

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

RITA DE CÁSSIA BARCELLOS ALMEIDA

FORMAÇÃO METROPOLITANA:

A Grande Vitória (1995 -2005)

Vitória – ES

2009

RITA DE CÁSSIA BARCELLOS ALMEIDA

FORMAÇÃO METROPOLITANA:

A Grande Vitória (1995 -2005)

Dissertação apresentada à Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), como parte das exigências do Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas do Centro de Ciências Humanas e Naturais, como requisito para obtenção do Grau de Mestre em História.

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

Vitória – ES

2009

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

A447f Almeida, Rita de Cássia Barcellos, 1961-
Formação metropolitana : a Grande Vitória (1995-2005) / Rita
de Cássia Barcellos Almeida. – 2009.
122 f. : il.

Orientadora: Maria da Penha Smarzaró Siqueira.
Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Espírito Santo,
Centro de Ciências Humanas e Naturais.

1. Cidades e vilas. 2. Urbanização. 3. Modernidade. I.
Siqueira, Maria da Penha Smarzaró. II. Universidade Federal
do Espírito Santo. Centro de Ciências Humanas e Naturais. III.
Título.

CDU: 93/99

RITA DE CÁSSIA BARCELLOS ALMEIDA

FORMAÇÃO METROPOLITANA:

A Grande Vitória (1995 -2005)

Dissertação 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 obtenção do Grau de Mestre em História Social das Relações Políticas.

APROVADA em _____ de _____ de 2009.

Prof.^a Pós-doutora Maria da Penha Smarzaró Siqueira (Orientadora)
Universidade Federal do Espírito Santo – UFES

Prof. Dr. Sebastião Pimentel
Universidade Federal do Espírito Santo – UFES

Prof. Dr. André Tomoyuki Abe
Universidade Federal do Espírito Santo – UFES

Prof.^a Dr.^a Rossana Ferreira da Silva Mattos
Centro Universitário de Vila Velha – UVV

“Eu escrevo sem esperança de que o que eu escrevo altere qualquer coisa. Não altera em nada [...] Porque no fundo a gente não está querendo alterar as coisas. A gente está querendo desabrochar de um modo ou de outro [...]”. (Clarice Lispector, 1977)

Para os meus pais, Yvone e Manoel e para Mariana, minha neta.

AGRADECIMENTOS

Sei que agradecer não é tarefa fácil. Posso cometer injustiças. Esquecer-me de pessoas que foram vitais para a realização deste trabalho. Entretanto, tenho a certeza que esta dissertação não existiria não fossem todos os que me ajudaram a construí-la, através do carinho, da solidariedade e que torceram por mim. Todos que de uma forma ou de outra colaboraram, fazendo-se presentes fosse ao campo intelectual ou emocional.

Meu primeiro agradecimento é destinado a minha orientadora Professora Dr^a Maria da Penha Smarzero Siqueira. Em especial agradeço a sua paciência, a sua compreensão, as suas orientações de maneira tão valiosas para a concretização deste trabalho. Terminei o mestrado com a certeza de ter iniciado uma grande amizade.

Agradeço aos meus professores do Mestrado em História pelo incentivo e aprendizado constante e sistemático que obtive em muitas disciplinas, ao longo do curso. Em especial agradeço ao professor Gilvan Ventura da Silva por ter me mostrado que a História é apaixonante! Agradeço aos professores Sebastião Pimentel Franco e Andre Tomoyuki Abe, que se disponibilizaram a participar da banca de qualificação e de defesa.

Agradeço ao Professor Izildo Correa Leite, do Departamento de Ciências Sociais, que me aceitou para fazer uma disciplina ministrada por ele, oportunidade em que entrei num túnel do tempo, de boas lembranças, já que ele havia sido o meu professor na graduação, há 25 anos.

Agradeço aos meus colegas de mestrado, pela força conjunta, pelas discussões enriquecedoras, pelas brincadeiras. Em especial, cito o Fabiano, a Julia, o Weber, o Gerson, e Maurizete, que embora mais adiantada sempre participasse.

Agradeço a Ivana Ferreira Lorenzoni, da Secretaria do Mestrado pela maneira carinhosa e meio “mãezona” que sempre nos tratava, especialmente quando dos

prazos, quase vencendo e tarefas para entregar.

Agradeço a Sheila Teixeira Nader que providenciou com muito zelo e carinho, todas as cópias dos documentos e leis que precisei consultar ao longo deste trabalho.

Agradeço a Enaile Flauzina de Carvalho, que muito me ajudou na compilação das fontes durante o processo de pesquisa.

Agradeço a professora Elaine Lopes da Fonseca por sua amizade e carinho, mais do que nunca demonstrados quando da revisão e correção do texto da presente dissertação.

Por fim, passo para os agradecimentos de cunho exclusivamente emocional. Assim, agradeço as minhas filhas Marília e Juliana, grandes companheiras e muito compreensivas, por quem eu morro se necessário, mas com certeza por quem eu concluo este desafio.

A minha irmã Rachel, que sendo a minha irmã de sangue também o é por minha opção. Pelo seu carinho, por seu apoio silencioso, por sua força.

Ao meu amor Abílio que muito me apoiou não deixando que eu desistisse. Em todos os sentidos, valorizando a minha percepção do amor e da paixão, através da admiração e do amor que sente por mim.

Aos meus amigos, vez por outra trocados pela necessidade de leitura e elaboração de texto, mas sempre muito compreensivos e solidários. Em especial agradeço a Maria Adélia e Cida.

E por fim, embora essa dissertação seja a eles dedicada, agradeço aos meus pais, Yvone e Manoel por razões que não preciso explicar.

RESUMO

A presente dissertação tem como tema “formação metropolitana” tomando a região da Grande Vitória - ES - como estudo de caso. O objeto de estudo conforma-se na trajetória histórica da realidade metropolitana capixaba, sua institucionalização e as questões decorrentes. Sendo assim, a pesquisa leva em consideração a lógica da modernização econômica do Estado do Espírito Santo e as suas conseqüências. A pesquisa analisa o contexto de formação de cidades, em particular o processo de metropolização, com as especificidades que cabem. O período abrangido é o que vai de 1995, data da institucionalização da Região Metropolitana da Grande Vitória até 2005. A análise buscou especificar as origens e delimitar o processo de evolução da formação metropolitana da Grande Vitória, além de registrar a realidade atual da região, no que concerne aos aspectos de consolidação da modernidade. A pesquisa se justifica pela insuficiência de historiografia local no que dizia respeito à formação metropolitana da Grande Vitória que sem constituição legal até a década de 90, definia-se como uma vasta extensão urbanizada, capaz de combinar crescimento com desigualdade e ainda promover uma concentração espacial da pobreza.

Palavras Chaves: cidades, urbanização, formação metropolitana, modernidade.

ABSTRACT

The present dissertation is focused on the “metropolitan formation”, considering the Metropolitan Region of Great Vitoria as a case study. The object of study comprehends the historical trajectory of the capixaba metropolitan reality, its institutionalization and consequences. The research takes into consideration the economic modernization of Espírito Santo state and its outcomes. The research analyzes the cities formation context, particularly the metropolization process and its specificities. The comprehended period is between 1995, date of institutionalization of the Metropolitan Region of Great Vitoria, until 2005. The analysis consists in specifying the origins and delimitating the evolution process of the formation of the Metropolitan Region of Great Vitoria and also registering the current reality of the area, pursuant to the consolidation of modernity. The research is justified for the insufficiency of local historiography related to the formation of the Metropolitan Region of Great Vitoria, that before its legal constitution in the nineties, could be categorized as a large urbanized extension capable of combining growth with social differences and still promote a spatial concentration of poverty.

Key Words: cities, urbanization, metropolitan formation, modernity.

ÍNDICE DE TABELAS, FIGURAS E MAPAS

TABELA 1: População Brasileira Estimada – 1550/1700	45
TABELA 2: População Brasileira Estimada e Recenseada – 1800/1872.....	48
TABELA 3: Dados Históricos dos Censos: População por situação do domicílio 1940/1996	56
MAPA 1	66
TABELA 4: Exportação de café e açúcar da Província do Espírito Santo.....	72
FIGURA 1	74
MAPA 2	78
FIGURA 2	81
FIGURA 3.....	82
TABELA 5: Evolução da população rural e urbana do Estado do Espírito Santo: 1940 – 2000	86
TABELA 6: Participação da Grande Vitória na evolução populacional do Espírito Santo: 1940– 2000	89
MAPA 3	91
MAPA 4	106

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14
CAPITULO I – LEITURAS HISTÓRICAS DA CIDADE.....	21
1.1 A Cidade e o Tempo.....	21
1.2 Tempos Modernos: cidades modernas.....	30
1.3 Cidade e Cidades: o fenômeno da Metropolização.....	37
CAPÍTULO II – A FORMAÇÃO METROPOLITANA BRASILEIRA.....	44
2.1 Núcleos Urbanos: Uma breve abordagem histórica.....	44
2.2 Núcleos Urbanos: a chegada da modernidade ‘a brasileira’.....	53
2.3 Consolidação do modelo de urbanização da modernidade: o capitalismo e as necessidades internas.....	58
2.4 A consolidação das regiões metropolitanas brasileiras: entre o progresso e a desigualdade social.....	61
CAPITULO III – A ILHA COMO REFERÊNCIA: FORMAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE VITÓRIA.....	66
3.1 Trajetória História.....	66
3.1.1 Eleva-se a vila: da Vitória colonial ao surgimento da cidade.....	69
3.2 A chegada do ideal de modernidade para urbanização de Vitória.....	74
3.2.1 as Décadas de 50 e 60.....	80
3.3 A institucionalização da Região Metropolitana: a Grande Vitória.....	86
3.3.1 Uma formação que existiu antes de ser.....	86
3.3.2 – Ser ou não ser?.....	101

CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	107
REFERÊNCIAS.....	110
Fontes Primárias.....	110
Documentais.....	110
Entrevistas de História Oral.....	113
Fontes Bibliográficas.....	114

INTRODUÇÃO

A intensa urbanização e o contexto de sociedades urbanas há muito são objetos de estudo nas diversas áreas das ciências humanas, tais como na sociologia, arquitetura, dentre outras disciplinas, assim como na história. Especificamente para a prática historiográfica, o contexto urbano é objeto de estudo que permite a pesquisadores refletir sobre a evolução das cidades e a importância do papel das mesmas no desenvolvimento econômico e social da sociedade contemporânea e formação das regiões metropolitanas. Trata-se da sistematização do conhecimento da história das cidades.

Embora a cidade seja pensada como o lócus privilegiado da modernidade, vez que a constituição do ambiente urbano, de forma como o conhecemos hoje, sua gênese está relacionada ao desenvolvimento do Estado Moderno, não há como dissociar os elementos constitutivos de uma cidade anterior, vibrante que se formou na Antiguidade e que carregava os pressupostos de fixação do homem em um espaço-tempo. A análise da história urbana prescinde desses elementos para a sua elucidação, pois ao levar em consideração os aspectos da (re) configuração na forma de ocupação do espaço, desvenda o papel das cidades, como cenário das relações sociais mais significativas e que gradativamente foram marcando a importância destas no contexto mundial.

A cidade expressa um novo modo de vida que gradativamente vai transformando o cotidiano das pessoas e acostumando-as a uma nova ordenação; a ordenação urbana. Compreender essa forma de vida permite, na vertente histórica, aprofundar os elementos fornecidos pelos processos econômicos e sociais para esclarecer sobre a transformação do espaço e configuração das cidades. Há o que se pode chamar de uma conexão causal interna entre os acontecimentos. Dessa forma efetiva-se a tarefa do historiador (NICOLAZZI & ARAUJO, 2008).

O processo de metropolização exige uma compreensão histórica que referencie a urbes. Buscar um conceito de cidade ajudará na compreensão da formação

metropolitana. Os binômios, cidade e urbanização, metrópole e modernidade constituem o marco inicial da análise, oportunidade em que se começa a desvendar os objetivos dessa pesquisa, pois as cidades se colocam como a síntese da civilização e da evolução em grande escala, estes elementos dos parâmetros da modernidade.

Partindo dessa lógica é que percebemos como a análise da cidade urbana, suas conformações sociais são importantes para a compreensão da formação metropolitana. A cidade, tal qual hoje estruturada prescinde da compreensão deste espaço moderno. O espaço urbano, sua produção e alteração, compondo uma fragmentação de identidades, estão, para Henri Lefebvre (1999), como uma realidade histórica. Para o autor a sociedade urbana é aquela que nasce da industrialização. O fenômeno urbano descrito por Lefebvre leva-nos a perceber A Revolução Urbana como produto primário do processo de industrialização.

As peculiaridades da formação econômica desenharam o tecido urbano corroendo os resíduos de vida agrária. Em consonância com esta análise, encontra-se Manuel Castells (2000) que na Questão Urbana, procede a uma reflexão sobre a importância fundamental dessa problemática em nossas sociedades.

De acordo com o autor, a questão urbana prescinde ao estudo da história do processo de urbanização, sem, contudo cair na armadilha de redução da análise. Para Castells (2000) a análise das políticas públicas, do planejamento urbano, contextualizadas historicamente permite evoluir na compreensão dos problemas trazidos com a industrialização/urbanização.

As alterações ocorridas no cenário mundial, a partir do século XIX, também foram repercutidas no Brasil. Embora a evolução das cidades brasileiras para a característica tipicamente urbana só tenha ocorrido em meados do século XX, não há como ignorar um ethos urbano presente ao longo de todo Brasil Colônia e Império. Com o advento da primeira república em 1890, e os reflexos mundiais do processo de industrialização, o Brasil assume ainda que tardiamente a sua

modernização.

Este é o cenário de análise da presente dissertação. A formação metropolitana da Grande Vitória é o objeto de estudo desse trabalho. O universo histórico, referente ao período compreendido entre 1995 até 2005 evidenciou a institucionalização da Região Metropolitana da Grande Vitória – RMGV. O tempo e o espaço, unidades vitais para o estudo da História, foram abordados neste trabalho através da reconstrução dos dez anos da formação da Região Metropolitana da Grande Vitória.

Desta forma, levantamos como questão neste trabalho se o processo de formação metropolitana da Região da Grande Vitória representou a consolidação de uma modernidade que fosse capaz de superar os desafios urbanos que persistem tanto na escala municipal quanto na metropolitana, considerando as externalidades negativas que advêm com o processo de crescimento urbano de cidades.

É importante destacar que para a elaboração deste trabalho foi procedida a uma digressão histórica em que o contexto analisado remontou à formação dos primeiros núcleos urbanos brasileiros, no Brasil Colônia e no Império, sendo que o mesmo período serviu para análise do cenário capixaba. A compreensão do passado mais remoto e a sua articulação com o período referenciado nessa pesquisa, possibilitou estabelecer uma consciência histórica que facilitou conhecer a formação metropolitana a partir de como as cidades foram se constituindo, nos vários tempos e perceber as relações existentes.

Para a compreensão do objeto de estudo, qual seja a sua construção, foram utilizadas fontes primárias e bibliográficas, numa análise histórica qualitativa e quantitativa das bases de formação da Região Metropolitana da Grande Vitória. Foi possível identificar e analisar o espaço metropolitano que ainda sem constituição legal até a década de 90, definia-se empiricamente, pois a abordagem qualitativa foi possível mediante ampla pesquisa bibliográfica que situou a formação metropolitana da Grande Vitória, permitindo conhecer as peculiaridades

dessa, bem como tratar os conceitos inerentes ao nosso tema tais como, a conceituação de cidades, urbanização, metropolização e modernidade.

“interpretar um texto é, portanto, essa atividade de explicação e compreensão de uma referência pertinente a determinado texto. Trata-se, em poucas palavras, da apropriação de um sentido possível, por meio tanto de uma pertença ontológica (compreensão) quanto por uma distância metodológica (explicação). É pelo ato fundamental de interpretar que um texto desvela todo o seu potencial” (NICOLAZZI, 2003:46).

A abordagem quantitativa, apoiada em dados estatísticos referentes a quesitos econômicos e populacionais permitiu uma análise maior das informações históricas, complementando o conhecimento produzido pela pesquisa qualitativa.

As fontes documentais, como mapas, fotos, mensagens e relatórios foram pesquisados no Arquivo Público do Espírito Santo. O estudo dessas fontes foi relacionado a um referencial histórico, proporcionando a articulação do conhecimento sobre a história do Espírito Santo no âmbito do nosso tema.

Ainda considerando que o nosso tema é de natureza contemporânea foi utilizado o método de história oral (ALBERT, 2005). Foram realizadas entrevistas no período de 22 de abril a 10 de maio de 2009 e aqui identificadas por ordem de realização, com os Senhores Taurio Tessarolo, Secretário Municipal de Mobilidade Urbana da Prefeitura de Vitória (2009); José Eduardo Faria de Azevedo, Secretário Estadual de Governo do Estado do Espírito Santo (2009), João Carlos Coser, Prefeito Municipal de Vitória (2009), Antonio Sergio Alves Vidigal, Prefeito Municipal da Serra (2009) e Luiz Paulo Veloso Lucas, Deputado Federal pelo Espírito Santo (2009), resgatando pelo viés da História Oral, elementos históricos mais recentes relacionados à Região Metropolitana da Grande Vitória.

Vale ressaltar que a escolha dos entrevistados, recaiu sobre a capacidade dos mesmos falarem sobre a Formação Metropolitana da Grande Vitória, o objeto desta pesquisa, porque eles participaram ativamente do processo de a constituição metropolitana da Grande Vitória e suas versões revelam-se grandes

contribuições para a compreensão do tema estudado.

Deve ser importante, diante do tema e das questões que o pesquisador se coloca, estudar as versões que os entrevistados fornecem acerca do objeto de análise. Ou mais precisamente: tais versões devem ser elas mesmas, objeto de análise. Assim, uma pesquisa de história oral pressupõe sempre a pertinência da pergunta 'como os entrevistados viam e vêem o tema em questão?': Ou: 'O que a narrativa dos que viveram ou presenciaram o tema pode informar sobre o lugar que aquele tema ocupava (e ocupa) no contexto histórico e cultural dado?' (ALBERT, 2005:30).

Ainda justificou-se a escolha dos entrevistados pelos objetivos desta pesquisa, uma vez que a experiência daqueles que viveram e presenciaram o processo de formação metropolitana capixaba (ALBERT, 2005), com seus depoimentos, foram importantes para ampliar a compreensão e esclarecer quanto à constituição ou não de uma efetiva modernidade na região.

O trabalho está organizado em três capítulos, sendo o primeiro, "Leituras Históricas da Cidade", subdividido em três subitens que tratam das concepções iniciais para a compreensão da cidade, do processo de urbanização, de metropolização e do conceito de modernidade, dentro da historicidade que se apresenta através de os principais pensadores da atualidade. Em a Cidade e o Tempo são apresentados pontos para uma reflexão sobre a origem das cidades, desde a antiguidade. Em Tempos Modernos: cidades modernas, a discussão concentra-se em apresentar a cidade urbana tal qual produto do processo de industrialização. Contudo há uma preocupação em definir modernidade e modernização, como fenômenos distintos, explicitando através dos conceitos trazidos por FAORO (1992) porque nem sempre a modernização levaria a modernidade. Com essa discussão está sedimentada a base teórica para se pensar nas desigualdades sociais que permeiam o processo de industrialização e presente nas cidades urbanas. O terceiro subitem, Cidades e Cidades: o fenômeno da metropolização, contempla a apresentação do conceito de metrópole. Vinculado a complexidade que as cidades urbanas adquirem, o processo de metropolização se coloca como inevitável no cenário da produção capitalista. O aperfeiçoamento do capitalismo industrial para o capitalismo

financeiro e tecnológico encontra nas regiões metropolitanas o lócus privilegiado de sua reprodução.

O segundo capítulo intitulado A Formação Metropolitana Brasileira teve como objetivo traçar um perfil da formação metropolitana nacional, levando-se em consideração os antecedentes históricos dessa constituição. Formado por quatro subitens que evidenciam esse traçado, no primeiro, Núcleos Urbanos: uma breve abordagem histórica está explicitada a formação urbana das cidades no período Colonial e do Império. Através de dados populacionais ficou evidente que o Brasil Colônia e do Império, ainda que pudesse refletir um comportamento urbano era essencialmente rural. O subitem seguinte, intitulado Núcleos Urbanos: a chegada da modernidade 'a brasileira' trata do período em que a economia cafeeira predominou e estendido até a primeira republica pareceu construir com mais firmeza a cidade urbana. A Consolidação do Modelo de urbanização da modernidade – explicações: o capitalismo e as necessidades internas - explicita como terceiro item, como que se consolidou o modelo de urbanização brasileiro. Estão identificadas as bases da industrialização nacional, tardia como a atesta Veloso (1994) e apropriada para acirramento das desigualdades sociais inerentes ao próprio capitalismo. O quarto subitem intitulado A Consolidação das Regiões Metropolitanas Brasileiras: entre o progresso e a desigualdade social - aprofunda as questões apresentadas no subitem anterior, no que se refere aos aspectos da formação metropolitana e as desigualdades acarretadas, bem como traça o perfil histórico das formações metropolitanas brasileiras com os critérios de apropriação.

O terceiro capítulo constitui a apresentação do objeto de estudo deste trabalho. Sob o título A Ilha como referência; Formação da Região Metropolitana da Grande Vitória, dividido em três subitens apresentam o resultado da análise histórica procedida durante a pesquisa. Nesse capítulo foi de grande importância uma retrospectiva histórica, situando Vitória na trajetória do desenvolvimento do Espírito Santo e a sua centralidade e do antigo ideário de desenvolver a capital transformando-a em um grande centro econômico, expandir sua influência em regiões vizinhas ampliar o sitio urbano da cidade. Fica evidente na

apresentação da pesquisa que havia uma lógica aglutinadora, nas relações entre os municípios que se definiu como embrião da formação metropolitana.

Ao ensejo de conclusão estão apresentadas as Considerações Finais, cujo objetivo foi dedicado a uma apreciação crítica da trajetória para a formação metropolitana, consubstanciado especialmente na avaliação de que a Grande Vitória, como região metropolitana existiu antes da sua instituição legal, sem, contudo firmar na agenda política, compromissos para sua efetiva consolidação.

CAPITULO I – LEITURAS HISTÓRICAS DA CIDADE

Aos poucos ela não saberia se olhava a imagem ou se a imagem a fitava porque assim sempre tinham sido as coisas e não se saberia se uma cidade tinha sido feita para as pessoas ou as pessoas para a cidade — ela olhava (Clarice Lispector, 1949:51).

1.1 A Cidade e o Tempo

Refletir sobre a origem das cidades implica pensar no processo civilizador. De acordo com Nibert Elias (1993), esse se revela como o problema geral da constante mudança histórica, pois a civilização é observada como resultado de ações individuais e coletivas que buscam estruturar a sociedade, no sentido de torná-la “civilizada”. Ainda de acordo com o autor, o surgimento do Estado é o marco de regulação dos instintos naturais do homem, a instituição capaz de assegurar o equilíbrio social. Dessa forma, na busca pela gênese da formação das cidades é importante ressaltar que estas são assemelhadas a uma estrutura dinâmica que se transforma historicamente. Deve-se considerar o momento de fixação do homem em um espaço-tempo com características anteriormente ausentes ou ainda em seu estágio primitivo. O homem ao se fixar transforma o meio e passa a viver em sociedade.

A possibilidade de transformação e domínio do meio natural, a presença da escrita, o estabelecimento de um poder político centralizado e o compartilhamento de uma mesma cultura por vários indivíduos são elementos, dentre outros, que quando aglutinados, contribuíram, e contribuem, para a ação transformadora do homem, atuando sobre o meio natural, influenciando o meio social e assegurando a manutenção de uma sociedade em qualquer contexto histórico que esteja estabelecido.

De acordo com Bresciani (1997:14) podemos afirmar que: “[...] a cidade é o produto da arte humana, simboliza o poder criador do homem, a modificação/transformação do meio ambiente, a imagem de algo artificial, um

artefato enfim”.

Seguindo a mesma linha de raciocínio, Souza (2003) define que a formação das primeiras cidades está intimamente ligada à fixação do homem na terra, bem como as mudanças ocorridas dentro da teia social.

Segundo esse autor:

[...] as primeiras cidades surgem como resultado de transformações sociais gerais — econômicas, tecnológicas, políticas e culturais —, quando, para além de povoados de agricultores (ou aldeias), que eram pouco mais que acampamentos permanentes de produtores diretos que se tornaram sedentários, surgem assentamentos permanentes maiores e muito mais complexos, que vão abrigar uma ampla população de não-produtores: governantes (monarcas, aristocratas), funcionários (como escribas), sacerdotes e guerreiros. A cidade irá, também, abrigar artesãos especializados, como carpinteiros, ferreiros, ceramistas, joalheiros, tecelões e construtores navais, os quais contribuirão, com suas manufaturas, para o florescimento do comércio entre os povos. Em vários sentidos, por conseguinte, a cidade difere do tipo de assentamento neolítico que a precedeu, menos complexo (SOUZA, 2003:45-46).

Diante dessa afirmação, pode-se dizer que a modificação do espaço, entendido aqui como processo temporal do desenvolvimento social, torna-se objeto de análise da História Urbana.

Por outro lado, as cidades quando vistas pela perspectiva da História Cultural estabelecem as representações sociais presentes nos vestígios arqueológicos arquitetônicos, documentais e culturais como fonte de sua reconstrução. Na História Urbana, sob a perspectiva cultural “os vestígios arqueológicos passam a ser considerados, a representação do modo de vida de uma sociedade” (PESAVENTO, 2002:08). Assim sendo, as fontes de análise, propostas pela nova História Cultural Urbana, passam a ser os vestígios materiais e imateriais da sociedade objeto.

Os vestígios materiais se encontram, primordialmente, nas ruínas e construções urbanísticas que sobreviveram à ação do tempo e passaram a ser fonte de

investigação do espaço urbano. Obras públicas e privadas, templos, igrejas, projetos de saneamento, teatros, entre outras construções constituem o traçado material da cidade.

Quanto à imaterialidade, essa compõe o conjunto de representações culturais próprias de uma sociedade, portanto, parte integrante da chamada realidade, mesmo que simbólica. Dentre as representações estão: as crenças, os hábitos, os costumes, entre outros elementos que expressam as relações do homem em sociedade.

Às cidades reais, concretas, visuais, tácteis, consumidas e usadas no dia-a-dia, corresponderam outras tantas cidades imaginárias, a mostrar que o urbano é bem a obra máxima do homem, obra esta que ele não cessa de reconstruir, pelo pensamento e pela ação, criando outras tantas cidades, no pensamento e na ação, ao longo dos séculos (PESAVENTO, 2007:11).

Diante desse ponto de vista, pode-se afirmar que as representações sociais referem-se ao processo pelos quais “[...] uma comunidade produz o sistema de saberes que lhe confere uma identidade social, uma forma de enfrentar o cotidiano e uma forma de se relacionar com os objetos que o rodeiam” (JOVCHELOVITCH, 1998:80).

Acrescente-se que as representações materiais e imateriais de um contexto histórico, tanto deixam marcas no espaço e na sociedade onde surgiram quanto, passam a influenciar outros contextos. Assim:

Cidades sonhadas, desejadas, temidas, odiadas; cidades inalcançáveis ou terrivelmente reais, mas que possuem essa força do imaginário de qualificar o mundo. Tais representações foram e são capazes de até mesmo se imporem como as ‘verdadeiras’, as ‘reais’, as ‘concretas’ cidades em que vivemos. Afinal, o que chamamos de ‘mundo real’ é aquele trazido por nossos sentidos, os quais nos permitem compreender a realidade e enxergá-la desta ou daquela forma. Pois o imaginário é esse motor de ação do homem ao longo de sua existência, é esse agente de atribuição de significados à realidade, é o elemento responsável pelas criações humanas, resultem elas em obras exequíveis e concretas ou se atenham à esfera do pensamento ou às utopias que não realizaram, mas que um dia foi concebido (PESAVENTO, 2007:11-12).

