

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

GILTON LUÍS FERREIRA

**UM DESEJO CHAMADO METRÓPOLE:
A modernização urbana de Vitória no limiar do século XX**

Vitória – ES

2009

GILTON LUÍS FERREIRA

**UM DESEJO CHAMADO METRÓPOLE:
A modernização urbana de Vitória no limiar do século XX**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas, da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), 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)

Ferreira, Gilton Luis, 1966-
F383d Um desejo chamado metrópole : a modernização da cidade de Vitória no
limiar do século XIX / Gilton Luis Ferreira. – 2009.
175 f. : il.

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

1. Vitória (ES) - História - Séc. XIX. 2. Renovação urbana - Vitória (ES)
- Séc. XIX. 3. Cidades e vilas - Vitória (ES) - Séc. XIX. 4. Urbanização -
Vitória (ES) - História. I. Siqueira, Maria da Penha Smarzaro. II.
Universidade Federal do Espírito Santo. Centro de Ciências Humanas e
Naturais. III. Título.

CDU: 93/99

GILTON LUIS FERREIRA

**UM DESEJO CHAMADO METRÓPOLE: A MODERNIZAÇÃO
URBANA DE VITÓRIA NO LIMIAR DO SÉCULO XX**

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.

Aprovada em: Vitória, 03 de dezembro de 2009.

COMISSÃO EXAMINADORA:

Dr.^a Maria da Penha Smarzaró Siqueira (Orientadora)
(Programa de Pós-Graduação em História Social – UFES)

Dr.^a Lúcia Maria Machado Bógus
(Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais – PUC/SP)

Dr. Sebastião Pimentel Franco
(Programa de Pós-Graduação em História Social – UFES)

Dr.^a Eneida Maria Souza Mendonça
(Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – UFES)

À memória dos meus avós e sogro.

Aos meus pais, Natálio e Julita: Pelo amor, estímulo e alegria constantes.

Há duas maneiras de não sofrer. A primeira parece fácil para a maioria das pessoas e consiste em aliar-se ao inferno até não mais senti-lo. A segunda é difícil e exige aprendizado contínuo e constante e consiste em saber quem e o quê, no meio do inferno, que não é inferno e preservá-lo e abrir espaço! (ÍTALO CALVINO)

AGRADECIMENTOS

Agradecer pressupõe correspondência. O gesto que tenta compensar de maneira equivalente uma ação anterior, isto eu jamais conseguiria. A atitude afetuosa de manifestar gratidão talvez me caiba: à Deus, por me fazer crer que “os que semeiam com lágrimas, ceifam em meio a canções”; à esposa Tânia, amor e esteio; aos filhos Lucas e André, amores transcendentais; aos amigos Felipe Osório e Hosmar Scaramussa, pelas mãos estendidas no difícil recomeço; à Professora Doutora Maria da Penha S. Siqueira, minha orientadora, pelo caminho das pedras; à Professora Doutora Lúcia Maria Machado Bógus, pela disponibilidade e honra em participar da Banca Examinadora; ao Professor Doutor Sebastião Pimentel Franco e à Professora Doutora Eneida Maria Souza Mendonça, pelo convívio instrutivo e por terem aceito compor a Banca Examinadora; à Enaile Carvalho, pelo caminho das fontes e a desprendida colaboração; aos colegas do Núcleo Cidades, pela graça, força e vontade estimuladoras; à companheira Bruna Madeira, pelo exemplo de superação; ao irmão Giovanilton, pela doce harmonia; aos demais irmãos, pelo fraterno exemplo da perseverança; a dois grandes mestres: minha professora da 1ª à 4ª séries, Maria Inês Sagrillo Pegoretti, pela excelência na arte das primeiras letras e às afáveis lembranças do amigo e o professor João Pedro de Aguiar; e ao PPGHIS, pelo profícuo magistério e pelas portas abertas.

Essa rede de fortes nós me proporciona significados imprescindíveis para insistir, superar e ser feliz.

