITCEM – Centro de Investigação Transdisciplinar "Cultura, Espaço e Memória", Universidade do Minho, 2012.

TEIXEIRA, Ivana Lopes. **Romanidade em Plínio, o Antigo, e a Naturalis Historia como um 'projeto' político-pedagógico**. 2012. 206 f. Tese (Doutorado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8138/tde-06062013-125312/pt-br.php>>. Acesso em: 9 ago. 2014.

THERNSTRON, Stephan. **Poverty and progress, social mobility in a Nineteenth century**. Mass.: Harvard University Pres, 1964.

THERNSTRON, Stephan; SENNETT, Richard. **Nineteenth century cities Ensays in New York history**. New Haven: Yale University Press, 1969.

THOMPSON, Edward Palmer. **The making of the English working class**. London: Pantheon Books, 1963.

TOYNBEE, Arnold. **Um estudo da história**. São Paulo: Martins Fontes, Brasília: EdUnB, 1984.

TORRÃO FILHO, Amilcar. Imagens de pitoresca confusão: a cidade colonial na América Portuguesa. **REVISTA USP**, São Paulo, n.57, p.50-67, mar./maio 2003.

VASCONCELLOS, Sylvio de. **Vila Rica**: formação e desenvolvimento, residências. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura/Instituto Nacional do Livro, 1956.

VIANA, Nildo. Modernidade e pós-modernidade. **Revista Enfrentamentos**, Goiânia, ano 4, n. 6, jan./jun. 2009. Disponível em: <<http://enfrentamento.net/enf06.pdf>>. Acesso em: 4 fev. 2015.

VIEIRA, José Eugênio. **Castelo**: origem, emancipação e desenvolvimento 1702 – 2004. Vitória: Editora Traço Certo, 2004.

_____. **Afonso Cláudio**: cronologia da sua história política, administrativa e cultural 1850 a 2009. Vitória: Editora Traço Certo, 2009.