Tal condição da existência material e imaterial das cidades fortalece a capacidade dessas representações influenciarem o espaço e a sociedade agora, no presente, bem como no futuro. O teatro grego, por exemplo, pode ser lembrado na contemporaneidade como um ícone de perfeição a ser reproduzido. Assim:

As cidades impõem como desafios aos historiadores que visam entender seus emaranhados de enigmas, de representações, de tempos, de espaços e de memórias. Sob a sua materialidade fisicamente tangível, descortinam-se 'cidades análogas invisíveis', com tramas de memórias e de esquecimentos do passado, contendo impressões recolhidas ao longo das experiências humanas. Nas cidades estabelecem-se conflitos e tensões, solidariedades e acolhimentos, mobilidade e enraizamento, planificação e representações, tudo envolto em contornos infindáveis que redimensionam incessantemente o pulsar urbano (CONSELHO EDITORIAL REVISTA BRASILEIRA DE HISTÓRIA, 2007:07).

Na medida em que os traços marcantes de um povo, tais como os culturais e os arquitetônicos, sobrevivem em outras sociedades, estabelece-se a ligação entre o passado e o presente. Sem perder de vista o entendimento do processo histórico, ao qual o pesquisador se depara com os aspectos específicos que definem cada contexto, a História Urbana, em toda a sua dimensão seja cultural, social, econômica ou política depende de uma análise prévia sobre o desenvolvimento da cidade no tempo. Mesmo quando se trata de trabalhos que tem como objetivo o estudo da contemporaneidade, como no caso da presente Dissertação, a análise da trajetória histórica de formação e desenvolvimento das cidades torna-se ponto de referência e repostas às questões levantadas sobre a atualidade.

A preservação da memória social, atender necessidades momentâneas e, até mesmo, colocar em prática os desejos; são ações de que, além de expor as transformações vivenciadas e/ou buscadas por sociedades distintas, expõe as preocupações de cada povo e seu governo quanto à preservação de seu passado, a manutenção de seu presente e suas perspectivas futuras de ideal urbano. Portanto, fica evidenciado que a cidade resulta da ação do homem em seu contexto, o que a torna algo inacabado, na medida em que, tanto a cultura quanto o espaço acompanham o desenvolvimento da sociedade, se modificando com o

passar do tempo.

A cidade, como temática histórica, apresenta-se como fonte documental a ser lida e interpretada a partir de informações colhidas, seja as de caráter quantitativo sejam as de caráter qualitativas, ou mesmo aquelas simbólicas. Neste sentido, Eckert e Rocha (2005:161), lançando mão do método etnográfico na pesquisa histórica, chegam à definição que:

[...] a cidade é conhecida como um objeto temporal (que) possui a possibilidade de absorver de todas as histórias dos grupos humanos que por ali passaram tanto quanto de dissolução de seus signos culturais, os quais se tornam, aqui, objetos etnográficos, ou seja, pré-textos para a geração de novas histórias a serem narradas.

A cidade, portanto, passa a ser ela própria uma forma simbólica de representação de um povo. Nela se encontram vestígios deixados para sobreviver à ação do tempo e demonstrar a força e superioridade de algumas sociedades. Dessa maneira, chegou-se a constatação de que a cidade é uma realização humana que sobrevive até mesmo ao término das civilizações que a construíram. Civilização no plural por ser a cidade um projeto dinâmico e em constante transformação por aqueles que a habitam. “Da Ur dos ziguraths à Tebas das Sete Portas, da Roma dos Césares à Avignon dos Papas, ela marca a sua presença na história, através daqueles elementos que assinaram o advento do que se considera civilização” (PESSAVENTO, 1995:281).

Diante dos vários conceitos atribuídos quanto à definição de sociedade e Civilização, e mesmo com a utilização dos métodos antropológicos de pesquisas, torna-se uma tarefa problemática buscar a gênese de formação das cidades. Entretanto é possível, a partir de autores que abordam “a cidade”, em contextos diversos, traçar uma trajetória de tempo e espaço, capaz de expor permanências e singularidades que caracterizam distintas sociedades desde a Antiguidade Clássica até a formação metropolitana que predomina na atualidade. Escolhemos esse caminho para as definições neste trabalho.

A primeira preocupação com a correta abordagem sobre a Cidade Clássica da Antiguidade é diferenciá-la da “Polis” Grega, muito embora para Malaco (2002:34) “[...] devido às suas características, o termo possa ser usado como sinônimo de cidade”. “Polis” abrigava as relações políticas da sociedade grega clássica, e a ela se reportavam como o lugar onde eram definidos os padrões sociais e os signos culturais, os costumes a serem seguidos pelos habitantes. Estavam também inclusos nesses padrões, os projetos das construções públicas e privadas. Portanto presentes a materialidade e a imaterialidade da Antiguidade Clássica grega. A idéia da “polis” remonta a idéia de que:

[...] não era um local, embora ocupasse um território definido; eram as pessoas atuando concertadamente e que, portanto, tinham de reunir-se e tratar de problemas face a face. Era uma condição necessária, embora não a única, de autogoverno (FINLEY, 1963:49).

Quando nos detemos na concepção acima, explicar-se-ia a confusão feita entre o conceito de Polis e Cidade, pois mesmo não sendo um local fisicamente definido, é o espaço para as sociabilidades e exercício dos padrões sociais.

A cidade, por sua vez, desde a antiguidade, é a representação de um modo de vida que vai sendo transmitido através dos tempos. Sobre este aspecto:

A cidade, espaço ordenado de vias e prédios, é a expressão material e espiritual mais grandiloqüente [...] será aqui não apenas descrita em seus princípios e eventos, mas também pensada como manifestação de códigos culturais muito densos, característicos do mundo antigo e transmitidos desde então, através dos tempos e à atualidade (MARSHALL, 2000:113).

Justifica-se, portanto, a importância do conhecimento da história das sociedades clássicas, Grécia e Roma, para o estudo das representações urbanas sobreviventes.

Através dos remanescentes arqueológicos, principalmente as ruínas e a escrita, o espaço antigo passa a ser reconstruído, propiciando a visibilidade dos projetos, modo de vida e organização social presentes naquele momento.

Polis e Oikos, Urbes e Villa, Civis e Domus, cidade e morada, estão entre os produtos fundamentais da experiência de gregos e romanos antigos, transmitidos como conceitos e como códigos culturais desde a Antiguidade aos tempos atuais, inclusive por meio de teorias, de plantas e pinturas e também dos vários projetos políticos inerentes da cidade (MARSHALL, 2000:116).

A cidade antiga, conforme apresentada por Marshall (2000:116) reflete um ordenamento espacial em que está presente a união da cidade e moradia, da zona rural e do espaço celestial, o último dedicado aos cultos religiosos, numa nítida necessidade de aproximação da habitação, com o ambiente fornecedor de alimentos e aquele dedicado ao culto dos deuses.

No que se refere à urbanização, utilizar-se da Antiguidade para subsidiar o conhecimento atual sobre o seu desenvolvimento nos remete à experiência de Atenas como primeira matriz do pensamento urbanístico antigo. Isso só foi possível graças à concepção de Hipódamos de Mileto e seu “Plano Hipodâmico”, baseado na reestruturação do Porto do Pireu. Consistiu o “Plano Hipodâmico” em um traçado regido por uma norma ortogonal, com traçado de ruas e prédios em forma de grade, simétricos que traduziam uma ideologia de simetria e proporcionalidade. De acordo com Marshall (2000:119): “[...] é preciso perceber a força dos ideais geométricos de igualdade, transpostos para o plano social e institucional [...]”.

Nestes primeiros passos da concepção do urbanismo, utilizado como mecanismo de melhoramento espacial da cidade, já existia o conceito de cidade ordenada como “[...] lugar do corpo sadio, império da razão disciplinadora” (MARSHALL, 2000:121). Portanto, a urbanização, mesmo na Antiguidade, tinha como essência a melhoria sanitária da sociedade. A racionalidade no espaço implicava instituir medidas de bem estar, “A cidade como ente vivido e pensado, dotado de poderes e propriedades” (MARSHALL, 2000:121).

Também Gomes (2002) nos conduz a pensar a cidade a partir de elementos representativos da antiguidade. Em seu livro *A Condição Urbana*, esclarece que formas urbanas do Império Romano, suas organizações, estruturas e habitações

estavam intrinsecamente relacionadas com estruturas de poder. Para o autor “[...] as práticas de poder e as formas de controle social e direito dependem diretamente de uma disposição territorial” (GOMES, 2002:21). Condição urbana próxima da existente na atualidade, o Império Romano é apresentado como uma representação político espacial da cidade urbana dotado de uma dinâmica própria e formada por elementos fundadores da condição urbana (GOMES, 2002).

Assim, a cidade romana foi a primeira, no sentido estrito, a ser pensada como ambiente regido pela lei, no caso, o Direito Romano.

A lei diferencia espaços à medida que exclui aqueles que não são por ela atingidos; e onde ela é presente, deve ser vista sob o ponto de vista do direito, como terreno abstrato de isonomia, ainda que materialmente o espaço seja diferente uma consequência direta disto são territórios precisos nas mais diversas hierarquias. [...]. A lei se exprime pela forma como as coisas são organizadas e distribuídas no território segundo uma carência formal que é lógica e deve atender a preceitos estabelecidos pela idéia geral, e um tanto quanto vaga de equilíbrio entre o bem comum e as liberdades individuais (GOMES, 2002:31-32).

Sob influência do Direito Romano muitas das nações modernas redigiram seus próprios códigos de leis, direcionadas, muitas vezes, a ordem do espaço. Com isso, Roma Antiga se distingue do sistema político da Polis Grega pelo grau de inclusão de espaço e pessoas pertencentes à unidade política romana.

A gênese da cidade antiga remonta a 3.000 anos antes da Era Cristã, mas foi Roma que se consagrou como o modelo ideal de ambiente social urbano da Antiguidade, caracterizando-se como centro econômico e cultural do período. Com a decadência do Império Romano o desenvolvimento urbano entra em crise e as cidades foram perdendo sua importância de centro polarizador das relações culturais.

Durante a Idade Média houve inevitável declínio das instituições urbanas, causado principalmente pela decadência do Império Romano do século V e o povoamento do Ocidente pelos bárbaros germânicos. Porém, ainda durante o período, a partir do século X, as cidades prosperaram e se multiplicaram, ganhando autonomia

perante o mundo rural. Observa-se que há uma significância das práticas sociais nas cidades medievais do século XIII que revelam o urbano. Há uma “criação urbana”.

A urbanização do século XIII não é mais que a finalização de um processo plurissecular. Desde o início do segundo milênio, pelo aburguesamento dos centros de habitação em torno dos principais pontos de fixação do poder medieval, observa-se que polarizam o espaço naquele momento: os mosteiros (dando origem aos burgos monásticos) e os castelos (precipitando o desenvolvimento dos burgos de castro), mas também, como em Flandres, certos palácios condesais ou reais. As cidades são então os polos de valorização da primazia senhorial: elas abrigam aqueles que especialmente por seu trabalho artesanal, permitem amoldar os recursos agrícolas que afluem aos mercados e, assim, produzir tudo o que é necessário à vida social dos poderosos laicos e eclesásticos. “O senhorio fortifica ou concebe a cidade, o desenvolvimento rural acelera seu desenvolvimento”. (MENJOT & BOUCHERON, 2003:21)

Segundo Le Goff (1992) entre o século XII até 1340 o desenvolvimento da cristandade chega ao seu apogeu na mesma época em que o movimento de urbanização, ressurgiria como essencial para o desenvolvimento das instituições sociais, atingindo seu ápice na França. A partir de então, as instituições e atividades eminentemente urbanas, a exemplo das relações comerciais, ganham fôlego, auxiliando a passagem de uma economia primária para mercantil.

Diante das referidas concepções, a partir do século XII pode ser identificada uma nova cidade medieval de característica policêntrica, ou seja, várias cidades se sobrepondo em termos espaciais, mas com a manutenção de singularidades advindas do contexto histórico-cultural de suas origens.

A nova cidade medieval, portanto, fez-se principalmente a partir de uma implantação anterior, cidade galo-romana, mosteiro da Alta Idade Média, castrum do começo do feudalismo, entre o século IX e X. A história muda, mas faz-se sempre no mesmo local. Daí as ilusões da continuidade (LE GOFF, 1992:33).

Como locus da concentração do poder político, da religiosidade, das sociabilidades e da concentração de atividades mercantis, mesmo na época medieval foi possível perceber a cidade como um “[...] teatro específico de uma

vida de relações, que lentamente se distingue daquela que talha as sociedades rurais” (MENJOT; BOUCHERON, 2005:18).

A referência ao modo de vida urbana das cidades medievais do século XIII afirma aquelas como um espaço de articulação e resolução. As relações sociais mais significativas estão presentes caracterizando a diversidade do espaço urbano. Há ordens religiosas, um mercado diversificado, o parcelamento do solo urbano e um urbanismo de ruas que separa e reúne num movimento típico da vida urbana.

Embora o contexto medieval apresente os elementos que tratam de um modo urbano, a consolidação desse modelo será mais bem percebida quando conhecido o advento do estado moderno.

1.2 Tempos Modernos: cidades modernas

Mesmo com as considerações feitas por Le Goff (1992) concernentes ao desenvolvimento das cidades medievais a partir do século XII, o modelo de cidade desejada, a concepção urbana a ser seguida num contexto mais universal, juntamente com o padrão de modernidade urbana ideal; somente viria a tomar seus contornos específicos, e ainda perceptíveis nos centros mais contemporâneos, seis séculos mais tarde.

Inauguram-se durante o século XVIII um conjunto de mudanças nas diversas esferas da sociedade – política, econômica e social –, características do processo de modernização, que se intensificou a partir da Revolução Francesa de 1789 e da Revolução Industrial iniciada na Inglaterra em meados do século XVIII.

Para explicitar o processo de modernização, fica evidente a complexidade quando da análise deste fenômeno mundial, mas que teve suas singularidades locais. A modernização é definida como:

[...] um fenômeno complexo, de amplo fôlego e multidimensional, que acontece em períodos de tempo diferentes e em todos os setores do sistema social. Portanto, para que a sua compreensão seja completa e exata, exige-se uma atenção constante às interações entre os vários setores e o uso de métodos múltiplos

e abordagens interdisciplinares. Os dois temas que emergem no estudo da Modernização são: de um lado, a tentativa do homem em controlar a natureza e sujeitá-la às suas necessidades, de outro, o esforço perene de ampliar o âmbito das opções sociais e políticas para o maior número de pessoas. A Modernização é a história destas tentativas e destes esforços (PASQUINO, in: BOBBIO et. all. 2000:776).

Sem compreender ser a modernização o surgimento das cidades modernas, fruto da análise causa-efeito de acontecimentos como a Revolução Francesa ou a Revolução Industrial inglesa, é importante destacar que ao explorar as contradições advindas do surgimento do capitalismo chega-se a elementos importantes para o estudo do desenvolvimento urbano até seu ápice, a metropolização.

[...] é, sobretudo com o advento do capitalismo que se impõe a “questão urbana”, colocando diante do Estado a exigência de um *modus vivendi* normatizador do “viver em cidades”. Processos econômicos e sociais muito claros delineiam-se, transformando as condições da existência: concentrações populacionais, migrações rurais, superpovoamento e transformação do espaço assinalam o crescimento e configuração das cidades (PESAVENTO, 1995: 283).

Não se deve menosprezar que o advento do capitalismo tenha imposto a “questão urbana” com mais veemência. Os processos econômicos e sociais, iniciados entre os séculos XVIII e XIX, provocaram modificações significantes no ambiente urbano. Concentrações populacionais, migrações rurais e transformações do espaço são alguns dos fatores propiciadores do crescimento e configuração das cidades.

Portanto, implica pensar a modernização como responsável pelo advento de um modo de vida complexo que difere da pequena povoação, da aldeia, e se estabelece a partir das modificações ocorridas com as transformações econômicas, sociais e culturais, advindas do processo de industrialização.

Embora alguns autores utilizem os termos modernização e modernidade como sinônimos, preferimos a diferenciação apresentada por Faoro (1992), que vincula o conceito de modernização a um ato racional e premeditado de um grupo social

dominante, enquanto o de modernidade é visto como um processo que afeta toda a sociedade. Segundo o autor:

[...] a modernidade compromete, no seu processo, toda a sociedade, ampliando o raio de expansão de todas as classes, revitalizando e removendo seus papéis sociais, enquanto que a modernização, pelo seu toque voluntário se não voluntarista, chega à sociedade por meio de um grupo condutor, que se privilegiando, privilegia os setores dominantes. Na modernização não se segue o trilho da "lei natural", mas se procura moldar, sobre o país, pela ideologia ou pela coação, uma certa política de mudança (FAORO, 1992:08).

Por meio dessa análise, através do processo de modernidade a sociedade chegaria à modernização de forma racional; enquanto pela modernização, aspecto proveniente da industrialização, por se tratar de um evento controlado por determinado setor da sociedade, não é capaz de disseminar a modernidade.

A adoção de modernização como fenômeno ligado a uma classe social dominante e detentora do capital, acaba por relacionar o fenômeno como efeito da industrialização. Sendo assim, torna-se sedutora a ligação entre modernização, industrialização e urbanização. Tal entendimento, representativo de boa parte da realidade vivenciada do período moderno ao contemporâneo, fora evidenciado em obras que abordam a cidade como lócus do progresso e/ou como ambiente onde as desigualdades sociais tornam-se mais evidentes.

O que se observou foi uma mudança gradual da paisagem citadina, na medida em que, esta passou a incorporar os novos ditames das relações sociais de produção que se instalaram.

De acordo com Castells (1983) a urbanização aparece em decorrência da ocupação dos centros urbanos pela população agrária, constituindo a mão de obra essencial ao processo industrial que também propiciou a criação de um mercado.

Essa nova fase foi marcada por uma profunda transformação espacial que ao concentrar a população no espaço urbano, deliberou sobre a conduta e os modos de vida e difundiu uma nova forma de relacionar-se em sociedade. Neste sentido a

urbanização ganhou contornos de uma prática evolucionista da sociedade e produziu efeitos sobre ela.

Para Henri Lefebvre (1999) o fenômeno urbano constitui-se no processo de urbanização da sociedade, caracterizado pelos deslocamentos contínuos da população em virtude das necessidades advindas do processo de transformação social impresso pela nova ordem capitalista. Ou seja, a extensão do fenômeno urbano pertence a um contexto de indução do processo de acumulação do capital que encobre o tecido urbano.

A constituição de novos espaços, com a ampliação da sociedade urbana, como a que nasce da industrialização e resulta da urbanização completa, implica numa dinâmica de formação constante do tecido urbano. Entretanto, há um paradoxo na gênese do processo de urbanização moderna, a cidade problema. Como efeito da industrialização este, o processo, revela o espaço urbano, as cidades, como lócus privilegiado da luta de classes. Esta situação decorre dos conflitos que se estabelecem na medida em que há um antagonismo entre aqueles que administram e os que executam os processos produtivos.

A divisão do trabalho a partir de então, coisifica a força de trabalho porque a afasta de sua natureza conceitual e, em sendo assim, permite a fragmentação do indivíduo na produção. O agravamento da situação ocorre quando são gerados os excluídos, excedente de mão-de-obra não incluída no processo produtivo e ainda mesmo que contextualizados no mundo do trabalho porque têm ocupação, estão longe do recebimento de salários compatíveis com a sua inclusão na cidade.

A ocupação do solo urbano se faz de forma discricionária, sendo reservado à classe de maior poder aquisitivo as áreas que já estão com os maiores investimentos públicos, obrigando os menos favorecidos, em sua maioria trabalhadora, a procurar espaços urbanos fora da cidade. Tal fato possibilita a criação das periferias e agravamento das desigualdades, passa a existir uma segregação urbana (RIBEIRO, 2001). Nesta concepção, chegar-se-ia a uma única

possibilidade para a definição de modernização estar realmente ligada ao desenvolvimento industrial.

A Revolução Industrial iniciada ao término do século XVIII seria a causa, enquanto, a urbanização e à ascensão de novas cidades, primeiro na Europa, e posteriormente em outras regiões, seria o efeito. Dessa forma, embora a cidade se repita sempre como o teatro específico de uma nova vida de relações, há na cidade capitalista, urbana por excelência, particularidades que expressam as suas contradições e desacertos.

A caracterização da cidade capitalista melhor se explica quando percebida a sua dupla face. Assim:

A cidade capitalista se caracteriza de um lado pela concentração crescente dos meios de “consumo coletivos” que, aos poucos, vão fazendo surgir uma “civilização urbana” e, de outro, pela aglomeração do conjunto dos meios de produção (do capital e da força de trabalho), o que é condição fundamental para o desenvolvimento econômico (VERAS, 2000:78).

Entretanto, segundo Velho (1995), o conjunto das inovações econômicas e tecnológicas, aceleradas a partir do século XVIII, propiciou, pela primeira vez, o processo de globalização que permitiu o estabelecimento de vínculos não somente econômicos, mas também políticos e culturais.

Diante da referida abordagem, verifica-se que, como toda análise histórica, o estudo da modernização e da vida urbana caracteriza-se como um processo histórico complexo, que abarca o conhecimento das variáveis sociais em cada contexto referenciado pela pesquisa.

O estilo de vida urbana e a modernidade são faces do mesmo fenômeno de complexificação e diferenciação da vida social, cujas principais características são a não-linearidade e a grande autonomia de mundos e domínios específicos (VELHO, 1995:232).

Assevera-se, em complemento ao exposto pelo autor, que as especificidades contextuais convivem com a influência de exemplos de outros contextos, formando

assim, a teia social a partir do dinamismo cultural.

Destarte, ainda que os estudos urbanos tenham se iniciado na Inglaterra, foi a capital francesa, e não a inglesa, que se tornou símbolo do ideal urbano revelado no século XIX quando da eclosão do capitalismo.

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 socialidades urbanas estavam também ocorrendo em outras cidades européias 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 haussmanismo (PESAVENTO, 2002:31).

Portanto, é justificável pensar que a grande invenção do século XIX foi a maneira própria de conhecer, abordar, olhar, dominar e construir a cidade, representada pela modernização de Paris, com as obras de Haussmann quando assumira a prefeitura da cidade entre 1853 e 1870. Nos dezessete anos, a frente da prefeitura de Paris as intervenções de Haussmann, no ambiente urbano, seguiram uma lógica econômica e financeira do capitalismo. Justifica-se a constatação de que:

[...] 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, 2002:98).

Neste ambiente situam-se os princípios norteadores da urbanização moderna que mudaram o perfil de muitas cidades ocidentais, que remodeladas sob os novos paradigmas urbanos expressavam a modernidade, constituindo a metrópole capitalista enquanto símbolo de progresso, desenvolvimento e civilidade.

Dessa forma:

O primeiro grande exemplo dessa transformação, a Paris de Haussmann, tornou-se paradigma, resumindo os ideais urbanos do capitalismo em ascensão. Da mesma forma que as mudanças urbanísticas inauguradas em Paris do século XIX eram

divulgadas como modelos que poderiam ser adotados por outras cidades, as qualidades da metrópole moderna poderiam supostamente ser alcançadas por todos (PINHEIROS apud CAMPUS, 2002:26).

No século XIX, Paris representou o ideal de cidade moderna. O ideal de uma cidade capitalista. Um novo traçado que permitiria a maior mobilidade das pessoas. A saúde dos habitantes, a manutenção da capacidade de trabalho dos operários tornou imperiosa a criação de projetos urbanísticos e uma agenda pública. Tudo o que representasse a vida moderna precisava ser instalado.

O processo de urbanização ganha força, como forma de fortalecer o capitalismo em ascensão e consolidá-lo. De acordo com Bresciani (2002), no século XIX, os projetos de urbanização possuem a idéia sanitária, a cidade ideal passa a ser aquela com planos mais relacionados aos problemas sociais. Os projetos urbanísticos elaborados pelo poder público, possuem como principais objetivos o controle de epidemias, da ameaça das classes sociais perigosas, além de buscar criar novos padrões morais e de comportamento. Esta abordagem revela-se multifacetada. Ainda de acordo com a autora:

[...] Dada à dimensão dos empreendimentos necessários para compor o meio urbano de acordo com as normas de habitabilidade da medicina e da engenharia sanitárias, a técnica deveria aliar-se à política governamental. A noção de conforto suave e disciplinador encontram-se no centro da sedução dessa estratégia sanitária. Não se pode esquecer, entretanto, a dimensão pedagógica baseada na ação disciplinar sobre as pessoas, no meio ambiente, natural ou arquitetônico do século XVIII e início do século XIX. A política traça objetivos e caminhos a serem alcançados pela técnica unida ao capital (BRESCIANI, 2002:23).

A tendência de se pensar as cidades em todos os seus imperativos, fez com que, a partir do século XX, a composição de narrativas tendo-as como objeto de análise fosse uma constante em várias áreas do conhecimento – geografia, arquitetura, sociologia, história, entre outros. A produção de saberes conjuntos sobre a cidade objetiva solucionar os problemas advindos com a sua criação. As cidades modernas revelam-se como um ambiente de constantes transformações e contrastes. O que se pode traduzir como uma cidade nascida da modernização-

problema e modernidade-progresso.

Ao longo da história do Ocidente, a vida urbana tem recebido uma avaliação diferenciada. Ora é espaço do progresso, ora é espaço da desordem. Durante muito tempo se pensou a cidade como lugar de modernidade e progresso em oposição ao mundo rural, considerado o lócus da tradição e do atraso. A cidade passou a ser identificada como campo da racionalidade e do planejamento e, simultaneamente, como fonte de fragmentação e de aviltamento do indivíduo (OLIVEIRA, 2002:10).

Assim as cidades urbanas mostram-se como a expressão mais significativa da reprodução capitalista, pois conforme afirma Carlos (1999:78): “[...] os problemas atuais postos pela urbanização ocorrem no âmbito da reprodução da sociedade.”

A Sociedade Capitalista.

As condições de reprodução da sociedade capitalista são marcadas pela rápida transformação das formas urbanas. Sobre esse aspecto manifesta-se a pesquisadora:

A cidade enquanto momento presente só existe pela acumulação de tempos, do passado, mas a perda dos referenciais urbanos como produto da rapidez com que a morfologia se transforma, redefine a prática sócio espacial onde o espaço em constante mutação e o tempo acelerado, produz uma nova dinâmica (CARLOS, 1999:89).

Há um caráter efêmero que a tudo modifica, uma lógica transformadora que, uma vez instalada, permite pensar na evolução de cidades urbanas e sua consequência mais própria: o processo de constituição das metrópoles.

1.3 Cidade e Cidades: o fenômeno da Metropolização

Explicar a cidade com toda a sua complexidade e contemporaneidade, implica conhecer o conceito de metrópole. Há um cenário de transformação e desenvolvimento que sustenta a urbanização de cidades. O eixo de comando do mundo moderno se encontra no meio urbano. O estilo de vida urbano descola-se definitivamente da ocupação rural. Os avanços tecnológicos auxiliam na produção da realidade contemporânea.

Na tentativa de conceituar a metrópole, alguns autores se utilizaram da lógica do crescimento econômico, assim como a expressam como o tecido urbano ampliado, servido dos atributos que caracterizam o seu desenvolvimento.