RESUMO

As concepções urbanísticas espelhadas, principalmente, no modelo parisiense do Barão de Haussmann influenciaram várias cidades brasileiras nos séculos XIX e XX. A reestruturação urbana passou a ser perseguida por administradores das diversas cidades brasileiras, entre elas, Vitória, capital administrativa do Espírito Santo desde o Período Colonial. Com o advento da República, o passado colonial, que em sua longa trajetória fora imprimindo suas marcas na arquitetura da cidade, viria sofrer um forte processo de transformação que mudaria a paisagem e a dinâmica urbana da capital capixaba. O presente estudo tem por finalidade apresentar a influência do ideal moderno na reestruturação urbana da cidade de Vitória no limiar do século XX. A pesquisa empírica se pautou em três *corpus documental* produzidos entre os anos de 1892 e 1912: análise dos Relatórios de Governo do Estado do Espírito Santo, da documentação da municipalidade e da iconografia existente. Assim, o presente estudo historiográfico resgatou a gênese do processo de modernização urbana da cidade de Vitória, que teve início no fim do século XIX e se estendeu às décadas iniciais do século XX.

Palavras-chaves: Cidade de Vitória, Modernização Urbana, Cidades, Urbanização, História Urbana, Século XIX.

ABSTRACT

The urban concepts, specially mirrored on the Haussman Baron Parisian model, have influenced several Brazilian cities in the 19th and 20th centuries. The urban restructure turned out to be sought after by city administrators of many Brazilian cities, including Vitória, the administrative capital of Espírito Santo since the Colonial Period. With the advent of the Republic, the colonial past that stamped for a long time its marks on the city architecture would suffer a strong transformation process changing the landscape and urban dynamics of the *capixaba* capital. The purpose of this study is to present the influence of the modern ideal on the urban restructure of the city of Vitória in the 20th century edge. The empirical research was guided by three *corpus documental* produced between 1890 and 1912: analysis of Government of State Reports, municipality documentation and existing iconography. Therefore, this historiographic study has brought back the genesis of the urban modernization process of the city of Vitória that started in the end of the 19th century and extended to the beginning decades of the 20th century.

Key words: City of Vitória, Urban Modernization, Cities, Urbanization, Urban History. 19th Century.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: São Sebastião do Rio de Janeiro/RJ – ca. 1624.....	62
FIGURA 2: Recife e Olinda – ca. 1630.....	64
FIGURA 3: São Caetano nas Gerais e Mato Dentro/MG (1732).....	65
FIGURA 4: Rio de Janeiro, 1890.....	67
FIGURA 5: Um tempo de convicções e descobertas.....	70
FIGURA 6: Exemplos de Obras em Londres e Paris.....	72
FIGURA 7: Vista Panorâmica da Exposição Nacional de 1908.....	76
FIGURA 8: Alternativas de Moradia na Capital Federal.....	84
FIGURA 9: Higienismo em Ação.....	86
FIGURA 10: Demolição de Cortiços.....	87
FIGURA 11: Porto do Rio de Janeiro – Planta N.º. 1.....	97
FIGURA 12: Porto do Rio de Janeiro – Planta N.º. 7.....	98
FIGURA 13: Porto do Rio de Janeiro – Planta N.º. 5.....	99
FIGURA 14: Teatro Municipal.....	101
FIGURA 15: Avenida Central – Rio de Janeiro.....	103

FIGURA 16: "Espiritu Santo" – Vitória e Vila Velha (1624)	107
FIGURA 17: "Perspectiva da Villa de Victoria" (1805).....	109
FIGURA 18: Capela de Santa Luzia, Vitória/ES.	112
FIGURA 19: Casa de Importação e Exportação – Comissões e Consignações.....	116
FIGURA 20: Exportadores de Café.....	117
FIGURA 21: Vitória no século XIX.....	119
FIGURA 22: Projeto do Novo Arrabalde.....	121
FIGURA 23: Traçado que definiu a Avenida Vitória.....	122
FIGURA 24: Loteamento do Novo Arrabalde.....	123
FIGURA 25: Modelo de Casa para Proletariado.....	124
FIGURA 26: Entrada do Porto de Vitória – 1912	125
FIGURA 27: Vista do porto velho em Vitória – 1912.....	126
FIGURA 28: Avenida da Alfândega, início do século XX.....	133
FIGURA 29: Perspectiva lateral do Teatro Melpômene – 1912.....	136
FIGURA 30: Casa Popular, Nº. 41.....	137
FIGURA 31: Casa Popular, Nº. 42.....	138
FIGURA 32: Vista geral da Fábrica de Cal – Vitória, 1912	145