As cidades modernas surgidas ainda, no século XIX, já definiram naquela época, os contornos das metrópoles dos séculos seguintes. Assim, pensar a conceituação do termo metrópole e região metropolitana evidencia a dinâmica da economia e da informação global. Em especial as metrópoles modernas:

[...] constituem objetos para a história econômica. Nelas, hoje, encontram-se os mais expressivos contingentes populacionais do país, materializam-se as regiões econômicas mais importantes dos países, assim como se instalam os principais centros de atividade produtiva e distributiva de bens e serviços (CURY, 2003:01).

Pode-se definir a metrópole, como resultado do processo de desenvolvimento da cidade moderna que chega ao século XXI. Neste sentido, o conceito adquire força para representar a emergência de novos conjuntos polarizadores da concentração urbana. Não se fala em cidade, e sim em cidades compondo uma determinada região metropolitana. Considera ainda que a metrópole mantenha relações econômicas o que condiciona a sua existência ao dinamismo das atividades e volume de riquezas que neste ambiente transita.

Sob o viés administrativo, segundo Braga (1999:320), a metrópole representa “[...] um grande centro urbano constituído por várias unidades territoriais autônomas política e administrativamente (municípios) e que demandam políticas de planejamento e gestão específicas”. Ou seja, mesmo compartilhando o dinamismo econômico, as cidades formadoras de uma região metropolitana possuem independência administrativa em nível municipal.

Ao coadunar economia e poder público, conforme preconiza Davidovich (2003), há um sentido plural na conceituação de metrópole que a admite como um conjunto de atributos tais como grande concentração populacional ou, estágio superior de uma hierarquia urbana, além de percebê-la como espaço de polarização e

domínio num dado território.

Ao que parecem, os conceitos apresentados convergem para um mesmo destino, qual seja, de que as metrópoles surgem a partir da complexidade do fenômeno urbano como conseqüência do desenvolvimento do capitalismo.

A vida metropolitana está constituída desde a era industrial a partir da evolução da sociedade urbana e da sua ampliação para espaços além dos limites geográficos da cidade que instituiu uma nova forma de apreciá-la, ou uma nova realidade: “A fábrica, estabelecimento industrial do século XIX, exigia a aglomeração dos trabalhadores” (VÉRAS, 2000:14).

Esta análise prossegue permitindo afirmar que a metropolização dos espaços urbanos alcançou níveis avançados e progressivos com a instituição da metrópole moderna, cujas raízes se encontram na forma primitiva de acumulação do capital. Observa-se uma segregação territorial que separa os grupos e as classes sociais, com a sua gênese na cidade industrial. Afinal, a necessidade de moradia para os trabalhadores das fábricas do século XIX, reconhecida pelo capitalista de então, não prescindia de condições salubres ou dignas, e sim da proximidade do local de trabalho além de ser afastada dos olhares mais abastados. “As condições precárias de moradia, descritas, muitas vezes, como espaços de alojamento dos operários que, por sua proximidade com o local de trabalho permitiam jornadas cada vez mais longas e árduas” (VÉRAS, 2000:14-15).

A emergência da multidão, na região metropolitana é uma das conseqüências mais preocupantes da vida na atualidade. A centralização econômica financeira e política da metrópole acirram os fluxos migratórios inchando as cidades. Há um distúrbio de funcionamento nas relações sociais atuais. A metrópole, síntese da ordenação capitalista, que tanto produz tecnologia de ponta, quanto eleva os índices de desigualdade social é visto:

[...] como o local da produção capitalista, reunindo o capital constante e o variável, a força de trabalho concentrada e suas condições de reprodução. Seria a síntese que abriga processos internos às unidades produtivas, a concorrência entre elas e

processos “externos” a elas: o alojamento da força de trabalho e os meios necessários à sua reprodução (VÉRAS, 2000:53).

Segundo Meyer (2000:05) “[...] a metrópole moderna instalou-se a partir da explosão sucessiva dos estágios urbanos precedentes”. Com essa afirmativa, acerca de sua organização interna, para a autora, a metrópole mimetiza inicialmente, o povoado e depois a cidade “[...] num ciclo que traduz a contínua necessidade de ser eficiente, de exercer de forma plena as suas funções” (MEYER, 2000:05). A metrópole torna-se, portanto, o lugar de concentração das forças econômicas, das relações sociais, e das manifestações artísticas e de inovação técnica, ou seja, o ambiente onde se encontram as manifestações das várias esferas sociais.

A metrópole, sob esse prisma é lócus privilegiado das articulações entre o plano local e mundial. É entendida como uma prática sócio-espacial que revela as transformações mais significativas da sociedade, no que concerne aos seus avanços. Neste sentido, parece exprimir a participação de cidades no capitalismo mundial quer seja, na dimensão econômica e política, quer seja nas relações sociais estabelecidas. Ferreira (2003) avalia que as grandes transformações econômicas, ocorridas a partir dos anos 70, e que chamou de "globalização" alteraram o papel e as formas de organização e estruturação das principais cidades mundiais, em especial àquelas com papel mais significativo no sistema econômico global.

Sob essa perspectiva, é possível perceber a metrópole, na sua consolidação, como local de exercício das atividades de uma sociedade designada como moderna. A renovação do modo de produção industrial, ao mesmo tempo em que se constituiu a metrópole, a transformou no espaço característico dessa nova sociedade.

Ao longo do acelerado desenvolvimento capitalista e da reprodução das relações sociais numa escala global, as metrópoles foram (re) definidas. A possibilidade de realizar novas acumulações de capital através da absorção de novas tecnologias

de gestão e qualificação de pessoas impõe um modo de vida diferente que transforma o espaço sócio – territorial da metrópole num local de decisões estratégicas, modificando-se de um perfil industrial para um perfil gerencial e de inteligência de novas apropriações.

É assim que, no plano da reprodução do capital, a metrópole transforma-se na “cidade dos negócios”, o centro da rede de lugares que se estrutura no nível do mundial com mudanças constantes nas formas urbanas – tanto no uso quanto na função. Como decorrência tanto a silhueta dos galpões industriais quanto das residências dão lugar a novos usos ora substituídos por altos edifícios de vidro, centros de negócios, shopping centers, ou mesmo igrejas evangélicas, como produto da migração do capital para outras atividades econômicas, reforçando a centralização econômica, financeira e política da metrópole. A dinâmica espacial da atividade econômica em curso, que desconcentra a indústria da metrópole, traz ao lado do crescimento e importância do setor financeiro e de serviços modernos, as atividades voltadas ao setor de turismo, lazer, cultura, etc (CARLOS, 1999:81).

Os rumos da sociedade urbana são controlados pelo processo de modernização. Dinâmico, por excelência, esse processo consolida uma ruptura com as condições históricas precedentes e a permanente instalação do novo. Irrompem num movimento que “[...] ameaça destruir tudo o que temos tudo o que sabemos tudo o que somos” (BERMAN, 1986:15). Evidencia-se assim, um “[...] perpétuo estado de vir a ser” (BERMAN, 1986:16). A metrópole contemporânea, portanto está criada dentro dessa expectativa de renovação constante, como realidade que envolve os valores materiais e imateriais da sociedade capitalista.

Contudo, se por um lado a metrópole contemporânea passou a representar além do seu significado original tal como, centro do poder político e econômico, a metrópole passou, também, a ser o cenário de agravamento das crises urbanas observadas através das lutas de classes e do crescimento da desigualdade social.

Assim, modernidade e metrópole se fundem como causa e consequência instalando numa estrutura espacial, representações sociais diversas e em constante transformação “[...] embrulham e amarram no mesmo pacote, os mais variados indivíduos e sociedades [...]” (BERMAN, 1986:16). A possibilidade

constante de realizar acumulações de capitais cada vez maiores, através da absorção do desenvolvimento das tecnologias, impõe um modo de vida diferente que transforma o espaço urbano.

Novas relações sociais, econômicas políticas e culturais estão presentes. Há um dinamismo previsto no seu funcionamento das cidades. Além do mais se atribui às metrópoles uma capacidade sinérgica, no sentido de exercer influência sobre cidades vizinhas. Sobressai-se a região metropolitana, entendida como extensão da metrópole que é evidenciada pela sua importância como pólo aglutinador das relações políticas, econômicas e sociais das cidades que compõem a esfera de domínio da metrópole.

A modernidade instituiu uma nova dinâmica que apropriou o sentido da acumulação, não só do capital como também de um modo urbano, o qual, de acordo com Castells (1983) possibilitou pensar a provável relação entre as mudanças em curso na economia e a intensificação da metropolização.

O processo de metropolização é inerente ao crescimento populacional das cidades. Os aspectos relacionados a essa assertiva são confirmados pela centralidade exercida por alguns espaços metropolitanos e que revelam a dinâmica urbana. A formação de metrópoles precisa ser compreendida como uma prática social inserida no contexto da modernidade, neste caso, sob a égide do capitalismo. Lefebvre (1999), ao tratar do tema considerou que a prática social de acumulação do capital se generaliza no espaço social.

Sobre esse aspecto pode-se afirmar que a metropolização é um fenômeno que se realiza mediante a capacidade de novas acumulações e é ao mesmo tempo influenciada por elas. O espaço ganha importância na acumulação do capital, tornando-se sua condição. Davidovich (2003) admite uma nova forma de organização do capitalismo que se estende e reproduz através da formação de redes e fluxos mundiais ocasionando uma nova dinâmica urbana.

No entanto, à expansão capitalista são atribuídos os efeitos da disjunção entre

economia e sociedade: “[...] o espaço – e aqui entendida a metrópole – é também história que se tornou estrutura” (VÉRAS, 2000:67). Desta forma, os espaços da metrópole ao mesmo tempo em que representam a modernidade encerram contradições que não têm nada de moderno.

Nova York, Tóquio, Berlim, Londres e Paris, de maneiras distintas, representam a consolidação do projeto urbano. De braços dados com o capital financeiro, após se destacarem como imponentes nações industrializadas, hoje com o mundo global e com a concepção de territorialidade do capital sendo questionadas são consideradas metrópoles contemporâneas. Não obstante ressaltam as desigualdades que as compõem.

Cury (2003) refere-se ao papel das cidades grandes como espaços físicos e sociais mais ricos e dinâmicos da atualidade. Mesmo assim, as mesmas metrópoles que são sinônimas do dinamismo, progresso e riqueza, potencializam o mal-estar do atual estágio em que se encontra o capitalismo, elegendo a desigualdade social como seqüela do processo de desenvolvimento.

CAPÍTULO II – A FORMAÇÃO METROPOLITANA BRASILEIRA

2.1 Núcleos Urbanos: Uma breve abordagem histórica

A cidade colonial brasileira foi concebida sob uma lógica do sistema vigente, qual seja a dependência da colônia em relação à metrópole. Isso explica porque pelo menos durante os três primeiros séculos de colonização do Brasil, as vilas e as cidades exerceram papel coadjuvante do sistema mercantil, que em primeira instância, envolvia a produção rural e seu respectivo escoamento para o mercado europeu. Portanto, até o final do século XVIII os ambientes urbanos brasileiros eram territórios de passagem de pessoas e escoamento de mercadorias, caracterizados pela simplicidade das construções e pobreza de seus habitantes. Conforme atesta Perez (1993:121): “[...] tributária do desenvolvimento do capitalismo europeu”.

O caráter essencialmente agrícola da economia colonial acabou por ditar os padrões urbanos do período. Observa-se assim, que as construções de maior pujança eram as casas de sobrados dos membros da elite agrária que ali freqüentavam uma vez ou outra no exercício de seus negócios ou durante festividades religiosas. Sendo assim, mesmo com a inexpressiva importância do urbano perante o mundo rural durante o Brasil Colonial, foi no primeiro, que as relações de sociabilidades se firmavam, seja por causa dos acordos políticos, comerciais e pelas festividades religiosas, seja pela distância que separava os moradores, fator que dificultava o estabelecimento de relações sociais no ambiente rural.

Diante deste quadro, nota-se que o Sistema Colonial previa a subordinação territorial, política e econômica da colônia a metrópole. Nesse sentido, a ocupação em solo brasileiro estabeleceu-se primordialmente no ambiente rural, com a formação de núcleos de povoamento desarticulados entre si e situados pela faixa litorânea do território, facilitando assim, os desígnios do próprio Sistema Colonial.

Importante ressaltar que não havia população suficiente para suprir as necessidades da produção em larga e a formação de núcleos urbanos no seu sentido estrito. Optou-se então pelo povoamento localizado e atendendo as necessidades oriundas do mundo rural, ambiente em que se consolidou a produção agrícola a ser exportada.

TABELA 1

População Brasileira Estimada – 1550/1700

Ano	População	Responsável pela Estimativa
1550	15.000	Contreiras Rodrigues
1576	17.000	Contreiras Rodrigues
1583	57.000	Pandiá Calógeras
1600	100.000	Contreiras Rodrigues
1660	184.000	Contreiras Rodrigues
1690	242.000	Contreiras Rodrigues (média)
1700	300.000	Celso Furtado

Fonte: Brasil: 500 anos de povoamento. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 2000. APÊNDICE: Estatísticas de 500 anos de povoamento, p. 221. Consultado IBGE – www.ibge.gov.br – consultado em 11 de janeiro de 2009.

A Tabela 1 expõe estimativas populacionais dos três primeiros séculos de colonização do Brasil. Pela análise dos dados, nota-se que a população viria a atingir 100.000 habitantes um século após o início da colonização portuguesa e que, na abertura do século XVIII, a população chegaria a 300.000 habitantes, número insignificante quando considerado a dimensão territorial ocupada por essa população. Destarte, a concentração populacional durante o recorte temporal tratado na tabela, ocorreu de forma localizada e moderada, sendo mais comum a fundação de vilas e povoados do que de cidades.

Assim, exceções de cidades e vilas, onde se estabeleceu a estrutura administrativa da Coroa Portuguesa, se explica através das finalidades e necessidades de suas fundações. Quando comparados os principais núcleos

urbanos coloniais ao restante do território brasileiro verifica-se que, a maioria dos empreendimentos de formação e manutenção de vilas e cidades ficou ao encargo, principalmente, de iniciativas privadas, sendo mais perceptível a interferência do governo português apenas nos núcleos que se consagraram como de extrema importância política e econômica para Portugal.

Observa-se, portanto, que núcleos urbanos como Rio de Janeiro, Recife e Salvador; por se tratarem de ambientes que em diferentes contextos funcionaram como territórios de importância política, social e econômica, chegam ao término do século XVIII e ao princípio do XIX, como centros urbanos desenvolvidos em comparação com os demais da colônia. Fato que corrobora para a identificação de que algumas das grandes cidades brasileiras possuem suas gêneses ligadas à função de porto comercial, centro político e de defesa militar do Período Colonial.

Os elementos significativos que apontam para o crescimento gradual das cidades coloniais inferem que as cidades eram apenas lugares das transações comerciais marcadas pelo exclusivismo econômico coroa-colônia. Ou seja, os núcleos urbanos eram extensões do mundo rural, a serviço da economia baseada na terra e neles as relações políticas, mercantis e sociais se estabeleciam mais nitidamente.

Importante ressaltar também que a ocupação populacional do Brasil prevaleceu, durante o Período Colonial, com os núcleos urbanos situados próximos as lavouras:

[...] numa época em que a zona rural se estende até as paróquias ditas urbanas e em que os proprietários rurais vêm à cidade para vender, comprar, cumprir deveres administrativos e religiosos, visitar parentes próximos ou afastados (MATTOSO, 1983:07).

A dinâmica das cidades, conforme citação acima exprime sua gênese a partir do campo. Nesse sentido, o ambiente urbano era o lócus das sociabilidades existentes formadas a partir da prosperidade do açúcar.

Como já dito, cidades como Salvador, Rio de Janeiro, Recife, Belém e São Luiz do

Maranhão destacaram-se como importantes núcleos urbanos coloniais, haja vista o fato de serem portos significativos para o escoamento da produção açucareira e importação de produtos, ao mesmo tempo em que, funcionavam como entrepostos comerciais de distribuição interna de produtos estrangeiros (PEREZ, 1993).

Portanto, nos primeiros séculos de colonização, quando observados a trajetória urbana do Brasil, nota-se que a formação de povoados buscava favorecer a ligação com as áreas de produção agrícola e a proteção da colônia, preferencialmente, sendo instalados em regiões estratégicas de defesa e onde foram construídas bases militares para garantir a posse da colônia. As exceções de núcleos formados no interior do território foram as cidades de São Paulo, Curitiba e as cidades vinculadas a mineração do século XVIII, estabelecidas em Minas Gerais e Goiás.

Através da Tabela 2, apresentada a seguir, observa-se que durante a conjuntura econômica mineradora a população brasileira estimada do Oitocentos ultrapassa os três milhões de habitantes, número muito superior aos 300.000 habitantes estimados no início do Setecentos. Portanto, a partir do século XIX, a ocupação de núcleos urbanos se revelou como uma possibilidade devido ao incremento populacional que acompanhou o desenvolvimento da nova atividade econômica de exploração aurífera.

TABELA 2

População Brasileira Estimada e Recenseada – 1800/1872

Ano	População	Responsável
1800	3.250.000	Celso Furtado
1808	4.051.000	Giorgio Mortara
1810	4.155.000	Giorgio Mortara
1815	4.427.000	Giorgio Mortara
1823	5.025.000	Giorgio Mortara
1850	7.256.000	Giorgio Mortara
1869	9.686.000	Giorgio Mortara
1872	9.930.478	1º Censo realizado no Brasil

Fonte: Brasil: 500 anos de povoamento. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 2000. APÊNDICE: Estatísticas de 500 anos de povoamento, p. 221. Consultado IBGE – www.ibge.gov.br – consultado em 11 de janeiro de 2009.

Com o advento da mineração, o Brasil Colônia experimentou uma nova ordenação do seu espaço urbano, o que propiciou o deslocamento do eixo de ocupação litorânea para o interior do território. Observa-se uma nova forma de articulação e resolução da sociedade da época, caracterizada principalmente pela estruturação de um mercado interno complexo capaz de revelar uma cultura urbana em torno da exploração aurífera. Os aspectos dessa nova ordem estão relacionados com uma estrutura de demanda diferenciada daquela que prevalecia no ambiente da economia do açúcar. Dessa condição, nascem sociabilidades que até então eram definidas pelas relações mercantis envolvendo a produção agrícola.

A mineração criou novas formas de organização da vida urbana. Sobre esse aspecto:

As minas situadas em regiões distintas do litoral e dispersadas nas montanhas impulsionam a organização de um sistema de transportes, as rotas, ou melhor, dito, os caminhos abertos na mata virgem, para o transporte dos animais – o gado a pé - necessários ao trabalho e a alimentação dos mineiros. Estas rotas, que atravessam quase toda a colônia e colocam os mercados

da costa em relação com os mercados das minas (mercados do interior), mostra uma das novidades promovidas pela exploração do ouro, um começo de integração econômica entre as diferentes regiões da colônia. Ao longo dos caminhos, se organizavam fazendas de criação de gado e pousos para os tropeiros. Os pousos, cuja própria denominação fala por si, são uma outra novidade, de caráter tipicamente urbano, introduzida pela mineração na paisagem brasileira; pequenos núcleos que servem de pouso para os homens, para os animais e para as mercadorias destinadas ao abastecimento das minas, assim como de praça comercial (sob a forma de feira). As feiras e os pousos, as duas grandes novidades organizadas engendradas pelo ouro e desenvolvidas, depois, de forma mais estruturada, pela economia cafeeira, estão na base da formação da rede urbana de São Paulo e de Minas Gerais. Estas duas organizações socioeconômicas são as primeiras expressões da existência de uma economia urbana no Brasil. Fica claro, portanto, a estreita ligação entre o ciclo do ouro e o desenvolvimento do mercado urbano, da divisão do trabalho e por decorrência, das cidades (PEREZ, 1993:120-121).

A admissão da existência de núcleos urbanos no Brasil Colonial pode ser considerada a partir da estreita relação entre os interesses da metrópole e as possibilidades da colônia, no que concerniu ao crescimento e manutenção do capitalismo comercial europeu, do qual Portugal participava. Entende-se assim, que o deslocamento populacional para o interior do território, obedeceu à dinâmica econômica do ciclo do ouro, ou seja, os núcleos urbanos brasileiros surgiram na medida em que surgia a necessidade de atender as demandas produtivas distintas de cada momento e local.

Justificável, portanto, ter Ouro Preto, resultado da conurbação de diversos núcleos minerados das Minas Gerais, se estabelecido como núcleo urbano brasileiro mais populoso na segunda metade do século XVIII. “Em 1750, Ouro Preto chegou a ter 95 mil habitantes, sendo que 25 mil na zona urbana. No mesmo ano a população de Lisboa era de 200 mil habitantes” (PAULA, 2002:89). Os dados fornecidos pelo autor corroboram com as informações da Tabela 2 quando ao incremento populacional brasileiro, durante o Período Colonial, está nitidamente vinculado ao desenvolvimento urbano dos núcleos mineradores.

Ainda segundo esse autor, ao analisar o conjunto da urbanização no território das

Minas Gerais, durante o século XVIII, algumas características gerais do processo são evidenciadas:

- 1) velocidade do processo, com o surgimento e a rápida consolidação de vários núcleos urbanos, em função da mineração;
- 2) diversificação de atividades e hegemonia das atividades urbanas;
- 3) desconcentração da estrutura de posse de escravos;
- 4) estrutura urbanística, predominantemente linear, em contraposição à estruturação reticulada;
- 5) desenvolvimento de uma arquitetura, e de padrões artísticos (nas artes plásticas, na literatura, na música);
- 6) desenvolvimento de uma cultura urbana, de padrões de sociabilidade e associativismo relativamente densos, a partir das irmandades religiosas;
- 7) consolidação dos núcleos urbanos como espaços multifuncionais [...] (PAULA, 2002:89-90).

Diante do exposto, fica evidenciado que a gênese da formação urbana brasileira esteve ligada às exigências das atividades econômicas desenvolvidas em cada contexto do território. Portanto, o estudo das transformações urbanísticas brasileiras depende de estudos de caso, considerando as especificidades econômicas, políticas e sociais de cada local.

No entanto, de forma geral e levando em consideração as premissas de funcionamento da relação existente entre economia e urbano, conclui-se que as cidades coloniais funcionaram como eixos mercantis, que atreladas à dinâmica externa criaram internamente condições de instalação de redes urbanas. Redes frágeis como argumenta Perez (1993), pois, as estruturas urbanas passavam a existir em função da contingência ou do momento.

Dessa maneira, a lógica colonizadora impôs uma concentração da urbanização em áreas onde era mais propícia a atividade produtiva. Nesse sentido, a formação de cidades coloniais tornava-se bastante simples ao mesmo tempo em que eram efêmeras. Sua existência ficava condicionada à existência de recursos a serem explorados e quando esses se esgotavam, vilas e cidades também se esgotavam. Ainda sobre a formação das cidades coloniais, Reis Filho (1997:221), manifesta-se:

Uma outra questão deve ser apresentada. Ao estudarmos a urbanização dos séculos XVI a XVIII, não podemos esquecer que

a relação colonial era necessariamente uma relação de dominação e que só pode ser conhecida, quando se examinam os dois lados dessa dominação, como em qualquer relação. Normalmente a Colônia é descrita como simples resultado de decisões tomadas pela Metrópole. Na prática, havia uma adaptação recíproca entre Metrópole e Colônia, uma adaptação dos agentes sociais envolvidos em cada um dos pólos, em uma relação interdependente, ainda que acentuadamente desigual. Os objetivos da colonização, que se definiam como uma Política que estruturava os interesses europeus devia adaptar-se à realidade da Colônia. E transformavam esta, inclusive em seus aspectos sociais, procurando subordiná-la a seus objetivos. Mas havia limites. Os limites dessa política eram as condições de reprodução e ampliação da empresa colonial, de forma a garantir e ampliar a sua lucratividade. Havia um território transformado pela colonização, no qual a sociedade, passiva ou ativamente, no âmbito do sistema ou nos intervalos deixados por seus limites, ampliava e transformava suas próprias condições e exigia uma reposição freqüente das formas da relação colonial. Nesse sentido, a relação alterava também a Metrópole, enquanto potência colonizadora.

O Brasil colonial experimentou o processo de urbanização dentro da lógica colonizadora, como forma de controle da Metrópole dos mecanismos produtivos. As políticas urbanizadoras da metrópole faziam parte de um projeto político colonial, que visada à lucratividade da Coroa Portuguesa em primeira instância.

Durante o Império, período histórico curto na trajetória nacional, urbanização brasileira foi marcada pela continuidade do modelo colonial em muitos aspectos, apesar da manutenção de exceções localizadas. No entanto, a Tabela 2 demonstra que o aumento populacional manteve-se no período pós-independência, o que não significou progresso em termos de desenvolvimento urbano, até porque o incremento populacional foi determinado pelas novas fronteiras agrícolas.

Com o esvaziamento das minas, o eixo econômico novamente voltaria para o mundo rural intensificado, principalmente, com a produção cafeeira e coexistente com a imigração de mão-de-obra livre europeia a partir de 1850.

Costa (1999), ao analisar o processo de urbanização brasileira pós-independência, relata as especificidades marcantes do cenário brasileiro que o

coloca distante do modelo clássico de urbanização de cidades nas áreas centrais do sistema capitalista.

Os aspectos da existência de trabalho escravo, ou semi-servil, sistema de latifúndios, economia baseada na existência de produtos tropicais e ainda a permanência de um sistema político paternalista, formam o conjunto de elementos propiciadores da manutenção e/ou aumento da marginalização de significativa parte da sociedade, ocasionando o prolongamento da fase colonial de urbanização.

Embora percebida certa urbanização das cidades coloniais, o Brasil Imperial se manteve essencialmente agrário. A cidade continuou a ser compreendida como ambiente das sociabilidades que estavam relacionadas com as culturas agrícolas e, como conseqüência, a população concentrava-se no campo.

Com a independência do Brasil, em 1822, algumas alterações foram inseridas, contudo o modelo colonial de urbanização permaneceu asseverando os contrastes entre as cidades portuárias, mais desenvolvidas e com maior dinâmica e os núcleos urbanos rurais, com características eminentemente agrícolas.

Assim podemos observar que, também houve exceções, durante o Período Imperial brasileiro, no que concerne ao desenvolvimento urbano e suas respectivas relações políticas, sociais e econômicas. Importante ressaltar que os centros urbanos formados a partir das capitais de Províncias experimentaram um robustecimento das suas funções burocráticas, porque tornaram-se centros administrativos e políticos no período imediatamente pós-independência.

Entretanto, nos núcleos urbanos das cidades do interior o poder político era de pequena estrutura, composto pela representatividade da Câmara e das Cadeias. As cidades do interior se mantinham alheias ao desenvolvimento que se processava no litoral portuário e na Corte e, por outro lado, a sua população parecia não compartilhar do conhecimento de nenhuma novidade emergente. Conforme atesta Costa (1999:242): “[...] os habitantes das cidades do interior não

tinham visão política [...] Os habitantes dos núcleos urbanos das cidades do interior [...] incorporavam-se à clientela dos grandes fazendeiros locais [...]"

Esta foi à conformidade do processo de urbanização do país até meados século XIX. Com o advento da segunda metade desse mesmo século, o Brasil passou por transformações importantes no cenário econômico e social que alteraram a sua configuração urbana. Dentre as modificações ocorridas cita-se a imigração em massa de mão-de-obra livre, haja vista a proibição do tráfico de escravos; a formação de uma rede ferroviária, possibilitando integração entre as regiões; e ainda, a industrialização senão incipiente, existente.