FIGURA 33: Melhoramentos da Capital – Vitória, 1912	149
FIGURA 34: Café Globo – Trinxet & Cia.	150
FIGURA 35: Café Rio Branco, de Rodolpho Ribeiro de Souza.....	151
FIGURA 36: Praça Santos Dumont e Rua do Comércio	152
FIGURA 37: Aterro do Campinho – 1910.....	154

LISTA DE TABELAS

TABELA 1: Principais Exportações – Brasil 1821-1890.....	78
TABELA 2: Crescimento Anual da População do Rio de Janeiro.....	82
TABELA 3: Morte por doenças transmissíveis.....	88
TABELA 4: Movimento Marítimo de alguns Portos Brasileiros.....	96
TABELA 5: Focos de Febre Amarela (1895).....	132
TABELA 6: Calçamentos realizados em Vitória, janeiro de 1896.....	139
TABELA 7: Arrecadação Estadual do Espírito Santo (1892 a 1899).....	140
TABELA 8: Exportações e Importações (1909-1911).....	146
TABELA 9: Receita e Despesa do Espírito Santo (1908-1912).....	146
TABELA 10: Arrecadação Prevista com os Serviços Básicos.....	148
TABELA 11: Prédios Construídos e Reconstruídos em Vitória (1908-1912).....	153

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	16
1. OBRA DO HOMEM, CRIAÇÃO DA HISTÓRIA.....	25
1.1 Da aldeia a uma nova condição de convivência.....	25
1.2 O <i>lócus</i> da cidadania	29
1.3 À sombra da <i>Pax Romana</i>	33
1.4 Definida pela muralha	38
1.5 PARIS: capital “mundial” do século XIX	44
1.5.1 Um tempo impregnado do seu contrário	44
1.5.2 A gênese de um fenômeno Universal	50
1.5.3 A catedral e o profeta.....	55
2. O CENÁRIO MODERNO NO BRASIL.....	59
2.1 Antecedentes da modernidade: o contexto urbano colonial e imperial	59
2.2 No rol das nações civilizadas e progressistas	69
2.3 A sobremesa que financiou o desenvolvimento nacional	78
2.4 A Limpeza da Cidade.....	81
2.5 La Ville Merveilleusse	90

3. A ILHA E O ESPELHO: o ideal moderno e a reestruturação urbana da cidade de Vitória (1892 a 1912)	104
3.1 De Vila à Cidade: concepções urbanas de Vitória.....	104
3.2 A Cidade Desejada: Vitória na virada do século.....	113
3.3 Arranjos para a modernidade	131
3.4 Enfim, a modernização!	142
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	157
REFERÊNCIAS.....	161
Fontes Primárias	161
Fontes Bibliográficas.....	165

INTRODUÇÃO

Morada incerta e inevitável do homem moderno, a cidade tornou-se palco ideal para encenação das práticas e dos feitos da modernidade, “[...] picadeiro de todas as pequenas ocupações imagináveis” (BENJAMIN, 1989:35). Fonte inesgotável de indagações, a modernidade adotou a cidade como seu habitat natural e a partir dela nos remete a formulações diversas. Cidade e modernidade, no fim do século XIX e no limiar do século XX, serão o verso e o reverso de um tempo em ebulição, um tempo em que a vida se apresenta radicalmente contraditória, um tempo em que “[...] tudo parece estar impregnado do seu contrário” (MARX & ENGELS, 1998:19). Tratada por Baudelaire como um estado de transitoriedade, de celebração do novo, de negação da tradição, de criação e recriação de vínculos e desencaixes, a modernidade pode ser concebida a partir de categorias chaves como o progresso e a ruptura, caracterizada por uma sucessiva descontinuidade, formando um modo de vida fragmentário em que se justapõem elementos novos e antigos (URBANO, 2007).