2.2 Núcleos Urbanos: a chegada da modernidade 'a brasileira'

A concentração populacional do sudeste brasileiro fica evidenciada, especialmente pela expansão da economia cafeeira concentrada na Região. A importância que o Rio de Janeiro e São Paulo foram adquirindo no contexto da urbanização nacional merece destaque. As transformações levadas a termo no período incluem aquelas relacionadas com as obras de embelezamento das cidades e principalmente o afastamento da população menos favorecida para as franjas da cidade.

O aumento populacional no Brasil ocasionado pela imigração de estrangeiros foi mais bem percebido entre os anos de 1890 e 1901. Dados estatísticos dão conta que em torno de setecentas mil pessoas ingressaram em São Paulo nessa época. Entre italianos, portugueses e espanhóis estavam os futuros ocupantes das lavouras de café que vinham ao encontro da substituição da mão de obra escrava.

A produção do café instituiu mudanças importantes na lógica econômica. Eixo da economia nacional, durante o período, a produção cafeeira atraiu e possibilitou a imigração em massa no período compreendido entre 1887 a 1914.

A população imigrante apresentava-se com uma mobilidade geográfica muito grande, haja vista não serem escravos. Há de se ressaltar que, embora a população imigrante estivesse no exercício de atividades rurais, esta contribuiu

para estimular o desenvolvimento dos núcleos urbanos. Por serem trabalhadores livres e atuando como meeiros ou colonos tinham a possibilidade de vender o excedente de seus produtos, plantados junto com o café nas grandes fazendas.

A mobilidade da mão-de-obra imigrante contribuiu também para o crescimento demográfico das cidades brasileiras, significativo entre o período de 1890 e 1900, sendo que São Paulo apresentou crescimento vertiginoso, da ordem de 268%, conforme atesta Fausto (1994). Cidades como Rio de Janeiro, Salvador, Recife e Belém também experimentaram significativas transformações urbanísticas.

Outro aspecto que pode ser relacionado com o aparecimento da rede urbana brasileira, durante o Período Imperial, diz respeito aos efeitos que a Revolução Industrial produziu nas Américas. O espaço urbano passou a possuir suas próprias atividades produtivas, a partir da importância que algumas cidades foram adquirindo, na medida em que se constituíam a opção de moradia e trabalho.

Com a comunicação, favorecida pela integração de linhas férreas, novos centros urbanos se formaram. De acordo com Pessavento (2007), como que para fortalecimento de um “ethos urbano”, foram aperfeiçoados os serviços urbanos, a melhoria dos sistemas de calçamentos, infra-estrutura urbana e ainda ampliado o comércio. As possibilidades trazidas pela inovação tecnológica foram apropriadas pelos centros urbanos e neles encontrado o seu mais perfeito receptáculo.

Tratando-se de industrialização no Brasil Império, esse segmento econômico veio a tomar forma nas últimas décadas do século XIX. Tardia, sua evolução acontece de forma lenta e se processa em função de três fontes que se interligam: a produção agrícola, principalmente cafeeira, a manufatura dos produtos primários e o comércio de exportação e importação do café. Dessa forma,

Os negócios do café lançaram as bases para o primeiro surto da indústria por várias razões: em primeiro lugar, ao promover a imigração e os empregos urbanos vinculados ao complexo cafeeiro, criaram um mercado para produtos manufaturado; em segundo, ao promover o investimento em estradas de ferro, ampliaram e integraram esse mercado; em terceiro, ao desenvolver o comércio de exportação e importação,

contribuíram para a criação de um sistema de distribuição de produtos manufaturados. Por último lembremos que as máquinas industriais eram importadas e a exportação do café fornecia os recursos em moeda estrangeira para pagá-las. (FAUSTO, 1994:287).

Vale ressaltar que a industrialização brasileira, nesta primeira fase que se estende até 1930 era tributária dos interesses governamentais para as atividades exportadoras, de natureza agrícola. Assim:

Até meados do século XIX, a industrialização não chegou a afetar profundamente as estruturas socioeconômicas do país; seus efeitos mais profundos se fariam sentir no século XX. O processo de urbanização no século XIX seria ainda essencialmente fruto da expansão comercial resultante da integração do país no mercado internacional, e, portanto sujeito as suas oscilações. Eis porque São Paulo e Rio de Janeiro, situados na zona cafeeira então em expansão, cresceriam mais rapidamente do que Recife, que vivia em razão da economia açucareira então em situação crítica no mercado internacional (COSTA, 1999:259).

A vinculação entre a urbanização brasileira e o processo industrial, ao que se nota não pode ser realizada sem uma análise mais apurada, pois, ao tempo em que as cidades urbanas européias são conseqüências diretas da produção industrial, o Brasil vê crescer a sua urbe a partir da sociedade colonial.

Embora nos principais centros brasileiros, a partir do início do século XX, estivesse se processando mudanças significativas na vida urbana, tanto nos padrões urbanísticos, como no mercado de trabalho, o setor agrário exportador se manteve na dianteira dos negócios nacionais, com a população rural superior a urbana até a década de 1960, como demonstra a Tabela 3.

TABELA 3

Dados Históricos dos Censos: População por situação do domicílio
1940/1996

Anos	Total	Urbana	(%)	Rural	(%)
1940	41.236.315	12.880.182	31	28.356.133	69
1950	51.944.397	18.782.891	36	33.161.506	64
1960	70.070.457	31.303.034	44	38.767.423	56
1970	93.139.037	52.084.984	55	41.054.053	45
1980	119.002.706	80.436.409	67	38.566.297	33
1991	146.825.475	110.990.990	75	35.834.485	25
1996	157.070.163	123.076.831	78	33.993.332	22

Fonte: Estatística Histórica do Brasil. Rio de Janeiro: IBGE, Volume 3, 1987; Anuário Estatístico do Brasil. Rio de Janeiro: IBGE, Volume 56, 1996; Contagem da População de 1996. Rio de Janeiro: IBGE, Volume 1, 1997. (adaptada – percentual aproximado).

No entanto, houve uma diversificação dos investimentos feitos pela elite agrária que passou a constituir patrimônios e formas de rendas vinculadas ao ambiente urbano. O que corrobora com a afirmativa de Fausto (1994:287), de que: “[...] membros da burguesia do café tornaram-se investidores em uma série de atividades [...]”. Com melhores oportunidades de ganhos, os investimentos no mercado interno possibilitaram o crescimento de um mercado urbano de bens e serviços.

Temos desta forma, dois acontecimentos de modo inter-relacionados: a emergência da burguesia industrial/comercial e o crescimento do mercado interno de bens e serviços, que exerciam influência direta sobre o processo de urbanização e a formação do sistema urbano, na medida em que favoreciam o aparecimento das cidades e seu relacionamento (LODDER, 1977:465).

Essa formação de um capital comercial, advindo do crescimento de um mercado interno, foi fundamental para o início da urbanização no Brasil. A industrialização encontrou um processo já instalado de formação urbana. Conforme atesta

Oliveira (1981:38), essa constatação rompe com os pressupostos os quais estamos acostumados, qual seja, que o “[...] fenômeno da urbanização na sociedade e na economia brasileira é um fenômeno que se deflagra apenas com a industrialização”.

Portanto, o Brasil apresentou, na sua formação urbana, uma característica de centralização que ao contrário do modelo europeu “[...] abortou um processo de urbanização autárquico e acentuadamente polarizado” (ABE, 1993:18). Como conseqüência direta o Rio de Janeiro, então capital do país que concentrava o poder das elites, constituiu-se como a metrópole nacional.

A acentuada concentração da metrópole que monopolizava os recursos públicos para investimentos e mantinha uma rede urbana desarticulada no restante do país produzia desigualdades que estavam refletidas em poucas ilhas de excelência em algumas cidades também consideradas importantes tais, São Paulo, Salvador, Recife, e ainda no sul, Porto Alegre e Curitiba. Conforme atesta Abe (1993:18):

[...] herança do modelo colonial exportador, essa polarização se agrava e se consolida pela ação do crescimento econômico desmesurado e um número reduzido de metrópoles nacionais. Donde um aumento das desigualdades regionais e do peso de algumas aglomerações urbanas no conjunto do país [...].

As cidades brasileiras em estágio mais avançado de urbanização apresentaram vantagens sob as demais regiões do país, em termos locacionais, para a instalação de indústrias, quando iniciado o processo, pós-crise de 1930. Tal situação afetou o sistema urbano, estabelecendo condições para acirramento das desigualdades. Houve um aumento da concentração/polarização, dessas cidades. Conforme afirma Oliveira (1981:42): “[...] a indústria no Brasil ou seria urbana, ou teria muito poucas condições de nascer.” Diante do exposto, observa-se que há um imperativo para o processo industrial brasileiro se concretizar, qual seja a estruturação urbana, pois este se revela como o contexto histórico do seu aparecimento.

2.3 Consolidação do modelo de urbanização da modernidade: o capitalismo e as necessidades internas

A partir dos anos 30 e 40 ocorreu a consolidação da urbanização no Brasil. As modificações dos centros urbanos, que gradativamente perderam as características coloniais, estabeleceram conformidade para a nova ordem que se instalava. Há no período uma reorganização do sistema econômico e político que possibilitou estabelecer os novos ditames da urbanização brasileira. Iniciado, o processo com o advento da Primeira República, a urbanização se incorporou as profundas transformações pelas quais passava a sociedade brasileira no período.

As mudanças estruturais ocorridas na economia, mediante a grande expansão cafeeira e o processo industrial, que se instalava, provocaram o aumento acelerado da população do país e que repercutiu como principal evento do período. Grandes fluxos migratórios, revelados em dados estatísticos, pela Tabela 3, página 55, explícita um modelo de vida urbana, embora ainda persistisse a predominância da população rural, que somente foi superada na década de 1970. O aumento populacional propiciou transformações na sociedade que, de forma gradativa, veio a impor a necessidade do desenvolvimento urbano, concomitante com a substituição do capital mercantil pelo industrial.

No Brasil, a intensificação do processo industrial, ocorrida após a Grande Depressão da década de 1930 foi responsável diretamente pela lógica de urbanização e crescimento das cidades. De uma forma geral o país se viu condicionado a uma forte concentração populacional, além da polarização de recursos financeiros e tecnológicos nas cidades do Rio e São Paulo, “[...] acelerando o processo circular de industrialização-urbanização e reforçando a tendência histórica de concentração” (ABE, 1993:18). Se até a década de 1920, a população vinha crescendo de forma mais lenta, a partir dos anos 30 esse ritmo

de crescimento passa a tomar uma forma mais intensificada promovendo mudanças no perfil demográfico nacional.¹

Com a crise do café instalada e conseqüente a queda de lucratividade das exportações daquele produto, inviabilizando sinal positivo no Balanço de Pagamentos, o Brasil se viu diante da necessidade de instituir novas medidas para proteção da moeda nacional. Assim, conforme observado em Furtado (1959), o Estado Brasileiro, mediante medidas protecionistas possibilitou o desenvolvimento industrial brasileiro através do processo de fabricação de bens intermediários nacionais em substituição aos produtos importados. As políticas macroeconômicas expansionistas instituídas em defesa do setor exportador possibilitaram o avanço da indústria nacional, no seu primeiro momento.

Tais considerações, apenas sucintamente mencionadas reafirmam que com o advento da industrialização, o Brasil viu crescer a sua urbanização. Nesse sentido o que se expressa é o aparecimento de grandes cidades. O Brasil inserido no contexto da economia mundial despontava com duas cidades, símbolos do crescimento urbano: Rio de Janeiro e São Paulo. O Rio de Janeiro, por constituir-se a capital do império e posteriormente capital da República assiste as transformações no seu espaço de maneira significativa. Os anos trinta e posteriormente a década de cinquenta foram marcos temporais importantes para ilustrar o grande crescimento da cidade, seu processo de metropolização.

Importante destacar que na primeira República, época que se estendeu de 1889 a 1930 na formação das cidades brasileiras já se preconizava a constituição de uma nova imagem da cidade. Modernizar, entretanto se inscrevia na égide de uma nova civilidade e do ideário higienista. Palácios (2007) diferenciava os projetos de

¹ A população brasileira recenseada em 1890: 14.333.915 habitantes, chegando a 1920: 30.635.605 habitantes. De 1940 a 1960 os números apresentados nos censos são de 41.236.315 habitantes em 1940, atingindo um total de 70.191.370 habitantes em 1960. IBGE – www.ibge.gov.br – consultado em 11 de janeiro de 2009.

mudanças urbanas no sentido de promover uma cidade limpa, higiênica e urbanisticamente remodelada com paisagens arborizadas e, principalmente ordeiras. A urbanização estava relacionada com a nova estética que se queria dar as capitais brasileiras. Porém, “[...] reconstruir as cidades passava também pelo combate a determinadas sociabilidades das camadas populares” (PALÁCIOS, 2007:90).

A partir das modificações urbanas ocorridas, no Rio de Janeiro, é possível compreender que aconteceram intervenções significativas, no sentido de promover o afastamento daqueles a quem se considerava impróprios para permanecer na cidade.

[...] a experiência urbana de sociabilização das massas, numa cidade que se urbanizava celeremente como o Rio de Janeiro, trouxe à baila questões muito desconfortáveis para os poderes constituídos, como os problemas relativos às multidões, a criminalidade, a periculosidade de certos grupos sociais [...] (PECHMAN, 2002:287).

A modernização das cidades, com o crescimento urbano, foi um fato relevante. As cidades tornaram-se o espaço das transações e, por conseguinte, lócus de representação da modernidade. Romper com as tradições do passado tornava-se imperioso. Afinal, “[...] a cidade é o novo lugar da história e a idéia de capitalidade passa ser a nova referencia dos padrões de urbanidade” (PECHMAN, 2002:306).

Esse conjunto de atributos que permeiam a renovação do tecido urbano, na constituição das cidades modernas, no Brasil dos anos 30 e 50 encontrou sérios obstáculos para se concretizar, pois a lógica capitalista aprofundava contradições reproduzidas no tecido urbano.

Tal constatação deve servir antes para orientar do que para encerrar a reflexão. Afinal, a cidade não é apenas o reflexo da sociedade; a cidade é ela mesma, um universo social, econômico e político; a cidade produz riqueza, produz e reproduz relações econômicas políticas e culturais etc. A cidade não é apenas uma reprodução, localizada e reduzida da estrutura social; ela é, também, um complexo de relações sociais – relações econômicas, mas também relações de poder (VAINER, 2002:27).

Assim, a questão urbana percebida através das desigualdades trazidas pelo processo de urbanização/industrialização brasileiro dos anos 30, coloca-se na agenda pública porque parece intervir de forma negativa na modernização do país. As práticas intervencionistas de regulação urbana, a partir de 1930, foram instituídas como forma de recuperar a capacidade de trabalho da classe operária num convulso movimento de manutenção da ordem capitalista. Nesse quadro a modernidade brasileira passa a ser expressa na capacidade de articular os vários setores da sociedade de forma a criar mecanismos de regulação das condições de vida da população.

Podemos, portanto, considerar que, no período do Estado Novo, ocorre a formulação de uma nova concepção do Estado, como consequência da tematização da questão social. A política social decorrente dessa concepção tinha como orientação a promoção de transformações na estrutura do trabalho da época, mas também com o pensamento no futuro.

Embora ocorrida uma pactuação populista, essa não foi competente para unir a cidade real e a cidade legal. De uma maneira geral as políticas inclusivas do período varguista representaram uma modernização que se deu através da influência nos modos de vida das camadas populares por parte das elites e governo. Não obstante, foi mantido o padrão de crescimento das cidades brasileiras, tal como ocorreu no Rio de Janeiro, qual seja com a produção da exclusão social que se reproduziu em todo o território nacional.

2.4 A consolidação das regiões metropolitanas brasileiras: entre o progresso e a desigualdade social

A realidade urbana brasileira do período compreendido entre 1950 e 1980 foi o da intensificação de formações metropolitanas e que, de acordo com Soares (2006:132), estavam “[...] inseridas no contexto da modernidade incompleta do capitalismo tardio e inacabado”.

Localizadas preferencialmente em cidades litorâneas, as metrópoles brasileiras que foram se constituindo revelaram o crescimento da população urbana com acentuado recuo da população rural. A metropolização do país, neste período, foi marcada pelo extravasamento da industrialização e o aparecimento dos espaços de assentamento do operariado (LODDER, 1977).

A primeira fase do processo de metropolização, correspondente, sobretudo à décadas de 60 e 70, foi caracterizada por um modelo de crescimento urbano extensivo, isto é de deslocamento contínuo das margens da área urbana (a fronteira cidade/campo) [...] (LACERDA; ZANCHETI; DINIZ, 2000:78).

A organização do espaço metropolitano brasileiro foi caracterizada pelo contraste centro- periferia que se distanciavam, pois enquanto no centro estavam as:

[...] principais atividades econômicas, públicas ou privadas, as infra-estruturas urbanas e as áreas habitacionais de mais alto nível de renda, a periferia servia para abrigar a massa de população migrante, de baixa renda. Eram formados por meio de invasões, loteamentos populares e /ou clandestinos, conjuntos habitacionais e outras formas típicas de ocupação das grandes cidades dos países periféricos (LACERDA; ZANCHETI; DINIZ, 2000:78).

Conforme se observa, embora os anos 70 tivessem protagonizado o “milagre econômico”, conforme se referencia ao forte crescimento experimentado pelo país no período não se fez acompanhar de uma equitativa distribuição de renda e diminuição das desigualdades percebidas por muitos. O modelo nacional-desenvolvimentista levado a termo pelos governos militares instituiu o que Velloso (1994) chamou de “modernização pelo alto” e vigorou até o início dos anos 80.

Acompanhando a nova fase metropolização brasileira, intensificada na década de 80, a organização do espaço foi marcado pela produção de novas áreas centrais. Interessante destacar sobre este aspecto, a reprodução da cidade, sobre a cidade, pois a valorização de áreas urbanas, até então desconsideradas fez surgir a “periferia dos ricos” (LACERDA; ZANCHETI; DINIZ, 2000:79). Essa nova ordenação foi determinante para o esvaziamento dos centros históricos das cidades, que deixaram de ser áreas referenciais de comércio e moradia para os

grupos sociais de renda elevada, para cair no ostracismo e abandono.

As cidades metropolitanas brasileiras, portanto surgiram e se mantiveram sob a égide da desigualdade. Sustentada por uma lógica eminentemente econômica, a sociedade assiste a precarização dos seus espaços metropolitanos através da forte fragmentação social presente em seu interior, além da destruição ambiental.

A partir dos anos 90, a metropolização brasileira ganhou nova dinâmica. Os índices de crescimento econômico e populacional das grandes metrópoles diminuíram ganhando relevância a formação de espaços metropolitanos menores, através da forte migração para as cidades médias que lentamente ganharam importância.

Dados levantados pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada-IPEA, no estudo intitulado “Fluxos Migratórios Nas Cidades Médias E Regiões Metropolitanas Brasileiras: A Experiência do Período 1980/1969” (IPEA, 2000:4) atestam que no período de 1991 a 1996 as cidades médias absorveram 56,9% do total de migrantes ingressos nas metrópoles e cidades médias, enquanto a absorção por parte das metrópoles foi da ordem de 43,1%. Essa situação caracteriza uma perda da importância das metrópoles na capacidade de atrair e possibilitar oportunidades de ascensão social, haja vista as condições de desemprego, a degradação da qualidade de vida observada na estrutura metropolitana brasileira.

Além dos problemas relativos às denominadas deseconomias de aglomeração, resultantes da excessiva concentração econômica e demográfica nos grandes centros urbanos, as metrópoles brasileiras deparam-se com outra fonte de problemas. É que nos países do terceiro mundo, os grandes centros urbanos, mais do que concentrarem a riqueza nacional, também assumem o papel de ser o grande ‘receptáculo das migrações de miséria’. O crescimento das metrópoles subdesenvolvidas é função, além de sua centralidade econômica, do grau de miserabilidade de sua hinterlândia. Como resultado, seu centro torna-se congestionado e sua periferia, miserável (BRAGA, 1999:320).

Contudo, é possível perceber uma reconstrução da lógica metropolitana. Regida por uma economia globalizada percebe-se que a mobilidade do capital, aliada a

uma competição por lugares de investimentos, impulsiona a transformação da metrópole. Há uma “[...] reconcentração econômica nas metrópoles e nas regiões metropolitanas, que, novamente, passam a ser campo de atração de capitais” (SOARES, 2006:133).

Não obstante o que se observa, é que esse renascimento se faz em outra escala, pois se o processo de metropolização iniciou com o desenvolvimento industrial, agora o que se percebe são as metrópoles convertidas para o setor de serviços complexos de alta tecnologia, cultura e lazer, além das funções de gestão. No Brasil, São Paulo é o ícone representativo desse novo modelo, mediante capacidade que adquiriu para participar de a lógica mundial, no que se refere às cidades globais. Conforme descrito:

[...] verificamos a concentração em São Paulo das atividades de gestão e serviços avançados, o domínio paulista na produção científica, acadêmica e cultural, a concentração das atividades e transações comerciais e financeiras. A metrópole de São Paulo se converte indiscutivelmente no ponto de controle do território nacional (SOARES, 2006:134).

Dessa forma permanecem as fragmentações percebidas no processo da metropolização no Brasil, pois embora a reprodução metropolitana brasileira seja alimentada por uma lógica globalizante permanece a sua fragilidade perante o cenário mundial. As metrópoles brasileiras são ainda muito pequenas para se articularem de maneira satisfatória em um ambiente de competitividade global.

A globalização pode acarretar uma rápida perda de identidade das metrópoles integrantes da rede, a não ser que cada uma consiga formar processos específicos de geração de valor que não possam ser reprodutíveis nas demais, de tal forma que se diferenciem umas das outras (LACERDA; ZANCHETTI; DINIZ, 2000:83).

Entretanto, as metrópoles são a grande expressão do desenvolvimento nacional e representação da modernidade. Villaça (1998) mostra que em termos históricos, o Brasil compreende a metrópole como uma evolução de uma urbanização crescente que revela as especificidades de um modo de vida nos grandes aglomerados urbanos e que estabelece as relações sociais, econômicas, políticas

e culturais mais significativas. Ainda segundo o autor as expressões região metropolitana e metropolização também designam a importância social, econômica e cultural de um núcleo urbano.

No Brasil a institucionalização das metrópoles, regiões metropolitanas e afins, foi iniciada no governo militar do general Médici (1969-1974). Segundo Gouveia (2005) com o intuito de potencializar a importância econômica que determinadas regiões adquiriram no contexto nacional em função do seu crescimento, o governo ditatorial resolveu responsabilizar-se por sua gestão, mediante a criação de um planejamento integrado, refletido na recomendação de criar regiões metropolitanas, contida no I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND).²

Assim, em 1973, através da Lei Complementar nº. 14, foram criadas as primeiras Regiões Metropolitanas – RMs brasileiras. Conforme disposição contida no artigo primeiro da referida Lei, foram estabelecidas as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza.

Na seqüência de multiplicação das RMs, foi instituída no ano de 1974, também por Lei Complementar de nº. 20, a Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

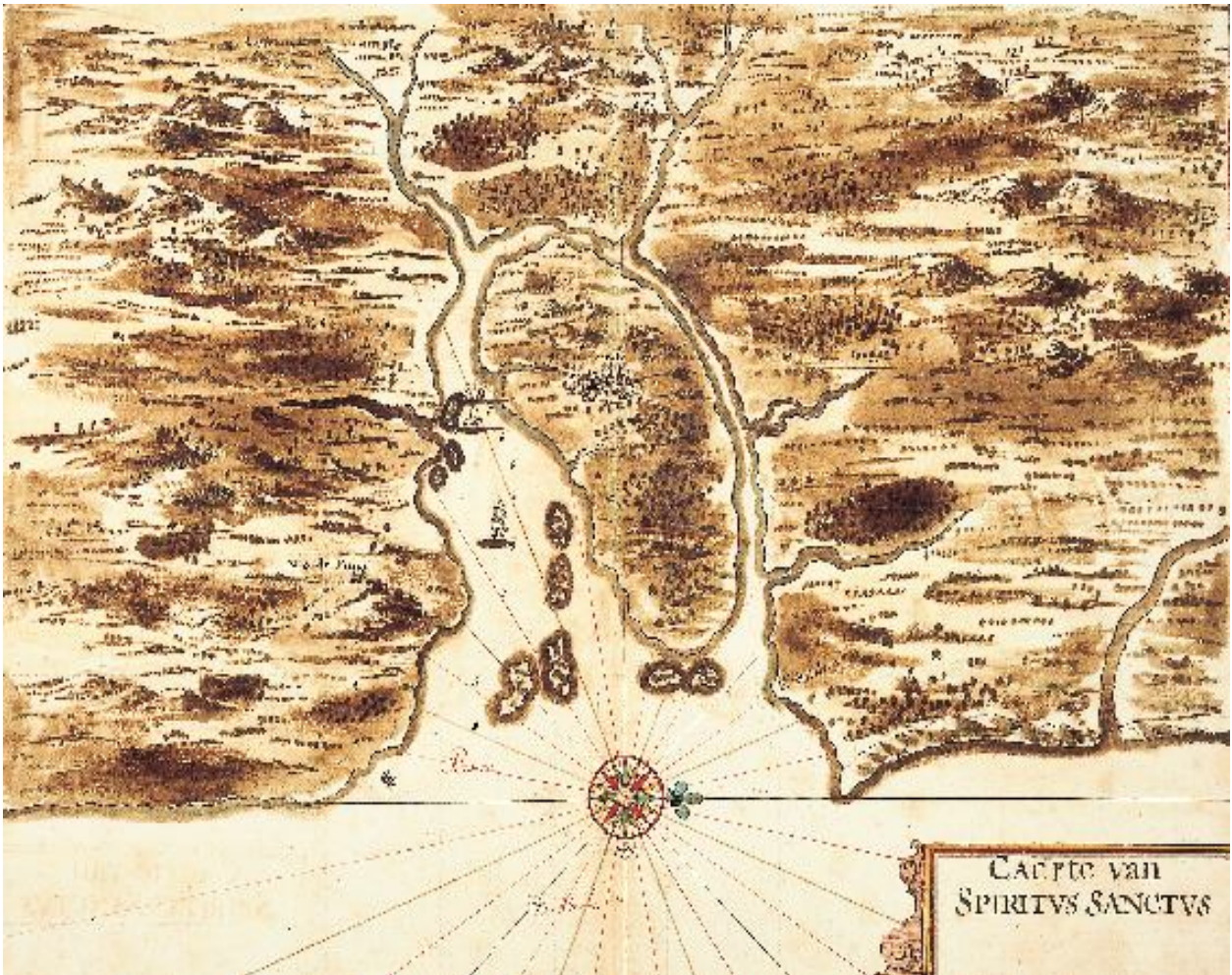
A partir da Constituição de 1988 foi transferida da União para os estados, a autoridade para criar RMs. A Região Metropolitana da Grande Vitória só foi instituída no ano de 1995, embora já apresentasse em épocas distintas caracterização assemelhada a de uma configuração espacial metropolitana, como veremos no próximo capítulo.

² O I Plano Nacional de Desenvolvimento compreendeu o período de 1972 até 1974 e é considerado um dos marcos do planejamento governamental. Consistiu na elaboração de diretrizes, voltadas para o desenvolvimento econômico do Brasil, na condição de estabelecer esse crescimento através de grandes projetos de integração nacional.

CAPITULO III – A ILHA COMO REFERÊNCIA: FORMAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE VITÓRIA

3.1 Trajetória História

MAPA 1



Fonte: Arquivo do Exército, Rio de Janeiro – Mapa da Capitania do Espírito Santo com destaque para Vitória ao centro, sem data.

A colonização portuguesa de quase todo litoral brasileiro, incluindo o capixaba, adveio no século XVI. A divisão territorial da colônia portuguesa especificava a metragem a partir da região costeira do Brasil o que propiciava, entre outros fatores, a ocupação da faixa litorânea. Portanto, a fixação e desenvolvimento, das mais importantes cidades do Brasil, fizeram-se na região costeira, corroborando

com os fatores advindos da colonização portuguesa, tais como a necessidade de segurança e facilitação do escoamento de mercadorias.

O Espírito Santo não fugiu a regra, permanecendo a população, praticamente em sua totalidade, na faixa litorânea que compunha as 50 léguas inicialmente doadas a Vasco Fernandes Coutinho, com formação de suas mais significantes vilas e povoados, também no litoral e estrategicamente na região ao centro da capitania.

No Espírito Santo, a colonização portuguesa foi iniciada com os empreendimentos de seu primeiro donatário, Vasco Fernandes Coutinho, que se dispôs a investir toda sua fortuna, objetivando assim, povoar e explorar a capitania que recebera em donataria. “Dentro da organização afinal adotada, instituiu D. João III, a 1 de junho de 1534, mais uma capitania, com 50 léguas de costa, e concedeu-a a Vasco Fernandes Coutinho, herdeiros e sucessores, dando-lhe foral, de Évora, a 7 de outubro de 1534” (FREIRE, 2006:39). A organização referenciada por Mário Aristides Freire refere-se à divisão colonial do Brasil em capitanias hereditárias, divisão territorial que já havia sido adotada pelo príncipe D. Henrique na colonização dos Açores e da Madeira, como forma de ocupação sem ônus para o erário régio.

Em 23 de maio de 1535, a Caravela “Glória” desembarcou no Espírito Santo trazendo o donatário, Vasco Fernandes Coutinho, e cerca de sessenta pessoas dispostas a iniciar a formação de um núcleo produtivo. O lugar recebeu esse nome porque no dia em que aportaram comemorava-se o dia da Santíssima Trindade.

As ações levadas a termo pelo donatário Vasco Coutinho, no sentido de efetivamente estabelecer a capitania, implicou em criar condições para a instituição de mecanismos regulatórios da atividade econômica.

Do trabalho de implantação colonial, realizado por Vasco Fernandes Coutinho, que para aqui trouxe todos seus haveres, temos a primeira informação sobre o progresso da terra, em setembro de 1545, quando o encarregado de arrecadar os dízimos reais, Ambrósio de Meira, reportou que o dízimo do açúcar, até janeiro de 1546, deveria atingir a quantia de 300 arrobas e que o imposto sobre a pesca fora arrendado por 43.500 réis, pelo

prazo de um ano, ou seja, entre junho de 1545 e junho de 1546 (LEAL, 1977:01).

No entanto, as dificuldades de tornar a terra economicamente viável eram muitas: população escassa, hostilidade dos povos autóctones, além dos poucos recursos para se investir no Espírito Santo. Não podendo o donatário contar com o auxílio da Coroa Portuguesa esses elementos propiciaram a ocorrência de intercalação de períodos de algum sucesso econômico com momentos de extrema crise financeira.

Como se sabe, a ocupação da capitania limitava-se à extensão litorânea, determinando também dessa forma a produção e o seu desenvolvimento. Vilas e povoados foram constituídos nesta expressão de terra. A colonização estendia-se ao sul do Rio Doce, ao longo do litoral onde se desenvolvia uma estrutura que sustentava o comércio exportador de açúcar.

[...] para além se acham imensas florestas que se confundem com as de Minas Gerais e servem de abrigo as tribos dos errantes Botocudos, sempre em briga com os portugueses. [...] em 1820 encontravam-se em toda a província 60 engenhos de açúcar e 66 destilarias (SAINT HILARIE 1974:12).

Vale ressaltar que a produção de açúcar, no período colonial se sucedia com a complementaridade de uma produção diversificada, como o cultivo da mandioca, algodão, tabaco e criação de animais, embora de natureza inexpressiva, a ponto de excluí-la do contexto mercantil do período, conforme atesta a historiografia tradicional.

Contudo, no que concerne à exclusão do Espírito Santo do cenário acima referenciado, há elementos contestatórios, em pesquisas mais recentes, que evidenciam uma dinâmica comercial interna com a participação da capitania, no contexto da colônia. Através de estudos realizados por Carvalho (2008), em inventários *post mortem*, contemplado o período compreendido entre 1790 a 1821, observou-se existir no Espírito Santo redes comerciais estabelecidas com outras praças mercantis mediante a fixação de negociantes que comercializavam os produtos da capitania, especialmente entre os portos do Rio de Janeiro e

Pernambuco. Esses negociantes, segundo a historiadora, abasteciam a população capixaba com produtos importados como: vinho, azeite, carnes, tecidos, especiarias, entre outros (CARVALHO, 2008:85-87).

Não obstante, considerando que o regime colonial primava pela lucratividade da Coroa Portuguesa, através da mercantilização de um único produto no caso em questão, o açúcar, pressupõe-se que o Espírito Santo pouco participava da economia colonial, mesmo com sua produção voltada para o comércio de abastecimento da colônia; fato que acabou por criar um estigma: a capitania era terra abandonada até meados do século XIX, sem contar com investimentos do setor público.

3.1.1 Eleva-se a vila: da Vitória colonial ao surgimento da cidade

Até 1551, permaneceu em Vila do Espírito Santo, a sede da capitania espírito-santense. Entretanto, diante de ameaças dos indígenas, Vasco Fernandes Coutinho transferiu a administração para a Ilha de Vitória. Neste sentido, surge Vitória, como sede do poder político, econômico e social do Espírito Santo³.

Na condição de vila, Vitória permaneceu até os anos que antecederam a Independência como sede da única comarca da capitania⁴. Vitória reuniu condições sócio-econômicas capazes de aglutinar em seu território a rede de relações que definiram o contexto capixaba durante os três primeiros séculos de colonização portuguesa, pois mesmo com a economia do açúcar avançando além

³ Em 15 de julho de 1537, Coutinho havia feito doação da ilha de Santo Antonio a Duarte de Lemos em recompensa por ter auxiliado o donatário na empresa colonizadora e luta contra os silvícolas. Mais tarde, Coutinho volta atrás, conseguindo junto a Coroa Portuguesa, limitar a doação a uma porção de terras para que Duarte de Lemos construísse um engenho livre de foro. José Teixeira de Oliveira considera que a transferência para a ilha de Santo Antonio, onde foi fundada a Vila Nova, mais tarde denominada de Vila da Vitória, tenha ocorrido em 1550. OLIVEIRA, José Teixeira de. História do Espírito Santo. 3ª ED. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo: Secretaria de Estado da Cultura, 2008:65-66.

⁴ Comarca designa uma divisão judiciária colonial, que subsiste ainda hoje no Brasil. Nota 4. CAMPOS, Adriana Pereira. Escravidão e Creolização: A capitania do Espírito Santo, 1790-1815.

dos limites da sede da capitania Vitória permaneceu com a mesma conformidade inicial, isto é, de centralizadora das atividades comerciais, políticas e administrativas.

A ilha era o principal núcleo urbano da capitania espírito-santense. Essa condição viabilizou a formação de um entreposto comercial em que as redes sociais eram mais nítidas e envolviam não somente a população local, mas também a da circunvizinhança.

Como praça mercantil, concentrava-se em Vitória, no início do Oitocentos, homens dedicados ao comércio, sejam aqueles responsáveis pelos negócios e transportes de mercadorias para outras regiões [...], como também, os comerciantes estabelecidos em lojas com venda a varejo. Os últimos identificados exerciam função mecânica perante a sociedade, o que não impediu a ascensão social de alguns. Torna-se evidente que, as populações das freguesias – Serra, Cariacica, Espírito Santo (Vila Velha), etc. – freqüentavam a Vila da Victoria como forma de suprir a necessidade de consumo e vender a produção. A maioria era composta de sitiantes, que utilizando barcos, chegavam à praça mercantil, com gêneros alimentícios passíveis de venda e/ou troca com os comerciantes locais (CARVALHO, 2008:95).

O governador Francisco Alberto Rubim (1840:22), identificou a existência de uma ascendência da vila de Vitória sobre as demais localidades.

Ainda que, não rica, é, contudo assento do Governo, e cabeça da Comarca, sua perspectiva bastante elegante, suas casas, pela maior parte, são de sobrado, e reformada todas por um só gosto á moderna, e seus habitantes, os homens se ocupam no commércio, para o qual possuem embarcações costeiras, e nos diferentes ofícios, e as mulheres em cozer e fiar (RUBIM, 1840:22-23).

Conforme ainda relato do governador, em 1816, havia a presença de 4.245 habitantes residentes em 945 casas situados naquele perímetro urbano.

Porém, a vila de Vitória somente foi elevada à categoria institucional de cidade quando da Independência do Brasil em 1822. (Edito de 02 de novembro de 1823, Arquivo Geral de Vitória), sendo a primeira do Espírito Santo.

Observa-se também que a partir da Independência do Brasil (1822) a configuração

administrativa das capitanias foi alterada. Sob a nova denominação de províncias, as antigas capitanias passaram a ser governadas por Presidentes, sendo o primeiro eleito no Espírito Santo, seu antigo Ouvidor, Ignácio Acioli de Vasconcelos, que tomou posse em 1824, permanecendo no cargo até 1829.

Dentre as funções dos Presidentes de Províncias estava a confecção de relatórios estatísticos a serem enviados ao Governo Geral. Pela análise das informações disponibilizadas em relatório, no ano de 1828, pelo Presidente da Província, Ignácio Acioli de Vasconcelos, tem-se claro que o território espírito-santense mantinha as bases socioeconômicas do período colonial, permanecendo a centralidade administrativa e comercial em Vitória.

Ainda de acordo com os dados gerados pelo Presidente da Província, Ignácio Acioli de Vasconcelos, pode-se inferir que a população da mesma ultrapassava o número de 35.879 habitantes recenseados em 1827, principalmente com relação à escravaria, que no senso foi de 12.948 (36% da população). Em termos de divisão territorial, o Presidente expôs que a Província do Espírito Santo estava dividida em uma cidade, Vitória, e seis vilas: Benevente (atual Anchieta), Itapemirim, vila do Espírito Santo (atual Vila Velha), São Matheus, Guarapari e Nova Almeida. Existindo também vários povoados vinculados às anteriormente mencionadas (VASCONCELOS, 1978:35).

A partir da elevação de Vitória a categoria de cidade, sua população veio a crescer, mas a densidade demográfica continuou baixa. Em 1827, Vitória contava com 12.704 habitantes e 2.600 casas, 35 lojas de fazendas secas, 45 lojas de molhados e várias tavernas.

As informações também revelam que a cidade de Vitória era um espaço sócio-territorial marcado pelas características do período colonial que persistiram durante todo o Império, prosseguindo até a República, demonstrando que as mudanças conjunturais foram postas em prática de forma lenta e gradual.

A chegada da segunda metade do século XIX revela um novo marco na economia

e sociedade espírito-santense. Do ponto de vista econômico, o eixo de estruturação passou a ser o da lavoura cafeeira voltada para exportação. No campo social, a mão de obra imigrante livre foi integrada e direcionada para o trabalho da lavoura cafeeira, fixada em colônias como Santa Izabel e Santa Leopoldina. Imigrantes alemães e suíços que começaram a chegar a partir de 1845, juntamente com os italianos, ingressos a partir de 1874, consolidaram o fluxo de migração a partir de 1880, passaram a contribuir de forma relevante para o quadro produtivo, além de alterar a composição demográfica da Província. De acordo com SIQUEIRA (1995:44) “[...] os imigrantes localizaram-se principalmente no sul e centro da província formando colônias dedicadas á lavoura, principalmente ao plantio do café”.

No que diz respeito à imigração, analisou-se de forma positiva a substituição da mão-de-obra escrava pela imigrante, até porque essa modificação poderia ensejar envolvimento de novas relações sociais (SIQUEIRA,1995).

TABELA 4

Exportação de café e açúcar da Província do Espírito Santo

Ano	Café (arroba)	Açúcar (arroba)
1858	151.227	46.222
1859	136.102	39.822
1860	202.117	29.550
1861	223.809	21.843
1869	357.382	19.431
1870	408.671	45.544
1872	432.410	40.072
1873	456.303	18.164
1874	330.863	19.260
1891	1.250.838	11.456
1892	1.110.552	Não exportou

Fonte: TORRES FILHO, O Espírito Santo e seu Desenvolvimento Econômico. Rio de Janeiro; 1913. IN: Siqueira (1995:153).

Na Tabela 4 observa-se que ao término da década de 1850 a exportação do café, em quantidade, ultrapassava o dobro da do açúcar. Os referidos números representam também que, enquanto a produção açucareira diminuiu ano a ano, a cultura cafeeira não parou de crescer, chegando, no início da década de 1890, a ultrapassar um milhão de arrobas, enquanto o açúcar deixou de compor a pauta de exportações da província. A cultura do café, bem como a chegada do imigrante para trabalhar na terra, anteriormente desocupada, foram responsáveis pelo alargamento do território capixaba produtivo e povoado, pois até então o crescimento populacional correspondia a uma lógica de lentidão e descompasso, concentrado em Vitória.

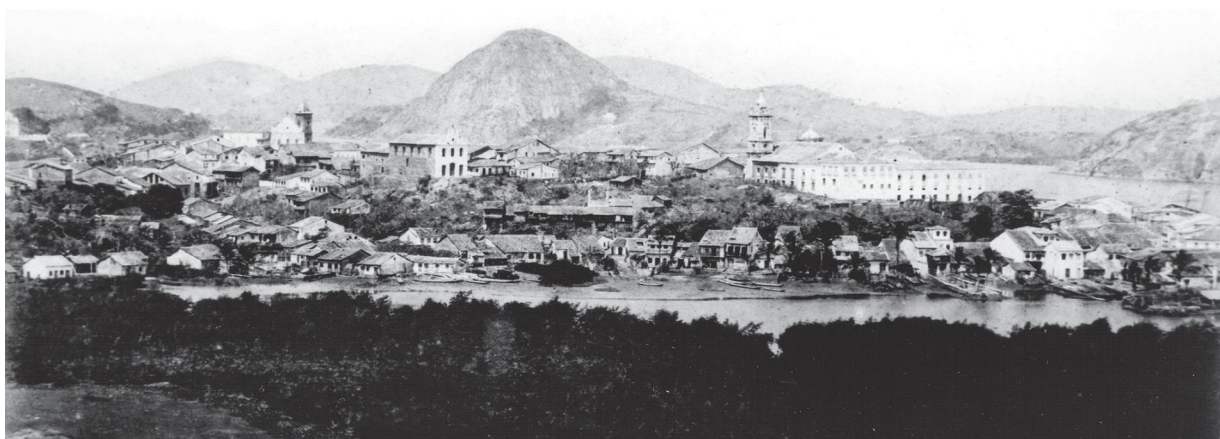
Nesse contexto, pode-se dizer que Vitória era uma representação típica de uma pequena cidade portuguesa; “[...] os arruamentos, a apresentação arquitetônica, as proporções de seus sobrados fugiam da arte de construir” (DERENZI, 1965:140-141). Esses preceitos acabavam por identificar uma estruturação urbana precária em que a cidade material estava representada por construções sem originalidade, vivenciadas por pessoas em condições insalubres sujeitas aos riscos das epidemias. Moniz Freire (1893) ao referenciar este quadro caótico considera que a precariedade das condições de vida da população de Vitória, no final do século XIX, tomava proporções de difícil controle.

Entretanto, a cafeicultura e as relações mercantis promovidas com o desenvolvimento desta economia foram decisivas para as mudanças das tradicionais e insalubres características urbanas da cidade de Vitória. O café projetou uma nova fase para economia do Espírito Santo, pois ampliou os negócios, voltou-se para o setor exportador e contribuiu para o aumento da arrecadação (TEIXEIRA, 2008). Assim, a cidade impulsionada pela dinâmica do café, com um traçado urbano carregado de elementos coloniais, viu-se diante da necessidade de renovar-se.

3.2 A chegada do ideal de modernidade para urbanização de Vitória

As primeiras grandes transformações na estrutura da cidade de Vitória ocorreram no início da República, na primeira administração de Muniz Freire (1892-1896). Os relatórios de governo, desse período, expressam a intenção daquele governante em transformar Vitória num centro, capaz de atrair negócios e pessoas, como forma de superar o isolamento da cidade e a sua conseqüente estagnação já vividas. "Inaugurou-se, com este, uma fase de arrojadas realizações na terra capixaba" (TEIXEIRA, 2008:435).

FIGURA 1



Fonte: Acervo Biblioteca Nacional – Vitória no século XIX, s/d. Destaque para as igrejas de São Gonçalo e Santiago, ao fundo o Morro do Penedo.

O espírito modernizador do então governante se viu refletido nas iniciativas de reverter o quadro de estagnação e incipiência que assolava Vitória. "As linhas mestras do seu programa de governo eram a construção de vias-férreas e o povoamento do solo" (TEIXEIRA, 2008:435).

Além das iniciativas pensadas para Vitória, Moniz Freire adequou o seu discurso empreendedor para outras frentes de intervenção, conforme apontadas:

[...] os contratos para o estabelecimento de um engenho central em Itapemirim, de grande fábrica de tecidos em Vila Velha, além de uma segunda em Benevente. Coube-lhe também contratar o

levantamento da carta cadastral do Estado e reorganizar a Escola Normal, de Vitória (TEIXEIRA, 2008:435).

Os ideais de modernidade expressos através das iniciativas de Moniz Freire (1892-1896) revelaram a importância de iniciar novas práticas cidadãs que já haviam contagiado outras cidades brasileiras a exemplo do Rio de Janeiro e São Paulo, como forma de inserir o Espírito Santo, em particular Vitória, no contexto da urbanização nacional.

As idéias de progresso, surgidas nos primeiros anos da República se voltavam para a estruturação do espaço urbano, mediante seguimento do discurso higienista, que predominava em todo o país e por sua vez conceituava a própria modernização.

O ideal moderno se refletia na capacidade de o poder público controlar a “desordem urbana”. Reverter o quadro real de incipiência da cidade de Vitória estabelecia a necessidade de projetar uma cidade ideal. Compelido por esse compromisso, Moniz Freire em Mensagem proferida ao Congresso do Estado em 16 de setembro de 1893, tomou para o poder público a responsabilidade pelos empreendimentos necessários ao objetivo de se atingir os ideais da época, modernidade e modernização:

O nosso Estado atravessa o momento mais crítico da sua História – todas as suas energias desabrocham há um tempo todos os melhoramentos se impõem com a mesma intensidade, todas as esperanças e todas as inquietações fitam o dia de amanhã. E nestas situações que a função do poder público pode atingir a um dos extremos a ser ou grandemente fecunda ou tristemente desastrosa (MONIZ FREIRE, 1893:25).

O discurso de Moniz Freire ressalta a necessidade de mudança. Reconhece a capacidade e responsabilidade do Poder Público em executá-la, pois havia a impossibilidade da realização através da iniciativa privada. Não havia uma elite empreendedora que:

[...] a exemplo do ocorrido em São Paulo por intermédio dos cafeicultores, levasse adiante um projeto de expansão da cidade. Deste modo, na ausência desta iniciativa privada em Vitória, a

ação empreendedora foi aplicada pelo próprio Estado (PIRES, 2006:97).

Diante disso e pautado por uma lógica modernizadora, o poder público estadual assumiu para si a responsabilidade da implantação de uma rede de infra-estrutura básica que atendesse as necessidades da população no que tange ao fornecimento de água, esgoto e energia, de forma a solucionar problemas de insalubridade pública que de forma avassaladora atacava a população da capital.

Moniz Freire tinha o propósito de revelar potencial econômico do Espírito Santo, através dos mais vastos empreendimentos, dando continuidade as obras iniciadas por seu antecessor. Sobre a Vitória de quando assumiu o governo do estado, assim a definiu:

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; mas abastecida de água, com um serviço de iluminação à 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 a falta de prédios; sem um teatro, sem um passeio público, sem bons hospitais, sem um serviço de limpeza bem organizado, sem um matadouro decente; despreendida 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 transporte, cargas e descargas de navios, construções e todos os outros indispensáveis em qualquer centro populoso de menor atividade e importância comercial (MONIZ FREIRE, 1896:17- 18).

Nota-se que o diagnóstico da cidade de Vitória, apresentado por aquele governante, a muito se afastava do ideal de cidade que se compreendia como moderna. A cidade estava à mercê das vicissitudes decorrentes de práticas urbanas emergentes, tais como as ocupações irregulares, as depreciações das condições de vida, e, portanto carecia de modernização.

Os projetos pensados por Moniz Freire contemplavam vertentes que revelavam uma preocupação com os aspectos relativos a um modo de convivência, mais

plural e a instituição de um comportamento urbano efetivo. Foram desenvolvidas ações que acentuaram a função comercial da cidade, mediante a diversificação dos produtos comercializados, inclusive importados.

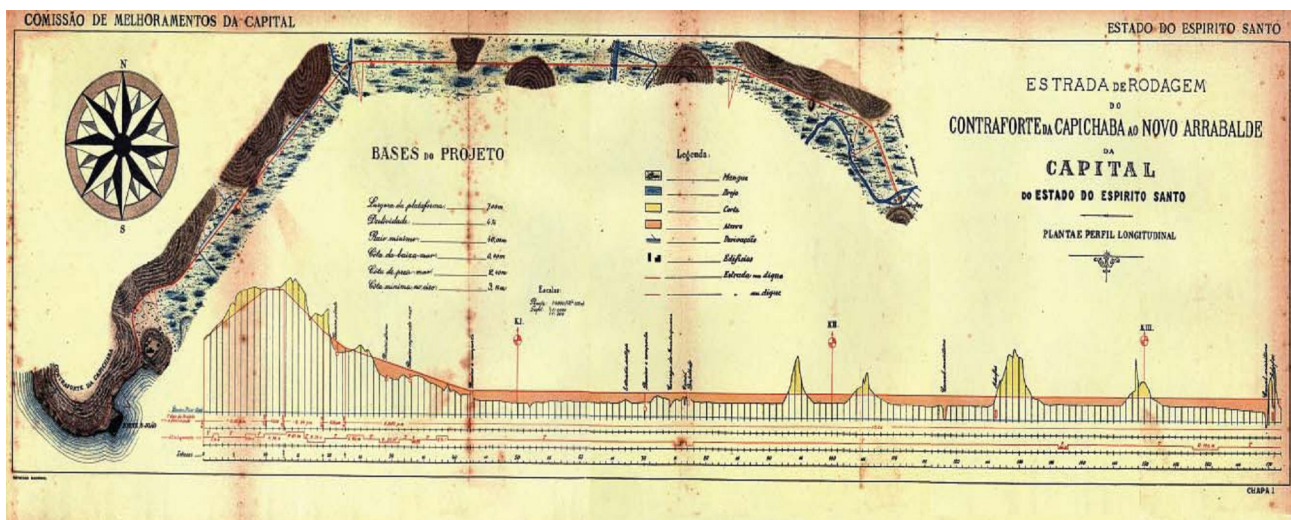
Além disso, um longo trecho do centro foi remodelado para tornar-se “carroçável”, fazendo com que as ruas apertadas e desordenadas fossem refeitas para ceder espaço para o tráfego urbano, ainda principiante. Isso significou o alargamento de várias ruas que despontaram após as constantes demolições de prédios e sobrados enquadrados na noção corrente de insalubridade e da extinção de becos considerados “infectos” e, por isso, proliferadores de enfermidades (PIRES, 2006:98).

A proposta modernizadora de Moniz Freire estava estruturada sobre três eixos:

1. Estruturação do Porto de Vitória, o que no nosso entender além de possibilitar o escoamento da produção produziria novas sociabilidades, haja vista a afluência de pessoas e negócios;
2. Construção de um ramal ferroviário para a ligação entre o município de Cachoeiro de Itapemirim e Vitória, como forma de amenizar os impactos da proximidade daquele importante centro produtor de café, com o Rio de Janeiro e por fim
3. Criação do Novo Arrabalde - que visava à ampliação dos limites territoriais da ilha de Vitoria, representando essa anexação, novas possibilidades em termos de estruturação da malha urbana.

Merece destaque esclarecer que, conforme afirma Campos Junior (1996) embora estivessem sendo adotadas medidas para o melhoramento urbano e conseqüente adequação das cidades, a população neste período não cresceu e, ao contrario diminuiu, por razões explicadas pela forte valorização das atividades agrícolas ligadas ao café, o que estabeleceu a maior parte da população na zona rural.

MAPA 2



Fonte: Acervo Arquivo Público do Estado do Espírito Santo – O Projeto do Novo Arrabalde com o traçado que definiu a Avenida Vitória.

As iniciativas de Moniz Freire (1892-1896) para início e consolidação de um projeto modernizador na ilha de Vitória foram importantes e determinantes. Contudo, as mesmas não se concretizaram. E o governo seguinte recuou, mediante a avaliação de Graciliano dos Santos Neves (1896-1900), então governante, que a situação financeira do estado inviabilizava o prosseguimento de projetos tão dispendiosos ao erário público. Ademais, Santos Neves (1896) entendia que o progresso de Vitória estava ligado a sua situação de praça comercial em desenvolvimento, porque “[...] a proporção de sua florescência, vai sucessivamente granjeando todos os elementos constitutivos de uma grande cidade” (SANTOS NEVES, 1896:9).

Os governos que se seguiram, inclusive o retorno de Moniz Freire à presidência do governo estadual no período compreendido entre 1900 e 1904, não viabilizaram as propostas modernizadoras. Fossem questões políticas ou de natureza econômica, o que se viu foi uma estagnação do processo de transformação da cidade.

Durante a administração de Jeronymo de Souza Monteiro (1908-1912), finalmente foram adotadas as práticas intervencionistas propostas em 1896. Embora com

uma receita estadual reduzida, o governante viabilizou as obras mediante uma austera política de contenção dos gastos públicos para equilíbrio do orçamento. Dentre as medidas contencionistas foram adotadas as práticas de criação de novos impostos, além da redução de salários. Como sustentáculo do projeto desenvolvimentista, em questão, além das medidas para o equilíbrio financeiro foi, mediante a intervenção do estado, garantido o fornecimento de os materiais necessários para as construções e serviços ligados a constituição da infraestrutura urbana.

Os resultados obtidos foram constatados já no segundo ano de seu governo e propagados através de Mensagem ao Congresso do estado, em 1910:

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 estar 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, a fim de ser entregue ao público (MONTEIRO, 1910:14).

É de se admitir que, as realizações de Jeronymo Monteiro foram importantes para consolidação do ideal de modernidade que tanto se necessitava incorporar à Vitória. Os projetos de modernização foram alterando a paisagem citadina, requerendo a percepção de que transformações ocorriam na capital do estado.

Aos poucos, as novas tecnologias foram se entranhando no cotidiano da cidade, proporcionando transformações significativas nas esferas econômica, social e cultural. Esses inventos ofereceram à sociedade uma miríade de possibilidades, antes inviabilizadas pelos limites impostos pela natureza. Concomitantemente, tais transformações geraram novas formas de lazer e linguagem, novos hábitos culturais e modismos que se confrontavam com as antigas tradições (PIRES, 2006:100).

Ao mesmo tempo em que Vitória materializava a lógica moderna, através da construção de prédios, implantação de transportes urbanos, ou a implantação de luz elétrica, entre outros, era possível perceber novas sociabilidades, com a transformação das pessoas, traduzidas por atitudes, digamos, urbanas.

Relatos históricos dão conta que:

Vitória transformou-se em cidade moderna, dotada que foram dos serviços de água, esgotos, luz e bondes elétricos. Rasgaram-se novas ruas. Surgiram a Vila Moscoso e seu belíssimo parque. Os principais edifícios públicos foram reconstruídos, inclusive o antigo Colégio dos jesuítas – que sofreu remodelação completa, graças à qual o velho casarão se transformou no atual e majestoso Palácio Anchieta. De sua iniciativa foi, também, a construção do atual Hospital da Misericórdia e a criação da Caixa Beneficente Jerônimo Monteiro.

Vale ressaltar que Jerônimo Monteiro realizou obras tão vultosas – até hoje lembradas em meio às mais gratas referências pelos capixabas [...] (TEIXEIRA 2008:442).

Também os governos que se seguiram e completaram as quatro primeiras décadas do século XX estão referenciados como aqueles que atuaram na modificação que alterou o espaço urbano de Vitória e apropriou as concepções do novo trazidas pelos ideais surgidos na Europa e já assimilados por cidades como o Rio de Janeiro e São Paulo. Neste período, foram realizadas obras para a ligação da ilha com o continente, construção de armazéns, concluídas as obras para ampliação do porto de Vitória, possibilitando maior crescimento urbano.

É importante ressaltar que a base econômica do Estado, até 1950, era ainda eminentemente agrícola apoiada na monocultura do café. Assim a cultura cafeeira era o sustentáculo das sociabilidades urbanas, e isso marcou diferença com relação à estrutura urbana instalada em outros estados, Rio de Janeiro e São Paulo, que era de base manufatureira.

3.2.1 as Décadas de 50 e 60

A Administração de Jones de Santos Neves inicia-se meio a um contexto econômico ainda centrado em bases agrícolas, onde o café era o principal

produto. Predominavam as relações de produção baseadas nas pequenas propriedades, de natureza familiar, contrapondo-se ao processo produtivo realizado nos demais estados do Sudeste, em que a grande propriedade e as relações capitalistas de produção já eram uma realidade. Portanto, referenciado no cenário nacional o Espírito Santo era considerado um atraso.

Jones dos Santos Neves (1951 -1954) com o intuito de promover o que considerava prioritário para o estado, qual seja – o seu desenvolvimento – lança o Plano de Valorização Econômica do Estado. A iniciativa ficou estabelecida como a primeira no sentido de o Planejamento Governamental (TEIXEIRA, 2008).

Os estudos contemplaram dentre outras ações a melhoria viária, a dragagem da baía de Vitória e a construção de vias. Merece destaque a ampliação e o aparelhamento do Porto de Vitoria que demandou obras de grande vulto tais como o aterramento na Esplanada Capixaba, a compra de equipamentos importados e o tempo gasto, de praticamente todo o mandato, para executá-la.

FIGURA 2



Fonte: O Espírito Santo trabalha e confia: 1951-1955. [S.l.:s.n.], 1958 – Projeto de urbanização da Esplanada da Capixaba.

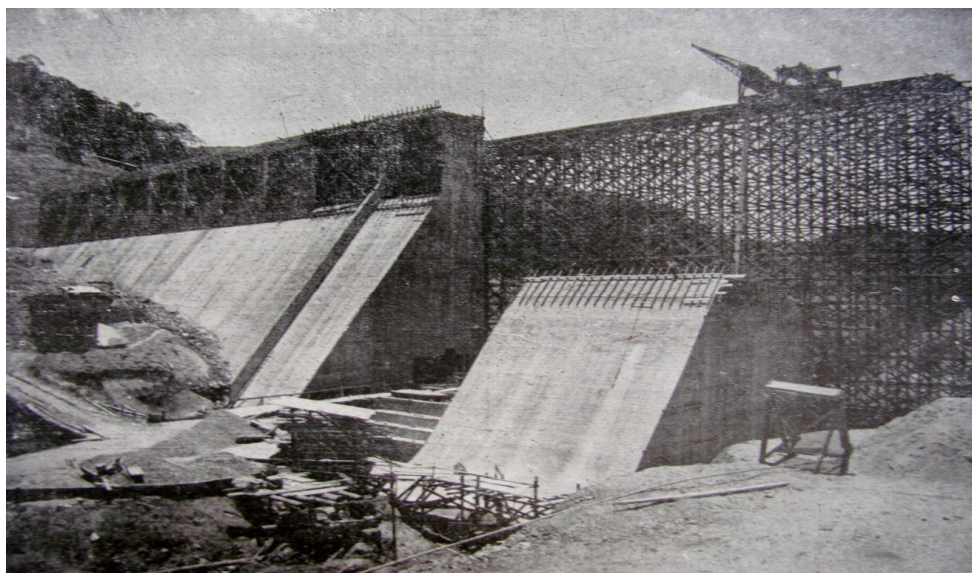
No setor elétrico, destaque para a construção da usina hidrelétrica Grande Central de Rio Bonito, além da criação da - Espírito Santo Centrais Elétricas S/A –

Escelsa.

“Dentro de breves dias aportará a Vitória o primeiro petroleiro para descarregar, pelo oleoduto da Capuaba, o combustível importado, concorrendo, assim, para a redução do preço dessa matéria prima do progresso.” ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1951-1954: Santos Neves). Mensagem enviada à Assembléia Legislativa Estadual em 1954 [por] Jones dos Santos Neves, governador do Estado do Espírito Santo. Vitória: [s.n.], 1954:10.

“Os destinos industriais do Estado se encontram, assim, bem amparados e protegidos, robustecendo as nossas esperanças na grandeza futura do Espírito Santo.” (Mensagem enviada à Assembléia Legislativa Estadual em 1954) (Jones dos Santos Neves, governador do Estado do Espírito Santo. Vitória: [s.n.], 1954:13.

FIGURA 3



Fonte: O Espírito Santo trabalha e confia: 1951-1955. [S.l.:s.n.], 1958 – Usina hidrelétrica de Rio Bonito em construção.

A administração pública também se preocupou com as condições de moradia. Identificadas áreas de risco e insalubridade persistentes na cidade, foi criado o Instituto de Bem Estar Social – IBES – que Campos Júnior (2005:38) descreve como “a primeira intervenção mais importante do urbanismo moderno no Estado”. Identificado como um grande complexo residencial de 886 casas, amparado por dois edifícios comerciais, igrejas, escolas, postos de saúde, parques e jardins. Configurava-se como “[...] uma pequena cidade que se ergue celeremente e

que abrigará cerca de 5000 pessoas agradecidas à solicitude social do Governo.” (SANTOS NEVES, 1954:29).

O projeto do IBES representou, quando do seu lançamento, um importante vetor de a expansão do tecido urbano da cidade em direção à periferia do município de Vila Velha.

Embora nem todas as obras iniciadas no seu governo tenham sido concluídas no mesmo tempo, o Estado do Espírito Santo adquiriu novos contornos.

Santos Neves, mesmo ciente do estágio econômico ainda primário-exportador em que se encontrava o Espírito Santo, buscou criar no Estado, por meio de suas ações de governo, as bases para o desenvolvimento industrial, segundo as diretrizes nacionais para o projeto de desenvolvimento acelerado do país.

A política econômica de seu governo direcionou-se à criação, na capital, de uma infra-estrutura voltada ao desenvolvimento industrial, não obstante força política estadual dominante ser constituída majoritariamente pelas classes agro-fundiárias presentes no interior rural do Estado (GONÇALVES, 2009:43-44).

Ao lado das modificações pelas quais passou o Espírito Santo durante a gestão de Santos Neves, é importante destacar o fato que mesmo essa alteração manteve o estado em bases eminentemente rurais apoiada na economia agroexportadora do café. O Espírito Santo, na década de cinquenta, concentrava 79,2% da sua população no campo, conforme dados da FIBGE, censo demográfico 1940 – 1960, citado por Siqueira (2001:131).

Entretanto com o declínio dos preços para a comercialização do café, iniciado em meados dos anos cinquenta e a queda sistemática durante toda a década seguinte, registrado no mercado mundial, o Espírito Santo se viu envolvido numa crise econômica de grandes proporções. Sem suporte de outras fontes de capitais para a sustentação de sua economia, já que os investidores (empresários) locais se envolveram largamente com a exportação do café, tornava categórica a necessidade de diversificação da economia, para tirá-la da crise, causada pela total dependência que o estado adquiriu.

A política governamental, no âmbito federal, para erradicação dos cafezais, provocou sérios reflexos no Espírito Santo. A princípio foi destruído 53,8% dos cafezais, o que de acordo com Siqueira (2001), desestruturou a sua economia, pois até então, Vitória se desenvolvia através da atividade do café e seus desdobramentos.

A instabilidade própria de uma economia totalmente dependente de um único produto para exportação (café) fez-se sentir de forma drástica nos anos 60, quando o mercado internacional já não se mostrava tão favorável. Dessa forma, a cafeicultura, cuja decadência já era pronunciada no final dos anos 50, teve o seu declínio precipitado pela realização dos programas de erradicação dos cafezais [...] (SIQUEIRA, 2001:129).

As modificações no cenário de Vitória provocadas pela alteração na dinâmica sócio econômica do Estado foram percebidas a partir dos anos 60 e se consolidam com a ruptura do padrão de acumulação de capital predominante até então, via monocultura do café.

A industrialização emergente no território capixaba alterou as condicionantes de ocupação do solo urbano. O processo de transformação, pelo qual passou a capital atingiu o seu ápice, quando da superação da dependência rural e a instauração de uma industrialização efetiva, a partir da década de 1960. Neste período passou a ser considerada, fundamentalmente, o aparelhamento do estado no sentido de prepará-lo para o processo de industrialização e fixação do homem no ambiente urbano, haja vista o esfacelamento da estrutura rural, provocado pela crise da cafeicultura.

Com o objetivo de atender o contexto econômico, que se instalara, a partir da segunda metade do século XX, a transformação urbana passa a obedecer à lógica de o processo econômico industrial-exportador que ditava os rumos do desenvolvimento brasileiro, incluindo o do Espírito Santo.

É nesse contexto que se efetiva a grande mudança na economia capixaba, coincidindo com um crescimento explosivo da economia brasileira. Acontece, nesse momento, uma mudança do padrão produtivo do Estado do Espírito Santo – um salto significativo da agricultura para a indústria. Passa-se de complexo cafeeiro para

complexo industrial- exportador. A economia capixaba passa a se integrar a lógica de expansão planejada da economia brasileira, por meio dos investimentos oriundos dos chamados Grandes Projetos (PASSOS, 2005:67).

As transformações ocorridas no cenário capixaba, a partir desse novo modelo de desenvolvimento, criaram as bases para a consolidação de projetos que modificaram a paisagem citadina. Os Grandes Projetos da CVRD, da Aracruz Celulose, Samarco e CST inseriram a economia capixaba no contexto internacional. De forma rápida, foram substituídas as atividades rurais por outras que mudaram o perfil sócio econômico da região de Vitória, entrelaçando a economia capixaba em atividades mais complexas.

O adensamento industrial foi o responsável pelo adensamento populacional. Houve uma superação do campo pela cidade. A Tabela 5 demonstra como evoluiu a população urbana comparativamente a população rural. Através dos dados expostos, observa-se que a população urbana praticamente dobrou em solo capixaba, entre as décadas de 60 e 70.

Diante dos dados da Tabela 5, é possível perceber que o contexto da urbanização capixaba, acarretou um crescimento populacional que se manteve em alta, até a década de 2000, na medida em que construiu a alteração novo padrão populacional, com a substituição do campo pela cidade. Vitória assume um novo perfil, com a constituição de uma centralidade assumida pela ilha de Vitória e uma alteração também significativa de sua zona de influência. A cidade cresceu nos seus limites geográficos e incorporou novos espaços que foram gradativamente ocupados, mediante processos de transição populacional do tipo campo- cidade. A partir de 1960, o estado pode avaliar uma concentração da população, no âmbito da capital e numa região circundante a essa, formada pelos municípios de Serra, Vila Velha, Vitória Cariacica e Viana.

TABELA 5

Evolução da população rural e urbana do Estado do Espírito Santo:
1940 – 2000

Anos	População Total	População Rural	%	População Urbana	%
1940	750.107	593.099	79,07	157.008	20,93
1950	861.562	666.627	77,37	194.935	22,63
1960	1.169.553	799.478	68,36	370.075	31,64
1970	1.599.333	877.417	54,86	721.916	45,14
1980	2.023.340	729.962	36,08	1.293.378	63,92
1991	2.600.618	676.030	25,99	1.924.588	74,01
2000	3.097.232	634.183	20,48	2.463.049	79,52

Fonte: IBGE/DIPEQ/ES/SDDI – 2000 op. cit. MATTOS, 2008:82.

A dinâmica de crescimento econômico do Estado, na década de 70, possibilitou uma nova configuração espacial da área compreendida por Vitória e os municípios de Serra, Vila Velha, Cariacica, e Viana. A ocupação dos espaços foi sendo feita de forma a garantir uma nova caracterização desses e conseqüente formação de uma aglomeração urbana. A antiga cidade cedeu lugar a novas formas de convivência, estabelecidas numa lógica metropolitana. A Grande Vitória emerge como eixo polarizador desse crescimento socioeconômico e assume uma centralidade em relação às demais regiões do Estado do Espírito Santo.

3.3 A institucionalização da Região Metropolitana: a Grande Vitória

3.3.1 Uma formação que existiu antes de ser

A urbanização crescente da região de Vitória, via de conseqüência da nova ordem econômica instalada no Estado, na década de setenta, revelou uma lógica metropolitana. Vitória, a capital era margeada por municípios que compartilhavam dos rumos dos acontecimentos no âmbito do aglomerado que se formara,

exercendo uma forte centralidade, pelo menos inicialmente.

Ao tratarmos desse tema, com um dos nossos entrevistados, o Senhor João Carlos Coser, prefeito de Vitória (2009) o mesmo diz acreditar na existência de uma característica diferenciada na formação metropolitana capixaba, considerando que essa não obedeceu à lógica, normalmente instalada, qual seja, da existência de um centro maior e municípios menores adjacentes, como, segundo o prefeito foi possível verificar nos casos de Belo Horizonte, Porto Alegre e Rio de Janeiro.

[...] Primeiro eu gostaria de destacar as características da nossa região metropolitana que é um pouco atípica. Normalmente nós temos uma grande cidade, como é o caso de Rio de Janeiro, mesmo Porto Alegre e Belo Horizonte e, no entorno você tem algumas pequenas cidades, que vão se agregando a região metropolitana. No caso de Vitória, nós temos uma característica diferente.

[...] nós temos uma cidade que é uma ilha, portanto a capital é ilha com uma pequena área que a complementa, no sentido Serra, no sentido norte. Mas nós temos no entorno três cidades maiores do que Vitória, que é Vila Velha, Cariacica e Serra. Portanto ela (a região metropolitana) já tem, por natureza, uma característica diferenciada.

Na Grande Vitória os empreendimentos industriais instalados, na década de setenta, transformaram o espaço constituído pelos municípios de Vitória, Vila Velha, Serra, Cariacica e Viana. À medida que houve uma organização do espaço econômico, são percebidas transformações que identificam uma formação metropolitana porque se percebe uma escala urbana evoluída com a oferta de bens e serviços. Ainda segundo João Carlos Coser, Vitória

[...] se consolida como região metropolitana já há algum tempo, no processo de urbanização, no período do êxodo rural, porque as pessoas falavam que vinham para Vitória, mas não necessariamente vinham morar em Vitória e, sim, em Cariacica, Vila Velha ou na Serra e, mesmo assim se consideravam em Vitória, que depois vira a região metropolitana.

Poucos saíam da “roça” ou de outras cidades e diziam que iam morar em Cariacica ou Vila Velha. Então Vitória teve uma força... [...] teve uma força pela concentração de serviços, escolas, dos hospitais e de todos os organismos públicos também. Vitória

acaba como capital, adquirindo esta força [...]

Através de estudos desenvolvidos pelo Conselho Nacional de Geografia (FIBGE) e Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (IPEA), na década de 1960 foram estabelecidas as bases para a definição de regiões metropolitanas no Brasil. À época do estudo, a Grande Vitória foi identificada como microrregião Homogênea nº 207.

Por ocasião da instituição das Regiões Metropolitanas no país, através da aprovação da Lei Complementar nº 14 de 1973, a Grande Vitória não foi incluída porque contava com menos de 1.000.000 habitantes.

Em 1976, a Grande Vitória era uma aglomeração urbana, caracterizada por uma forte concentração de atividades que se distinguiu como um local de maior densidade urbana, em função de sua estrutura produtiva e da capacidade de ofertas de bens e serviços. Entendemos, portanto que já estava instalado um ethos, por assim dizer metropolitano na região, considerando que

[...] A cidade de Vitória tornou-se pequena para abrigar a ampliação do comércio, dos serviços de moradia e de toda a gama de atividades que surgiram e diversificaram-se com o aquecimento da economia da região. A cidade foi então se expandindo e acabou por transbordar os limites municipais, avançando sobre a área dos municípios contíguos. Esse aglomerado urbano, além de seu elevado grau de interação interna, passou a exercer grande influência sobre os demais municípios do Estado e passou a ser o ponto de contato de maior importância entre a economia regional e a economia nacional, caracterizando-se como uma região metropolitana (PASSOS, 2005:64).

As redes de relacionamento correspondiam a uma lógica de crescimento/urbanização/metropolização que ocorreu, inicialmente, a partir de um crescimento/adensamento populacional. Explica-se tal situação porque a região da Grande Vitória tornou-se uma referência para o consumo e para as atividades especializadas o que atraiu grande fluxo de pessoas. Conforme a Tabela 6, analisado o comportamento das taxas de crescimento da população, dos municípios que faziam parte da Grande Vitória, na década de 70 até a institucionalização da Região, as principais conclusões demonstraram que

estas, entre os anos de 1940 a 2000, no conjunto dos municípios selecionados aumentaram na segunda metade do século -- o que não se constitui qualquer surpresa -- uma vez que esse fenômeno ocorreu na maioria das regiões brasileiras, e por sua vez explica a transição das pessoas de lugares com menor densidade urbana para os de maior, em busca de oportunidades, quer sejam de empregos, moradia, melhores condições de vida.

TABELA 6

Participação da Grande Vitória na evolução populacional do Espírito Santo: 1940– 2000

Municípios	1940	1950	1960	1970	1980	1991	2000
Cariacica	15.228	21.741	39.608	101.422	189.089	274.532	324.285
Serra	6.415	9.245	9.192	17.286	82.581	222.158	321.181
Viana	7.661	5.896	6.571	10.529	23.440	43.866	53.452
Vila Velha	17.079	23.127	55.589	123.742	203.406	265.586	345.965
Vitória	45.212	50.922	83.351	133.019	207.747	258.777	292.304
G. Vitória	91.595	110.931	194.311	385.998	706.263	1.064.919	1.337.187
E. Santo	750.107	861.562	1.169.553	1.599.333	2.023.340	2.600.618	3.097.232
GV/ES (%)	12,21	12,87	16,61	24,13	34,90	40,94	43,17

Fonte: IBGE/DIPEQ/ES/SDDI – 2000, adaptado para a exclusão do município de Guarapari, considerando a configuração inicial da RMGV, antes de 1995.

Com Vitória identificada como um centro polarizador das atividades ocupacionais em relação à Grande Vitória, os demais municípios, componentes da região, passaram por transformações significativas durante a formação da região metropolitana.

Conforme relato histórico de Siqueira (2001), a Serra, até o final da década de 60, era um município rural, com a sua estrutura fundiária apoiada nas pequenas propriedades. Entretanto, o município apresentou destaque com relação ao aumento populacional, se considerado os anos 70 – 2000, haja vista tratar-se do *locus* privilegiado da instalação de indústrias, em função do fortalecimento de sua base econômica, sobretudo com a instalação a criação de distritos industriais - Centro Industrial de Vitória – CIVIT I e II -, no final da década de setenta.

Ainda sobre o município, destaca-se que o intenso fluxo migratório de trabalhadores determinou o alargamento da cidade, com a ocupação urbana na faixa litorânea, além da construção de conjuntos habitacionais populares, ao longo da década de 80.

O crescimento da população nos demais municípios circunvizinhos a capital, tais como Viana e Cariacica também se originaram da mudança de um cenário rural para uma conformação urbana. Cariacica recebeu grande contingente populacional de migrantes contribuindo para o seu crescimento.

Como região caracterizada por população de baixo poder aquisitivo, Cariacica, até o final da década de 60, constava da sede (inexpressiva comercialmente); dos bairros centrais (sendo Jardim América importante como área de geração de emprego, destacando-se o comércio atacadista) e da COFAVI – Companhia de Ferro e Aço de Vitória); de Campo Grande (que concentrava atividades de comércio e serviços, e ainda indústria de porte médio); de Itaquari (que concentrava atividades da CVRD em sua parte baixa, denominada Porto Velho e de Itacibá). Esses eram espaços ocupados por uma população de melhor poder aquisitivo. A população de menor poder aquisitivo concentrava-se em outros poucos bairros antigos, em alguns loteamentos nas proximidades dos bairros e no entorno da BR 262. (SIQUEIRA, 2001:103-104)

Viana, por sua vez, vê iniciado o seu processo de urbanização a partir da década de 60, intensificado a partir da década seguinte com a instalação de atividades industriais. Sobre esse aspecto, Siqueira (2001) afirma tratar-se de um processo de ocupação assemelhado às condições de Cariacica, pois o município também se viu com uma população de baixo poder aquisitivo, trabalhadora, e com baixa

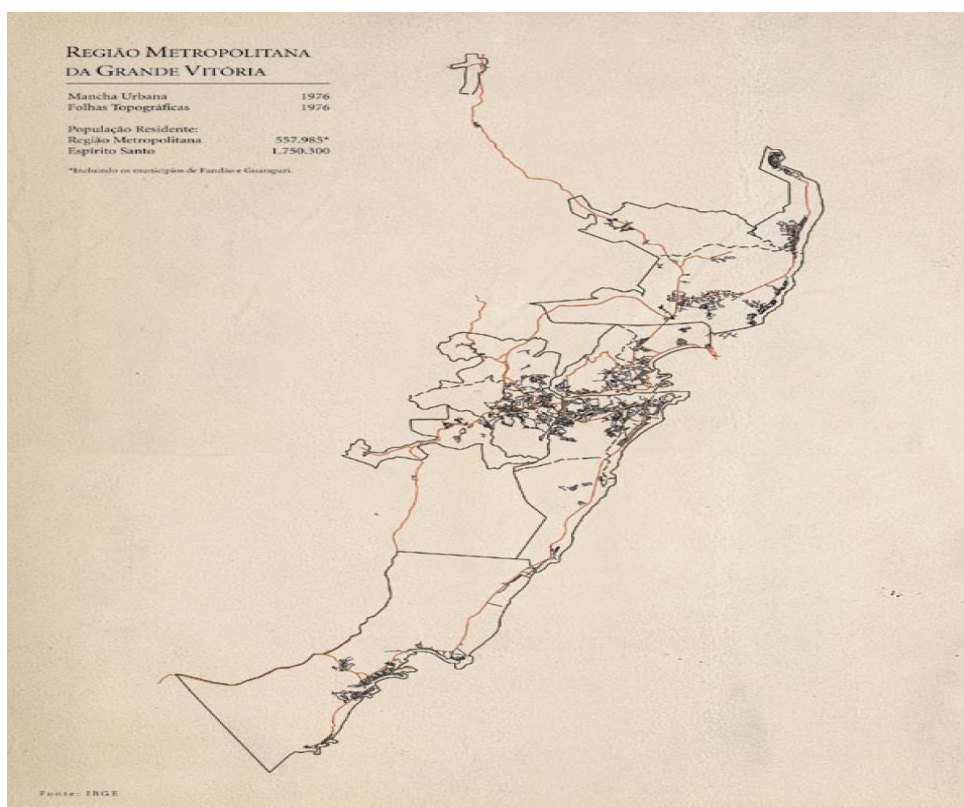
qualificação de sua mão de obra.

Vila Velha sempre se colocou como uma região de natureza habitacional, sem prevalência de atividades agrárias e ligado a Vitória por razões históricas. Embora o crescimento populacional tenha ocorrido com mais ênfase a partir da década de 60, a atividade industrial não foi predominante na região do município.

O centro urbano concentrava-se na sede municipal, que nesta época (início da década de 60) já possuía um pequeno comércio em expansão, dois importantes colégios tradicionais, incluídos entre os melhores de Vitória e um cinema. (SIQUEIRA, 2001:109).

Ainda de acordo com Siqueira (2001), o município de Vila Velha apresentou um crescimento populacional reforçado por sua vocação em ser um município habitacional, com a instalação de vários programas de construção de casas populares a fim de diminuir a pressão sobre Vitória.

MAPA 3



Fonte: IBGE – Mancha Urbana de 1976 – RMGV, acrescida do município de Guarapari.

O Mapa 3, demonstra a aglomeração urbana (mancha) formada pelos municípios da RMGV, no ano de 1976. Há um caráter incontestado de uma criação metropolitana na Grande Vitória, mesmo antes da sua institucionalização. Observa-se que a grande concentração populacional, existente nos limites de Serra, Vila Velha, Cariacica, Viana e Vitória identificou os elementos de uma região que embora não formalizada, foi se constituindo ao longo de três décadas.

Importante, também, destacar que o agravamento de questões sociais, inerentes a um processo de metropolização foi identificado na Região Metropolitana da Grande Vitória, mesmo antes de sua formação legal, pois todo o período compreendido entre os anos 60 a 90 ao mesmo tempo em que estabeleceram as bases de uma evidente constituição metropolitana também esboçaram os conflitos desse crescimento de cidades. Dentre outros aspectos destacam-se os assentamentos informais ou irregulares, comprometimento da qualidade urbanística e exclusão social.

Os problemas emergentes demandavam soluções que atingissem uma escala supra-local, como forma de promover transformações mais ousadas e melhor adequadas. Sobre este assunto o prefeito do município de Serra, Antonio Sérgio Alves Vidigal (2009), manifestou-se:

Quando eu fui vereador na Serra de 1989 a 1992, nós já observávamos a necessidade de várias ações serem integradas, porque no fundo a região metropolitana é um único município, pois alguns podem até ter algumas características diferenciadas, mas as suas atividades econômicas, as políticas sociais normalmente não conseguem ser independentes. Têm que ser integradas [...]

Esta consciência, expressa pelo depoimento acima, parece refletir uma perspectiva metropolitana, necessária de adoção pela gestão pública. Desde a década de 60 até a constituição formal da RMGV em 1995, o que se nota é a construção de alternativas que poderiam viabilizar o fortalecimento de uma estruturação metropolitana.

De acordo com a cronologia de atos e documentos formais, além das entrevistas

de história oral realizadas nesta pesquisa, foi possível esclarecer que desde a década de 60, a formação metropolitana era considerada para os efeitos de as intervenções necessárias ao bom funcionamento e equacionamento dos problemas surgidos com o crescimento urbano da região.

Em 31.01.1968 foi instalada a Comissão de Planejamento Integrado da Grande Vitória - COPI — de natureza interdisciplinar e formada pelos municípios e Vitória Vila Velha, Serra, Cariacica e Viana. A principal finalidade da COPI foi a criação de um Plano de Desenvolvimento Integrado – PDI para a região, com o objetivo de equalizar as demandas e prerrogativas dos municípios envolvidos.

O Plano que teve o seu início em 1971, foi concluído em 1973 e:

[...] propunha-se a promover a coesão dos vários projetos setoriais em andamento, tais como a ampliação do complexo portuário, a instalação de um distrito industrial, o abastecimento de água e saneamento, a urbanização de áreas conquistada ao mar e outros que propiciassem um instrumental de planejamento e ordenação indispensáveis a um desenvolvimento harmonioso. (MENDONÇA, 1998:17)

Ainda de acordo com a pesquisadora o que se observa é que a constituição do PDI, nos moldes como fora concebido, pareceu ser a primeira iniciativa formalizada de planejamento coletivo para a região, ao mesmo tempo em que propôs

[...] estabelecer uma estratégia de expansão para a micro-região; utilizando-se do conceito de polinucleação visava estabelecer gradativo controle de densidade e distribuir a ocupação e desenvolvimento de modo mais equilibrado nos municípios da GV, revertendo a excessiva centralização e a expansão da mancha urbana a partir da capital do Estado, núcleo do aglomerado urbano. (MENDONÇA, 1998:17)

Ainda sobre assunto, verifica-se que a COPI instituiu novos mecanismos para a gestão urbana considerando os seguintes aspectos:

- as características que nortearam seu surgimento - ocorrido a partir da decisão do poder público local dos cinco municípios da Grande Vitória, envolvendo o desenvolvimento social de uma determinada região do Estado e interesses comuns àqueles

municípios;

- a concepção de sua linha de atuação - pautada no planejamento integrado difundido pela política nacional e

- o desdobramento de ações, a partir dela desencadeadas – caracterizando a continuidade do processo de planejamento (MENDONÇA, 1998:17)

Em 31 de dezembro de 1975 foi criada a Secretaria Estadual de Planejamento, através da Lei Estadual nº 3043. Conforme se apura dos trabalhos de PASSOS (2005:69), [...] “tal iniciativa foi proporcionada pela constatação de que era necessário instituir o planejamento, na intenção de que ele se tornasse um processo caracterizado pela continuidade”.

À Secretaria de Planejamento coube o papel de articulação das ações de planejamento governamental e que contava com um órgão a ela subordinado com o papel de pensar as políticas de planejamento, que era a Fundação Jones dos Santos Neves - FJSN. Muitos estudos e levantamentos foram realizados por aquela fundação que permaneceu com essa natureza jurídica até o ano de 1981, quando foi transformada em uma autarquia. Em que pese a perda de autonomia, a nova instituição tornou-se ao longo de pelo menos duas décadas uma referência importante para se pensar os rumos da metropolização capixaba.

Na FJSN, que iniciou suas atividades em meados de 1976, foi formada uma equipe interdisciplinar encarregada de operacionalizar as proposições do PDI. Foi elaborado, então, o trabalho que ficou conhecido como o PEE - Plano de Estruturação do Espaço, que se propunha a tratar da delicada e complexa tarefa de organização do espaço territorial da Grande Vitória [...] (ABE, 1999:428).

A Fundação Jones dos Santos Neves, enquanto órgão pioneiro na área de planejamento urbano e regional, procurava introduzir uma mudança na cultura das administrações públicas, incrementando uma visão mais modernizadora, oferecendo subsídios aos diversos temas de alcance metropolitano, através de estudos de alternativas, anteprojetos arquitetônicos, urbanísticos e de ambientação urbana. [...] (idem).

Em de 30 de março de 1978 foi editada a Lei Ordinária nº 3176 que estabeleceu como região de desenvolvimento prioritário, a aglomeração urbana formada pelos municípios de Vitória, Serra, Vila Velha, Cariacica e Viana. O mesmo dispositivo

legal disciplinava sobre a criação de o Conselho de Desenvolvimento Integrado da Grande Vitória – CODIVIT e ainda instituía o Fundo da Grande Vitória para financiamento de projetos, sob a administração do BANDES. Essa criação se ocuparia das questões consideradas emergentes na marcha contra a fragmentação social presentes nos processos de urbanização/metropolização pelos quais passavam a cidade.

Ao que parece, no âmbito da legislação, estava esclarecido que assuntos relacionados à urbanização, saneamento, água esgotos, transportes, indústrias, turismo, história, etc eram de preocupação coletiva e deveriam ser tratados no âmbito do CODIVIT, de forma a harmonizar suas ações e possibilitar a escolha de meios adequados, no que se refere aos aspectos político-institucionais. Conforme argumentado por ABE (1999) a criação da Lei 3176/77 veio ao encontro do cumprimento das diretrizes estabelecidas no PEE.

Contudo, o que se observou foi uma inaplicabilidade da lei. As propostas de ação conjunta não se efetivaram, por causas senão esclarecidas, sinalizadoras de um descontentamento entre os atores envolvidos.

[...] mesmo dotados dos institutos adequados, não se conseguiu na prática consolidar o processo de planejamento metropolitano. Assim como nas demais Regiões Metropolitanas do País, o conjunto dos instrumentos sofria do descompasso entre a abordagem técnico-jurídica e a prática política: a composição do Conselho era muito centralizada, a conjuntura política na época era de postura municipalizante e por isso, com a óbvia exceção do prefeito da Capital que era nomeado, a representação das demais prefeituras era oposicionista. Como consequência, os governos seguintes evitaram essa via de encaminhamento das questões metropolitanas para poupar prováveis confrontos (ABE, 1999, 431).

No meio a essa indisposição política para a concretização fática da metropolização, pelo menos no âmbito da gestão, já que a região ainda não tinha sido constituída formalmente, circunstancialmente, alguns assuntos ocupavam a agenda coletiva dos prefeitos municipais, tais como os problemas relacionados, ao transporte público, (mobilidade urbana), saúde, segurança. O aumento da questão

urbana, advinda como seqüela do processo de crescimento e ocupação do espaço regional, impunha à necessidade de se pensar a cidade como um todo.

Sobre este assunto, o prefeito de Vitória, João Carlos Coser, deputado estadual (1987/1994 e 1999/2003) assim se manifestou:

[...] Na prática (havia) muita dependência de uma cidade da outra e por isso que mesmo sem a formalização da região metropolitana se começa a perceber esta característica (metropolitana). As pessoas moravam em uma cidade e muitos vinham trabalhar em Vitória, portanto as pessoas moravam em Vila Velha, Serra, o que criava um fluxo muito grande no sentido Vitória [...] Começaram a acontecer iniciativas de governo, políticas públicas, consolidando isso... (a concepção metropolitana). A primeira, antes do transporte coletivo, que é o mais visível, começou com o abastecimento de água e o tratamento de esgoto. Por exemplo, a CESAN⁵ é a primeira empresa que começa a pensar o abastecimento na região metropolitana. Tanto o rio Jucu, quanto o rio Santa Maria que abastecem os municípios da Grande Vitória, começam a ser tratados, porque a partir dos mesmos leitos tem-se o abastecimento para quatro ou cinco cidades da região metropolitana. Então, de certa forma, independente do Poder Público, independente da legislação estadual, e mesmo nacional, já se tem uma iniciativa fundamental para a nossa vida, para o crescimento, para as empresas, que é o abastecimento d'água. Então a CESAN, com as características de uma empresa estadual, mas com força grande na região metropolitana [...].

O senhor Jose Eduardo Faria de Azevedo, outro entrevistado nesta pesquisa, Secretário Estadual de Governo (2009) ao se referir à formação metropolitana da Grande Vitória, entende, por seu turno que ela está intimamente relacionada à questão do transporte urbano. Segundo ele, que participou ativamente das discussões da época pré- institucionalização da RMGV, a preocupação com o deslocamento das pessoas no âmbito do grande aglomerado urbano foi o marco inicial para se pensar uma formação metropolitana.

De certa forma minha vida profissional ficou muito ligada a Região Metropolitana [...].

⁵ Companhia Espírito Santense de Saneamento.

[...] Naquela época (década de 80) a Grande Vitória já tinha chegado a um estágio populacional e um estágio de movimentação urbana metropolitana que já demandava cobranças do Governo do Estado que melhorasse mudanças no transporte metropolitano [...].

[...] As cidades da região metropolitana crescendo de uma maneira extraordinária, comparativamente com todas as décadas anteriores [...] e partir das décadas de 70, 75, evidentemente, começaram a ficar mais flagrantes os problemas metropolitanos. [...] e como acontece em qualquer região metropolitana do Brasil [...] talvez o serviço que mais demande, o que mais representa, vamos assim dizer, a formação da região metropolitana é o transporte coletivo, pois as pessoas têm em primeiro lugar a necessidade de se deslocar pela região metropolitana [...] Vitória polarizava, como polariza ainda parcialmente [...] os serviços institucionais, uma classe de renda melhor, um comércio... e atraía a população desses municípios do entorno que estavam tendo um crescimento bastante assombroso, e que demandavam desafios. E o desafio mais forte foi o transporte coletivo [...].

Ainda sobre o assunto, Jose Eduardo Faria de Azevedo manifestou-se positivamente ao afirmar que ele considerava o transporte como a primeira iniciativa de natureza metropolitana, em termos de gestão que consolidou a formação metropolitana da Grande Vitória, Segundo ele:

[...] a primeira ação realmente metropolitana. E no bojo desse debate sobre o transporte eu acho que foi constituindo certa consciência dos moradores de que moravam numa região metropolitana.

Para ele, as pessoas inicialmente não tinham noção de que moravam numa região metropolitana. Pois:

[...] não existia a região metropolitana, tinha a dependência total da cidade de Vitória, quer dizer os moradores vinham a Vitória e voltavam para o seu município [...] a referência era só a cidade de Vitória! A consciência de que você tinha outros municípios, de que se tinha uma região metropolitana, ela veio muito pelo transporte. Quando se consolidou e começou a se implantar o novo modelo e que se criaram os terminais e as linhas de ônibus dos terminais [...] as pessoas começaram a ver que [...] que os ônibus ligavam os municípios entre si, surgiram novas sociabilidades... Abriu o leque de convivência dentro dos ônibus. As pessoas passaram a andar dentro dos ônibus com gente de outros municípios [...]. Criou-se um sentido metropolitano. Se eu tivesse que estabelecer um marco para você, eu o fixaria a partir de 1988, quando se começou a implantar os primeiros terminais... Até 1994, com a

implantação de seis terminais de integração, dois na Serra, dois em Vila Velha e dois em Cariacica. [...] houve a formação de um conceito de região metropolitana e as pessoas passaram a ver isto mais na prática.

Além disso, como foi instituído o conceito da tarifa única, a pessoa andava para tudo o que lado, da Região metropolitana com uma tarifa só ela podia pegar dois, três, ônibus. Então muita gente que não conhecia, nunca foi a Jacaraípe, passou a ir... Muita gente que morava em Cariacica, nunca pegou praia na Barra do Jucu... Tinha uma facilidade danada! [...]. Isso criou uma capacidade melhor das próprias pessoas conhecerem a região metropolitana, que não conheciam por limitação financeira ou dificuldade de deslocamento.

O transporte foi segundo José Eduardo Faria de Azevedo, o fator determinante para a formação de uma consciência metropolitana e que, segundo ele, naquele momento, embora não existisse nenhuma legislação metropolitana, o Governo do Estado assumiu os investimentos municipais necessários a implantação do transporte metropolitano.

Corroborando com essa assertiva, o prefeito de Vitória, João Carlos Coser (2009), que em 1988 era deputado estadual, relembra que as iniciativas levadas a termo para a implantação do sistema integrado de transporte coletivo se constituíram como um marco expressivo da formação metropolitana. Segundo ele, durante o Governo Max Mauro (1987-1991), a criação da Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória – CETURB permitiu a integração das linhas que vinham dos municípios de Serra, Vila Velha, Cariacica, para Vitória e ainda representou a formalização de uma empresa de transporte metropolitano.

Com o advento da Constituição de 1988, foi delegada aos estados a competência para instituir, através de lei complementar, regiões metropolitanas, aglomerações urbanas ou micro-regiões. A constituição estadual, que fora promulgada em 1989, reafirmou esse propósito ao mesmo tempo em que essa disposição conferiu novo fôlego às discussões que já se articulavam no estado, haja vista a obriedade de uma situação metropolitana instalada.

Reacenderam-se, com isso, as discussões relativas à institucionalização da Região Metropolitana de Vitória e, nesse

clima, o Instituto Jones dos Santos Neves realizou, ainda em 1989, um seminário para avaliar os desdobramentos do dispositivo constitucional a respeito da institucionalização de regiões. Em abril de 1990 foi assinado o Protocolo de Intenções subscrito por representantes dos executivos e dos legislativos estadual e municipais e a Coordenação Estadual de Planejamento, com o objetivo de definir o encaminhamento do planejamento e a gestão metropolitana. Para tratar da instância política, foi formado o Fórum de Desenvolvimento Metropolitano - FDM, do qual participariam os prefeitos, o Governador e representantes da Assembléia Legislativa e das Câmaras Municipais. Para a instância técnico-administrativa foi criado o Grupo de Acompanhamento do Planejamento Metropolitano - GAPM, formado pelos secretários municipais e o estadual de planejamento, que dariam apoio ao Grupo de Elaboração Técnica - GET, composto por técnicos das prefeituras e o Instituto Jones dos Santos Neves (ABE, 1999:472).

Em 23 de fevereiro de 1995, pela Lei Complementar Estadual nº. 58 foi finalmente instituída a Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), “com vistas à organização, ao planejamento e à execução de funções públicas de interesse comum, no âmbito metropolitano” (Art.1º).

A RMGV compreendia inicialmente o espaço territorial formado pelos municípios de Cariacica, Serra, Viana, Vila Velha e Vitória. Pressupunha obediência a dois princípios básicos, quais eram o da autonomia municipal e a co-participação dos poderes, municipais e o estadual, além da sociedade civil na elaboração de planos e programas afetos a região. Luiz Paulo Veloso Lucas, deputado federal (2009), também entrevistado nesta pesquisa, participou do processo pré-aprovação da lei e assim o analisou:

Eu estava na Secretaria de Planejamento do Estado, no Governo Albuino (1991-1995) no período em que foi debatida a lei estadual da região metropolitana. Eu fiz parte da primeira comissão que redigiu a primeira versão da lei da região metropolitana. Depois eu já tinha saído do governo, quando ela foi debatida e aprovada na Assembléia.

A lei aqui, ela é um mecanismo voluntário de adesão das prefeituras mais o Governo do Estado, a idéia de se criar uma instância de coordenação e planejamento das prefeituras da região metropolitana mais o governo do Estado, sabendo que a realidade da região metropolitana exigia uma ação cooperativa das prefeituras entre si e delas com o estado, em vários assuntos, como é do conhecimento de todo mundo. É evidente que alguns

mais do que outros, como por exemplo, saneamento, transporte coletivo, e até mesmo as políticas sociais [...].

As expectativas, com relação à formalização da RMGV também foram analisadas pelo prefeito do município da Serra (2009) Antônio Sérgio Alves Vidigal:

[...] em 1995 eu tive o privilégio de ser um dos deputados que aprovasse, oficialmente, a implantação da região metropolitana, na época do então governador Vitor Buaziz. Isso naquela oportunidade gerou uma expectativa muito grande porque era uma necessidade, já naquela época porque já se tinha diagnosticado a necessidade de se implementar políticas integradas relacionadas a mobilidade urbana, segurança pública, saúde e educação, já que na região metropolitana não se consegue definir onde fica a divisa de cada município, tal é a sua integração (geográfica) [...].

Os interesses comuns dos municípios foram objeto de avaliação no texto legal. A lei se preocupou em defini-los para fins de iniciativas conjuntas, com vistas à regulação de procedimentos para atenuação dos problemas enfrentados pelos municípios integrantes da região constituída. Entretanto, conforme afirmado por ABE (1999) tratava-se de a “lei do possível” porque evitava quaisquer arestas na relação entre os atores envolvidos com a gestão. Embora criada uma instância deliberativa, representada pelo Conselho Metropolitano da Grande Vitória – CMGV. “A lei procurou evitar os percalços das questões mais polêmicas, deixando-as para regulamentações posteriores”. (ABE 1999: 474).

Este aspecto foi evidenciado pelo prefeito da Serra (2009) Antonio Sergio Alves Vidigal que se expressou da seguinte forma:

[...] infelizmente esse debate ficou muito no papel e a lei, com todo o respeito, ficou um pouco inócua porque não se conseguiu avançar, a não ser em algumas ações pontuais. Em 1997 eu vi de fato a necessidade, quando eu me tornei prefeito da Serra, porque quando assim foi, é que eu senti “na pele” a importância e necessidade de integração da região metropolitana [...].

Na avaliação de Jose Eduardo Faria de Azevedo, a questão metropolitana é muito complexa, pois segundo ele, embora “existam cinco, seis administradores, eles lidam com uma cidade comum” A interação é algo complicado, conforme afirmou o secretário estadual de Governo (2009), na medida em que “cada prefeito tende a

se preocupar com os seus problemas”.

Em 08.07.1999 através da Lei Complementar 159 foi incluído o município de Guarapari na Região Metropolitana da Grande Vitória e em 22.06.2001, através da Lei Complementar nº 204 foi incluído o município de Fundão. Vale ressaltar que este último dispositivo legal revogou a LC 58 de 23 de fevereiro de 1995, oportunidade em que estabeleceu novas diretrizes para a formação metropolitana.

Em 17.01.2005 foi editada a Lei Complementar nº 318, oportunidade em que o foi reestruturado o Conselho de Desenvolvimento da Grande Vitória – COMDEVIT e ainda autorizado ao Poder Executivo a criação do Fundo Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória – FUMDEVIT. A Lei vinculou o COMDEVIT, às ações de planejamento e execução no âmbito metropolitano, sinalizando uma disposição de maior articulação entre os municípios envolvidos com as questões de natureza comum.

Em 23.06.2005 foi editada a Lei Complementar nº 325 que procedeu a alterações na LC 318 justificadas pela necessidade de vinculação do COMDEVIT à recém (re) criada Secretaria Estadual de Planejamento.

3.3.2 – Ser ou não ser?

Os avanços materiais com a criação formal da Região Metropolitana da Grande Vitória não foram percebidos. De acordo com os entrevistados, não há uma integração suficiente para que seja considerado o aspecto metropolitano no seu sentido mais significativo. A RMGV nasceu sob a égide da dificuldade de sua implantação efetiva, confirmando um destino comum das regiões metropolitanas brasileiras.

O senhor Taurio Tessarolo, secretário municipal de Mobilidade Urbana da Prefeitura de Vitória (2009), entrevistado nesta pesquisa e que vivenciou como técnico do Instituto Jones dos Santos Neves (1995) o processo de instituição metropolitana acredita que

“as regiões metropolitanas foram se implantando, primeiro por um “boom” inicial, mas depois as dificuldades de implementação levaram a um descenso, certo descrédito porque elas não conseguiam se implementar na prática. Algumas poucas experiências evoluíram [...]”.

Ainda que fosse visível para todos os governantes o fato de que a política urbana isolada de um município, não é competente para representar avanços na resolução dos problemas metropolitanos, na Grande Vitória, o que se percebeu durante o período analisado (1995 – 2005) é que as iniciativas não conseguiram superar as questões centrais relacionadas com uma incapacidade de implantação efetiva da RMGV. Todos os entrevistados foram unânimes em afirmar que existiram e existem dificuldades para isso (a implantação de fato de políticas públicas metropolitanas). O argumento mais utilizado para justificar essas dificuldades foi o período diferente de eleições municipais e a estadual. Para o deputado federal (2009) Luiz Paulo Veloso Lucas “quando muda o prefeito e o governador, pode não haver o mesmo grau de cooperação”. Taurio Tessarolo, também concorda:

“[...] os aspectos políticos foram fundamentais para inviabilizar a materialização do processo (metropolitano) [...]”. “Talvez o fato da não coincidência de eleições seja um obstáculo porque sempre a cada dois anos, no processo eleitoral, se arruma o cenário político e não dá muito tempo para a consolidação das estratégias municipais. [...]”

Luiz Paulo Veloso Lucas considera que a legislação é frágil e, portanto insuficiente para promover a cooperação entre os municípios.

“[...] quando fui prefeito, propus cooperar, propus aos meus colegas prefeitos uma ação: unificar a questão do táxi na região metropolitana pelas prefeituras. A legislação do táxi é uma coisa municipal, portanto não precisaria do Governo do Estado estar nisso. [...] uma frota só, uma norma só e disciplinar o serviço de táxi da Grande Vitória... A gente não conseguiu fazer [...]”

Antonio Sergio Alves Vidigal afirma que

“[...] o problema não é de ordem gerencial e sim de ordem política. Porque aqui no país as eleições são descasadas. Termina a eleição de prefeito e já se começa a pensar na eleição para governador. Termina a eleição de governador e já se começa

a discutir a sucessão dos prefeitos. Então isso acaba criando certa limitação, certa dificuldade e foi o que observei nos oito anos que eu fui prefeito da Serra. [...]

Dessa forma, poucas iniciativas obtiveram êxito na consolidação metropolitana capixaba, tais como a construção do Banco Solidário proposto por Luiz Paulo Veloso Lucas, prefeito de Vitória no ano de 2002:

[...] conseguimos fazer com Vila Velha e Serra o Banco do Povo. O microcrédito. Vitória tinha o Credsol, o banco solidário que era só de Vitória. Eu levei a proposta para fazer com a Prefeitura de Vila Velha e com a Prefeitura da Serra. Foi viabilizado o Credsol da Grande Vitória. Uma entidade metropolitana.

Para também ilustrar estas poucas iniciativas levadas a termo, o senhor Antonio Sergio Alves Vidigal, prefeito da Serra por oito anos (1997-2004) relata:

[...] a fiscalização na área tributária, e algumas ações importantes foram realizadas, como no caso da Cia Siderúrgica do Tubarão (Arcelor Mittal), em que foi definido que a empresa seria um substituo tributário, dirimindo os conflitos entre Vitória e Serra.

Também teve a implantação do Banco do Povo ou Banco popular, como se queira chamar, em que fizemos uma ação conjunta com Vitória. O Banco Credsol. [...] mas o que se observa é que não conseguimos muitos avanços [...]

Como se depreende dos relatos, aqui reproduzidos, os anos de 1995 até 2005 foram particularmente ruins para a efetivação da formação metropolitana. Ainda merece destaque o fato de que embora a formação metropolitana da Grande Vitória fosse de natureza inexorável e admitida antes mesmo da sua institucionalização, o que se viu foi uma limitação para transformações mais ambiciosas que pudessem materializar uma política urbana progressista e de natureza moderna.

Problemas de natureza política, governos estaduais fragilizados, poucos recursos financeiros formaram os agravantes que inviabilizaram o processo. Ademais segundo o deputado federal, Luiz Paulo Veloso Lucas (2009)

O governo do estado teria condições de avançar em parcerias mais concretas para a viabilização metropolitana. Por exemplo, na área do saneamento e na área do transporte coletivo. Para isso

precisaria colocar as prefeituras como acionistas da Cesan (no caso do saneamento), pois as prefeituras como acionistas, no conselho de administração, haveria uma solidariedade e uma co – responsabilidade da gestão do saneamento. Outra medida seria transformar a CETURB numa companhia metropolitana com a participação acionária dos municípios, para fazer a integração operacional do transporte coletivo da Grande Vitoria e ainda garantir a transitoriedade dos governos, porque os municípios seriam acionistas de uma empresa multi municipal. Não há constrangimento legal para isso acontecer. Essa solução na área do saneamento foi feita em Portugal [...] Eu tive lá vendo isso.

Outra questão levantada pelo deputado federal Luiz Paulo Veloso Lucas, relaciona-se com a elaboração dos Planos Diretores Urbanos - PDU de cada município integrante da RMGV. Segundo ele é possível a elaboração integrada do PDU, com apresentação a cada Câmara, “para que fosse uma mesma lei a ser aprovada até porque é o PDU quem sinaliza para onde está crescendo a cidade e a região metropolitana é uma cidade só, para múltiplos efeitos”. Ainda continua:

Eu acho que têm iniciativas que poderiam ser feitas pelas prefeituras, pelo governo do Estado e que não foram feitas... Esse assunto retrocedeu o governo do estado não tem interesse, nem mesmo as prefeituras têm interesse aparente em avançar nessa cooperação de forma mais institucional [...] Por outro lado é preciso uma modificação no âmbito da legislação federal, porque não adianta vontade de cooperação se não tivermos um mecanismo institucional, constitucional para essa instância multimunicipal que no nosso caso é a região metropolitana [...] [...] que no caso do Brasil não é regulamentada.

O que se nota é que é a necessidade da construção de instrumentos para a consolidação de fato da região metropolitana porque há uma limitação quanto à capacidade do arranjo institucional, no que se refere aos aspectos da coordenação e de articulação e interação entre União, Estados e municípios que limita o fazer metropolitano. Portanto,

[...] de certa maneira, todo o esforço para uma constituição metropolitana (na Grande Vitória) se revelou inútil. A lei primando por valorizar iniciativas voluntárias não estabeleceu premissas eficazes de consolidação, gerou falsas expectativas.

Infelizmente o caminho que nós tentamos, é, porque eu me incluo naqueles que tentaram criar um mecanismo de cooperação institucionalizado, por lei estadual, esse mecanismo, não foi eficaz,

não conseguiu avançar nessa agenda de cooperação. [...] (LUIS PAULO VELOSO LUCAS, 2009).

Todos os esforços para uma eficiente instalação metropolitana refletem uma preocupação para com a importância dessa discussão na elucidação dos problemas que afetam a RMGV. Antônio Sergio Alves Vidigal, prefeito municipal da Serra (2009) disse acreditar na necessidade de equalização das diferenças entre os municípios integrantes da região metropolitana para um bom diagnóstico e reconhecimento dos problemas, com a consequente adoção de medidas realmente eficazes para a consolidação metropolitana da Grande Vitória.

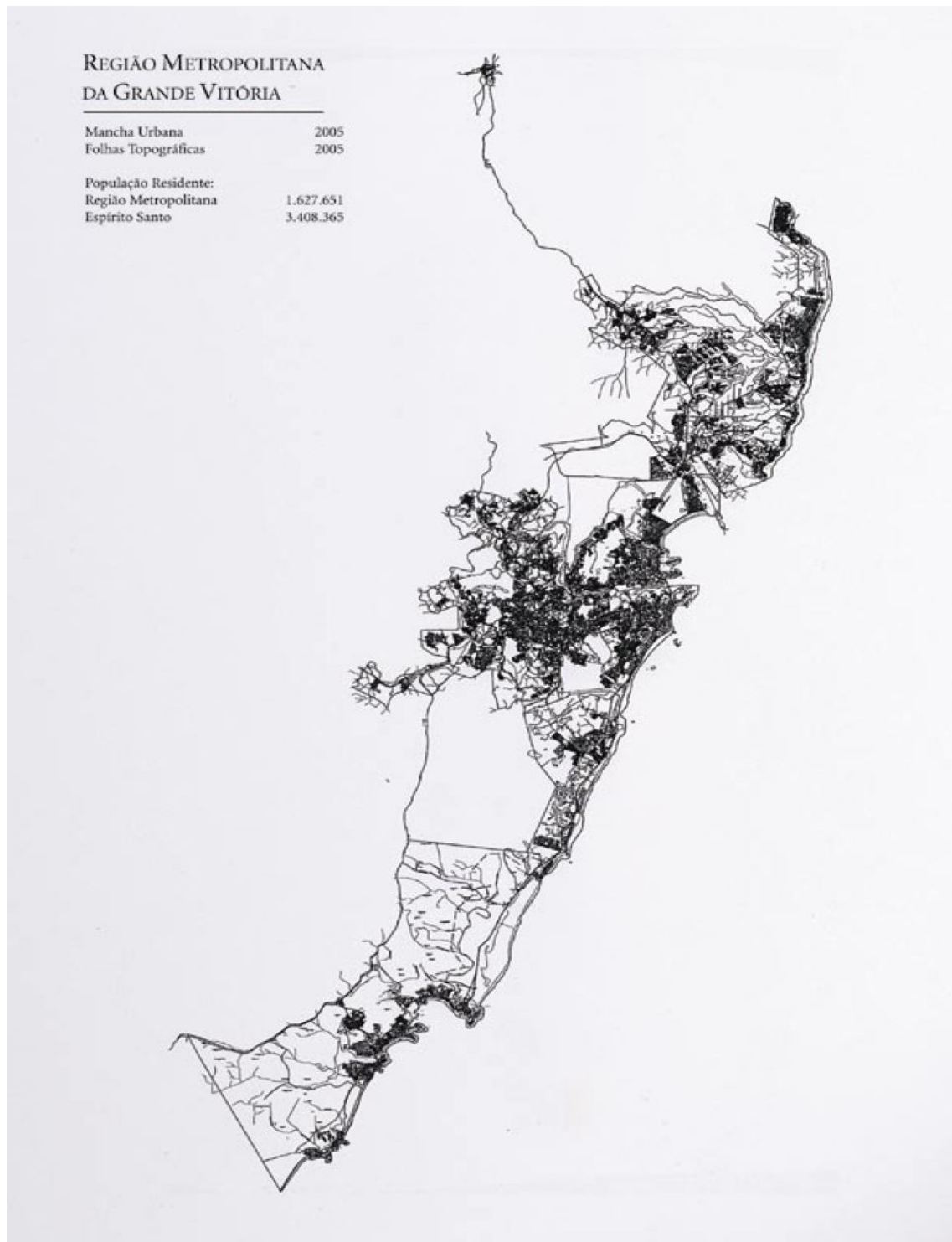
Jose Eduardo Faria de Azevedo disse que do ponto de vista formal ela (a região metropolitana) foi instituída em 1995, mas que essa lei do ponto de vista prático não teve muitos efeitos.

[...] seria necessário um Estado com capacidade de liderar, o que significa capacidade financeira de investir e, portanto constituir moeda de troca para negociar a consignação de investimentos ter liderança e autoridade para negociar, do ponto de vista político, o que não aconteceu no período, pois foi justamente o contrario.

De acordo com o secretário, se 1985 pode ser considerado um marco da existência metropolitana, mesmo sem a sua formalização, somente em 2005 há uma retomada da discussão metropolitana, nos termos de o reconhecimento da sua importância, pois mesmo com a região metropolitana crescendo durante o período de 1995 a 2005, “houve uma estagnação dos avanços institucionais”, conforme afirma Jose Eduardo Faria de Azevedo.

O Estado do Espírito Santo na trajetória para construção formal da Região Metropolitana criou, ao longo da sua história, reflexões que subsidiaram a formação institucional da Região Metropolitana. Não obstante, o que se argúi é a efetiva metropolização, pois ao que parece durante o período analisado (1995-2005) a impossibilidade de implantação dos projetos, inviabilizou essa assertiva.

MAPA 4



Fonte: IBGE – Mancha Urbana de 2005 – RMGV.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como visto ao longo desse trabalho, o processo de urbanização/modernização torna inevitável desenhar uma complexidade do tecido urbano, a que chamamos de metropolização. Reconhecidos os elementos dessa dinâmica espera-se que a metropolização atraia a modernidade, eivada de todos os princípios que a norteiam.

Discutir e analisar uma região metropolitana significa reconstruir vínculos entre espaços e entender adequadamente a formação e a transformação do espaço urbano com suas continuidades e rupturas. Importante destacar que as metrópoles produzem uma centralidade. Comparada ao restante do limite geográfico de sua inserção, esta é considerada o pólo dinamizador das transformações sociais. Os aspectos revelados pela metrópole constituem a representação simbólica da modernidade, haja vista que a mesma explica o caráter evolutivo de uma sociedade.

Em assim sendo, como modernidade, a metrópole reflete a imagem de qualidade de vida dos seus pólos. Embora seja uma assertiva de fácil assimilação, metrópole e modernidade encerram uma relação paradoxal que nos provoca à discussão e nos impõe um grande desafio, qual seja pensar a gestão das metrópoles de uma forma que a mesma possa traduzir-se na efetiva modernidade. De acordo com Velloso (1994:13) “conhecer a modernidade não é colocá-la em dúvida quanto à sua existência temporal e sim percebê-la real, indivisível [...]” qual seja nas suas dimensões econômica, social, política, cultural e ética.

O processo histórico da formação metropolitana da Grande Vitória mostrou uma constituição de fato, iniciada embrionariamente na década de sessenta, consolidada nas décadas de 70 e que só veio se concretizar legalmente no ano de 1995. Ficou evidenciado nesta pesquisa, que a partir da década de 60, tornaram-se mais fortes os fundamentos para uma formação metropolitana que poderia constituir-se moderna, pois percebemos que Vitória foi, ao longo de sua história,

construindo um ethos metropolitano que a colocava como uma cidade moderna. Não obstante, a formação metropolitana da Grande existiu antes de ser e não se concretizou no plano do devir, porque as iniciativas de consolidação da modernidade ainda não puderam ser efetivamente implantadas, quer sejam por limitações políticas ou de natureza institucional, considerando as peculiaridades do Estado Brasileiro. Há uma perceptível desorganização no âmbito metropolitano que propaga a segregação espacial, confronta a pobreza e agrava as desigualdades sociais na Grande Vitória. Relatos das autoridades entrevistadas revelaram um descolamento das propostas mais ousadas daquilo que tem sido possível fazer para concretizar políticas de natureza metropolitana, pois mesmo que seja possível perceber uma relativa melhoria das condições de vida da população, como atestaram alguns dos entrevistados, não se pode afirmar que esta reflete uma consistente oportunidade de integração social. Persistem as desigualdades.

A cidade de Vitória, em sua trajetória histórica passou por fases socioeconômicas distintas que marcaram sua expansão metropolitana, numa estreita relação com os municípios vizinhos. Restou configurado um quadro de contradições sócio espaciais, onde diversos processos dinamizam o potencial da região metropolitana, tais como a estruturação demográfica, as relações econômicas, o mercado de trabalho e o direcionamento das políticas públicas.

Ao mesmo tempo em que esses processos evidenciam as possibilidades de consolidação metropolitana, eles ressaltam as dificuldades da gestão municipal isoladamente, colocar em prática ações básicas, formuladas num ideário de interesses comuns e deixam comprovada a necessidade de políticas conjuntas para o enfrentamento de problemas comuns no âmbito da prestação de serviços públicos, do planejamento urbano, do ordenamento do uso e ocupação do solo, do meio ambiente, do transporte e da política social.

Ações parceiras entre os municípios objetivando alcançar mecanismos para a superação dos entraves no avanço da formulação metropolitana, numa dinâmica

mais racionalizada atendendo um plano de maior integração entre os municípios e menor segregação sócio-espacial.

A visão de integração metropolitana e a formulação de políticas públicas num sistema planejado que possa permitir relacionar o crescimento metropolitano com a busca de soluções para as externalidades negativas guiadas pelo problema da desigualdade, num ideário de modernidade e desenvolvimento não se faz presente na RMGV.

Nesse sentido, concluímos que predomina a dificuldade de formulação de um modelo com características efetivamente metropolitanas numa concepção mais moderna onde o espaço “metropolizado” com uma multiplicidade de características e de especificidades possa expressar as diferenças num contexto onde predomina uma consciência metropolitana política e social.

Considerações sobre algumas condições do espaço metropolitano capixaba, conhecer o seu processo de formação foi uma das contribuições deste trabalho. Existe no ar uma dúvida quanto aos destinos da Região Metropolitana da Grande Vitória. Este é um desafio lançado.

REFERÊNCIAS

Fontes Primárias

Documentais

Arquivo Geral da Cidade de Vitória/ES. Setor do Arquivo Histórico Permanente. Edito de 02 de novembro de 1823: Elevação da Vila da Vitória a Cidade.

Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES) – Relatórios dos Presidentes da Província de 1849 a 1860. Fundo de Governadoria. Serie 751.

Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES) – Discurso do Presidente do Estado do Espírito Santo, José de Mello Carvalho Moniz Freire, proferida na abertura do Congresso Constituinte do Estado. Vitória: Typografia do Estado do Espírito Santo, 1892.

Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES) – Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, José de Mello Carvalho Moniz Freire, proferida na sessão de instalação do Congresso Legislativo do Estado. Vitória: Typografia do Estado, 1893.

Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES) – Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, José de Mello Carvalho Moniz Freire, proferida na sessão de instalação do Congresso Legislativo do Estado. Vitória: Typografia do Estado, 1894.

Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES) – Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, José de Mello Carvalho Moniz Freire, proferida na sessão de instalação do Congresso Legislativo do Estado. Vitória: Typografia do Estado, 1895.

Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES) – Relatório do Presidente do Estado do Espírito Santo, José de Mello Carvalho Moniz Freire, ao passar o

governo do Espírito Santo. Rio de Janeiro: Typografia do Estado, 1896.

Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES) – Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, Graciliano dos Santos Neves, proferida na sessão de instalação do Congresso Legislativo do Estado. Vitória: Typografia do Estado, 1896.

Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES) – Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, Graciliano dos Santos Neves, proferida na sessão de instalação do Congresso Legislativo do Estado. Vitória: Typografia do Estado, 1897.

Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES) – Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, José Marcelino P. de Vasconcellos, proferida na sessão de instalação do Congresso Legislativo do Estado. Vitória: Typografia do Estado, 1898.

Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES) – Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, José de Mello Carvalho Moniz Freire, proferida na sessão de instalação do Congresso Legislativo do Estado. Vitória: Typografia do Estado, 1900.

Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES) – Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, José de Mello Carvalho Moniz Freire, proferida na sessão de instalação do Congresso Legislativo do Estado. Vitória: Typografia do Estado, 1901.

Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES) – Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, Jeronymo de Souza Monteiro, proferida na segunda sessão, da 6ª Legislatura do Congresso Legislativo do Estado. Vitória: Papelaria e Typografia Nelson Costa, 1908.

Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES) – Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, Jeronymo de Souza Monteiro, proferida na terceira

sessão, da 6ª Legislatura do Congresso Legislativo do Estado. Vitória: Imprensa Oficial, 1909.

Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES) – Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, Jeronymo de Souza Monteiro, proferida na primeira sessão, da 7ª Legislatura do Congresso Legislativo do Estado. Vitória: Imprensa Oficial, 1910.

Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES) – Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, Jeronymo de Souza Monteiro, proferida na segunda sessão, da 7ª Legislatura do Congresso Legislativo do Estado. Vitória: Imprensa Estadual, 1911.

Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES). 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.

Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES). VASCONCELLOS, Ignácio Accioli de. **Memórias Estatísticas da Província do Espírito Santo escrita no ano de 1828.** Vitória: Arquivo Público Estadual, 1978.

BRASIL, 1988. Constituição da República Federativa do Brasil.

BRASIL, 1973. Lei Federal Complementar nº. 14.

BRASIL, 1974. Lei Federal Complementar nº. 20.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador. Mensagem enviada à Assembléia Legislativa Estadual em 1954, por Jones dos Santos Neves (1951-1954), Governador do Estado do Espírito Santo. Vitória: [s.n.], 1954.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador. Mensagem enviada à Assembléia Legislativa Estadual em 1954, por Jones dos Santos Neves (1951-1954),

governador do Estado do Espírito Santo. Vitória: [s.n.], 1954.

ESPIRITO SANTO, 1995. Lei Complementar nº. 58.

ESPIRITO SANTO, 1999. Lei Complementar nº. 159.

ESPIRITO SANTO, 2001. Lei Complementar nº. 204

ESPIRITO SANTO, 2005. Lei Complementar nº. 318

ESPIRITO SANTO, 2005. Lei Complementar nº. 325.

FIBGE. Censo Demográfico do Espírito Santo, 1970.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Brasil: 500 anos de povoamento.** Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 2000. APÊNDICE: Estatísticas de 500 anos de povoamento, p. 221. Consultado IBGE – www.ibge.gov.br – em 11 de janeiro de 2009.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). **Fluxos Migratórios nas cidades médias e regiões metropolitanas brasileiras:** a experiência do período 1980/96. Consultado IPEA – www.ipea.gov.br – em 11 de janeiro de 2009.

Entrevistas de História Oral

Nome: Taurio Tessarolo

Cargo: Secretário Municipal de Mobilidade Urbana da Prefeitura de Vitória

Data da Entrevista: 22 de abril de 2009.

Nome: José Eduardo Faria de Azevedo

Cargo: Secretário Estadual de Governo do Estado do Espírito Santo

Data da Entrevista: 27 de abril de 2009.

Nome: João Carlos Coser

Cargo: Prefeito Municipal de Vitória

Data da Entrevista: 03 de maio de 2009.

Nome: Luiz Paulo Veloso Lucas

Cargo: Deputado Federal pelo Espírito Santo

Data da Entrevista: 10 de maio de 2009.

Nome: Antonio Sergio Alves Vidigal

Cargo: Prefeito Municipal da Serra

Data da Entrevista: 10 de maio de 2009.

Fontes Bibliográficas

ABE, André Tomoyuki. **Grande Vitória, ES:** crescimento e metropolização. São Paulo: Universidade de São Paulo, Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo, 1999.

ALBERT, Verena. **Manual de História Oral.** Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

ARAUJO, Maria Lucia Malucelli. **As cidades e as regiões urbanizadas:** Aspectos da legislação brasileira e gestão regional. Curitiba: Revista Paranaense de Desenvolvimento, n°. 109, 2005, pp.119-138.

BERMAN, Marshall. **Tudo o que é sólido desmancha no ar:** a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BRAGA, Roberto. **Região e gestão metropolitana no final do século XX:** Uma análise do caso paulista (limitações e avanços). Presidente Prudente: AGB, Anais do 6º Nacional de Geografia Urbana, 1999, pp. 320-325.

BORNASSIE, Pierre. **Dicionário de História Medieval** – Verbetes Cidade Nova. Lisboa: Dom Quixote, 1985, pp. 51-54.

BRESCIANI, Maria Stella. **Cidade e História**. IN: OLIVEIRA, Lúcia Lippi (org.). **Cidade: História e Desafios**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002, pp. 16/35.

_____. **Cidade, Cidadania e Imaginário**. IN: PESSAVENTO, Sandra Jatthy (Org.). **Imagens Urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano**. Porto Alegre: Editora UFRGS, 1997.

CAMPOS, Adriana Pereira. **Escravidão e Creolização: A capitania do Espírito Santo, 1790-1815**. __IN: FRAGOSO, João Luís & outros (orgs.). **Nas Rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português**. Vitória: Edufes; Lisboa: IICT, 2006. pp. 574-607.

CAMPOS JUNIOR, José Teixeira de. **O Novo Arrabalde**. Vitória: PMV, Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 1996.

_____. História da construção e das transformações da cidade. Vitória: Cultural-ES, 2005. 38.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Cidade e Lugar: sua representação e apropriação ideológica**. - Rio de Janeiro: Revista Território - Ano VII – nº 11 12 e 13 - set./out., 2003 p.77-90.

_____. **Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana**. São Paulo: Contexto, 2001.

CARVALHO, Enaile Flauzina. **Política e Economia nas Terras do Espírito Santo (1790 a 1821)**. Vitória: Universidade Federal do Espírito Santo, Dissertação de Mestrado, 2008.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1983, 2000.

CASTRO, Claudia Osório de. **A habitabilidade urbana como referencial para a gestão de ocupações irregulares.** Curitiba: Universidade Pontifícia Católica (PUC) do Paraná, Dissertação de Mestrado, 2007.

COSTA, Emília Viotti da. **Da monarquia à república:** momentos decisivos, 7 ed. São Paulo: editora UNESP, 1999.

CURY, Vânia Maria. **Cidades:** objetos de estudo para a História Econômica. IN: V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de História de Empresas. Caxambu: v. 01, 2003, p. 01/20.

DAVIDOVICH, F. **Regiões Metropolitanas no Brasil:** Referências para debate. Belo Horizonte: Anais do Encontro Nacional da ANPUR, 2003.

ECKERT, Cornélia; ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. **O tempo e a cidade.** Porto Alegre: Editora da Universidade UFRGS, 2005.

ELIAS, Nobert. **O Processo Civilizador.** Rio de Janeiro: Editora Jorge Zahar, Volume 2, 1993.

FAORO, Raymundo. **A Questão Nacional:** a modernização. São Paulo: Revista Estudos Avançados, Volume 06, nº. 14, 1992, pp. 07-22.

FAUSTO, Boris. **Historia do Brasil.** São Paulo: Edusp, 1994.

FERRARA, Lucrecia D'Alessio. **O olhar periférico.** São Paulo: EDUSP/FAPESP, 1993.

FERREIRA, João Sette Whitaker. **São Paulo:** O Mito da Cidade-Global. São Paulo: Universidade de São Paulo Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Tese de Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas, 2003.

FINLEY, Moses. **Os Gregos Antigos.** Lisboa: Editora 70, 1963.

FREIRE, Mário Aristides. **A Capitania do Espírito Santo:** Crônicas da vida

capixaba no tempo dos capitães-mores (1535-1822). Vitória: Editora Flor e Cultura, 2006.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. Rio de Janeiro, Fundo de Cultura, 1959.

GOMES, Paulo César da Costa. **A Condição Urbana**: ensaios de geopolítica da cidade. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 2002.

GONÇALVES, Luciana Caldas. **Os frágeis galhos dos cafezais e a modernização emergente**: o modelo de desenvolvimento econômico estadual implementado por Jones dos Santos Neves e seus possíveis desdobramentos no território capixaba (1951 A 1955). Palestra apresentada no Instituto Jones dos Santos Neves, Vitória, ES em 03 de abril de 2009.

GOUVEIA, Ronaldo Guimarães. **A questão metropolitana no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

JOVCHELOVITCH, S. **Re(des)cobrando o outro**. IN: ARRUDA, A. (Org.). **Representando a alteridade**. Petrópolis: Editora Vozes, 1998, pp. 69/82.

LEAL, Eurípedes Franklin. **Economia colonial capixaba**. Vitória: Revista Cuca Cultura Capixaba, 1977.

LE GOFF, Jacques. **O Apogeu da Cidade Medieval**. São Paulo: Editora Martins Fontes, 1992.

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**: Belo Horizonte, ED. UFMG, 1999.

LIMONAD, Ester; RANDOLPH; Rainer. Cidade e Lugar: sua representação e apropriação ideológica. São Paulo: Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, 2002, pp. 09/22.

LISPECTOR, Clarice. **A paixão segundo GH**. 5ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1977.

_____. **A Cidade Sitiada**. Rio de Janeiro: Editora A Noite, 1949.

LODDER, Celsius A. O processo de crescimento urbano no Brasil. Rio de Janeiro, Pesquisa de Planejamento Econômico – Comunicação 4, 1977, pp. 458-476.

LOPES, Rodrigo. **A cidade intencional**: o planejamento estratégico de cidades. Rio de Janeiro: Editora Mauad, 1998.

LOYN, H. R. (Org.). **Dicionário da Idade Média** – Verbete Cidade. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 1992, pp. 89/92.

MALACO, Jonas Tadeu Silva; **Da forma urbana. O casario de Atenas**. São Paulo: Alice Foz, 2002

MARSHALL, Francisco. **Habitação e Cidade**: ordenação do espaço no Mundo Clássico. Porto Alegre: Revista Anos 90, nº. 14, 2000, pp. 113/134.

MATTOS, Rossana Ferreira da Silva. **Desigualdade sócio-espacial e violência urbana**: a Região Metropolitana da Grande Vitória. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica (PUC), Tese de Doutorado, 2008.

MATTOSO, Katia, **A Opulência na Província da Bahia**. In: ALENCASTRO, L. F. (Org.). **História da vida privada no Brasil**: Império. São Paulo: Cia. das Letras, 1997.

_____. **Bahia opulenta**: uma capital portuguesa no Novo Mundo (1549-1763). São Paulo: Revista de História nº. 114, USP, 1983, pp. 5-20.

LACERDA, N. ; ZANCHETI, S. M. ; DINIZ, F. **Planejamento metropolitano**: uma proposta de conservação urbana e territorial. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano-Regionales, Santiago do Chile, v. XXVI, n. 79, p. 77-94, 2000.

MENDONÇA, Eneida Maria. **A Grande Vitória está sendo planejada?** Uma análise do processo de planejamento da Grande Vitória. Vitória: DAU/UFES, 1998 (Relatório final de pesquisa).

MEYER, Regina Maria Prosperi. **Atributos da metrópole moderna**. São Paulo: Revista Em Perspectiva, Volume 14, nº. 14, 2000.

MENJOT, Denis; BOUCHERON Patrick. **O florescimento das Cidades: O século XIII na história do mundo urbano**. IN: Carvalho, Margarida Maria de. **As cidades no tempo**. Franca: Editora UNESP; São Paulo: Editora Olho d'Água, 2005.

NICOLAZZI, Fernando; ARAUJO, Valdei L. **A história da historiografia e a atualidade do historicismo: perspectivas sobre a formação de um campo**. In Sérgio da Mata; Helena Mollo; Flávia Varella; Valdei Araujo (orgs.). **A dinâmica do historicismo: tradições historiográficas modernas**. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2008.

NICOLAZZI, Fernando. **Uma Teoria da História: Paul Ricouer e a Hermenêutica do Discurso Historiográfico**. História em Revista (UFPEL), Pelotas, RS: V. 9, p. 45-76, 2003.

OLIVEIRA, Carlos Alonso Barbosa de. **Processo de Industrialização: Do Capitalismo original ao atrasado**. São Paulo: Editora UNESP; Campinas: Editora Unicamp, 2003.

OLIVEIRA, Francisco. **A Economia Brasileira: Crítica à razão dualista**, Petrópolis: ed. Vozes/CEBRAP, 1981.

OLIVEIRA, José Teixeira de. **História do Espírito Santo**. 3ª ED. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo: Secretaria de Estado da Cultura, 2008.

OLIVEIRA, Lúcia Lippi. **Apresentação**. IN: OLIVEIRA, Lúcia Lippi (org.). **Cidade: História e Desafios**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002, pp. 08-13.

PALACIOS, Wanessa Doellinger Costa. **A expansão dos espaços periféricos em Vitória durante o processo de urbanização na Primeira República (1889 - 1930)**. Dissertação (Mestrado em História Social das Relações Políticas).

Universidade Federal do Espírito Santo. Vitória: 2007.

PASSOS, R. S. E. . **Modelos de Gerenciamento para o Desenvolvimento Planejado das Cidades:** o Caso da Cidade de Vitória. Sapiencia, v. 4, p. 64-73, 2005.

PASQUINO, Gianfranco. **Modernização.** IN: BOBBIO, Norberto; MATTEUCCI, Nicola; PASQUINO, Gianfranco. **Dicionário de Política.** 5ª Edição – Brasília: Editora da Universidade de Brasília; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, Volume 2, 2000.

PAULA, João Antonio de. **O processo de urbanização nas Américas no século XVIII.** IN: SZMRECSÁNYI, Tamás (Org.). **História Econômica do Período Colonial.** São Paulo: HUCITEC, Editora da Universidade de São Paulo, Imprensa Oficial, 2002, pp. 77-96.

PECHMAN, Robert Moses. **Medrosas Cidades:** representações da política na literatura. IN: Cadernos IPPUR/UFRJ/Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – Ano XVI, Nº. 1. Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, 2002, pp. 287-309.

PEREZ, Léa Freitas. **A Constituição da Rede Urbana Brasileira nos quadros da Formação do Mundo Ocidental Moderno.** IN: Estudos Ibero-Americanos. Porto Alegre: PUCRS, 1993, V. XIX Nº 2, pp.177-138.

PESSAVENTO, Sandra Jatthy. **O Imaginário da Cidade:** visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre. Porto Alegre: Editora da Universidade UFRGS, 2ª Edição, 2002.

_____. **Muito Além do Espaço:** por uma história cultural do urbano. Rio de Janeiro: Revista de Estudos Históricos, Volume 08, nº. 16, 1995, pp. 279-290.

PIRES, Maria da Conceição Francisca. **Vitória no começo do século XX:** modernidade e modernização na construção da capital capixaba. João Pessoa:

Revista de História *Séculum*, jan./jun. 2006, pp. 94-106.

RAMA, Angel. **A Cidade das Letras**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1985.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da Arquitetura no Brasil** 8.ed. São Paulo: Perspectiva, 1997.

REVISTA BRASILEIRA DE HISTÓRIA. **Cidades**. São Paulo: ANPUH, Volume 27, nº. 27, 2007.

RIBEIRO. Luiz César de Q.R.; PECHMAN, Robert Moses (org.). **Cidade Povo e Nação**. Gênese do Urbanismo Moderno. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira: Rio de Janeiro, 1996.

RIBEIRO. Luiz César de Q.R. (org.). **Metrópoles**: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito. São Paulo, Editora Fundação Perseu Abramo: Rio de Janeiro, FASE – Federação de Órgãos para a Assistência Social e Educacional, 2004.

_____. **Cidade e cidadania**: inclusão urbana e justiça social. Cienc. Cult., Apr./June 2004, vol.56, nº. 2, p.43-45.

_____. **Segregação, acumulação urbana e poder**. IN: Cadernos IPPUR/UFRJ/Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – ano XV n.2(ago./dez.2001) / ano XVI n.1(jan./jul.2002) – Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR

ROCHA, Haroldo Correa; MORANDI, Ângela Maria. **Cafeicultura & grande indústria**: a transição no Espírito Santo – 1955 – 1985. Vitória: Fundação Ceciliano Abel de Almeida, 1991.

SASSEN, Saskia; **Território e territorialidade na economia global**. IN: BARROSO, João Rodrigues (Org.). **Globalização e Identidade Nacional**. São Paulo: Editora Atlas, 1999, pp. 99-119

SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró. **O desenvolvimento do porto de Vitória: 1870-1940.** Vitória: FCAA/UFES/CODESA, 1984.

_____. **Industrialização e empobrecimento urbano:** o caso da grande Vitória 1950-1980. Vitória: EDUFES, 2001.

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. **Metamorfoses da metrópole contemporânea:** considerações sobre Porto Alegre. São Paulo: GEOUSP - Espaço e Tempo, Nº 20, 2006, pp. 129 – 143.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **A Prisão e a Ágora:** reflexões em torno da democratização do planejamento e da gestão das cidades. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

_____. **ABC do desenvolvimento urbano.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

VAINER, Carlos Bernardo. **As escalas do poder e o poder das escalas:** o que pode o poder local? IN: Planejamento e Território: ensaios sobre a desigualdade. Rio de Janeiro: Cadernos IPPUR-UFRJ 2001-2/2002-1, DP&A Editora. pp. 13-32.

VELHO, Gilberto. **Antropologia e Cidade.** IN: OLIVEIRA, Lúcia Lippi (org.). **Cidade:** História e Desafios. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002, pp. 36-41.

_____. **Estilo de vida urbano e modernidade.** Rio de Janeiro: Revista de Estudos Históricos, Volume 08, nº. 16, 1995, pp. 227-234.

VELLOSO, João Paulo dos Reis; ALBUQUERQUE, Roberto Cavalcanti de. **Modernidade e Pobreza.** São Paulo: Nobel, 1994.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Nobel, FAPESP, Lincoln Institute, 1998.

VÉRAS, Maura Pardini Bicudo. **Trocando Olhares:** Uma introdução à construção sociológica da cidade. São Paulo: Editora Studio Nobel: EDUC, 2000.