A questão da modernidade reporta-se a um grande arco de modificações nas estruturas econômicas, sociais e políticas que abalaram o mundo ocidental. Estas transformações estruturais foram produzidas através da conjunção de vários movimentos que atingiram o continente europeu a partir do final da Idade Média. Em termos de tempo e espaço, a modernidade “[...] refere-se ao estilo, costume de vida ou organização social que emergiram na Europa a partir do século XVII e que, posteriormente, tornaram-se mais ou menos mundiais em sua influência” (GUIDDENS, 1991:11).

A cidade, como receptora de práticas e variantes temporais, vivenciou o permanente conflito entre estes dois estados de espíritos, o tradicional e o moderno. Era um tempo em que os ares modernizadores da Europa ditavam o ideal urbano para o resto do mundo ocidental. A dinâmica política e econômica européia acabavam por redefinir os padrões sociais da época; estilos de vida que cruzavam os mares formando redes internacionais de comércio e de tecnologias, impulsionadas pela Revolução Francesa e Industrial. Em síntese, as posições políticas e filosóficas, provenientes de países europeus, arregimentavam adeptos em vários cantos do mundo, com seus hábitos e costumes influenciando e transformando práticas culturais de diversas sociedades. Era um tempo em que o novo padrão europeu de vida e de organização urbana tornava-se referência tão forte que além de se apossar do imaginário

coletivo, ainda tinha o poder de destruir e erguer cidades segundo suas concepções (PIRES, 2006).

Ao entusiasmo proveniente desse tempo de triunfo da sociedade capitalista que surgira entre os séculos XIX e XX, convencionou-se chamar de *Belle Époque*, período marcado pela forte convicção de que o progresso material iria solucionar todos os males de uma afoita humanidade. É nesta ambiência que as cidades passam a adquirir valor como instrumento específico de realização da missão civilizadora. A cidade passou a ser local privilegiado para contemplação e gozo das inovações modernizadoras e do conforto material proporcionado pela sociedade industrial. Neste contexto, a reestruturação urbana foi a condição necessária para se alcançar patamar cada vez mais elevado de acesso ao progresso.

Paris, da segunda metade do século XIX, remodelada por Georges-Eugène Haussmann, se fez referência e marco inaugural de um processo que elevou a capital francesa à condição de modelo urbano, espelho para várias outras cidades do mundo. A força das concepções urbanísticas desenvolvidas por Haussmann influenciou cidades da Europa e atravessou oceanos tornando-se o grande paradigma da modernidade.

O Brasil, dos séculos XIX e XX, não estava alheio ao fenômeno que se universalizava. A cidade do Rio de Janeiro, governada por Pereira Passos (1902-1906), promoveu uma grande reforma urbanística inaugurando, no país, o processo de modernização urbana. Inspirado nas reformas de Haussmann e do prefeito da Capital Federal, várias cidades brasileiras viriam adotar o modelo estabelecido como paradigma de progresso e vida moderna.

Nos grandes centros urbanos da época a influência de uma cultura exógena era evidente. Havia enorme contingente populacional, vida social, política e econômica pulsantes, capitaneado por uma elite desejosa por balizar suas vidas, costumes e espaços em padrões modernos de existência. No entanto, não foi apenas nos grandes centros que se pôde verificar a força do fenômeno. O Estado do Espírito Santo, no limiar do século XX, tinha em sua capital, Vitória, uma cidade portadora de vida social e cultural limitadas por tradições arcaicas, população modesta próxima a 10.000 habitantes e precária infra-estrutura herdada do Período Colonial. Mesmo assim, Vitória presenciou a luta entre antigos valores e práticas modernizadoras e testemunhou um processo de modernização urbana em escala diferenciada da Capital Federal, é certo, mas de idêntica lógica e valores.

Compreender as especificidades da ocorrência do fenômeno da modernização urbana no contexto capixaba foi o desafio da pesquisa. O recorte da investigação esteve concentrado nos anos finais do século XIX até os anos iniciais do século XX, mais especificamente no período do primeiro governo republicano do Presidente de Estado José de Melo Carvalho Moniz Freire até a conclusão do governo do Presidente de Estado Jerônimo de Souza Monteiro, de 1892 até 1912.

Um Desejo Chamado Metrópole: a modernização da cidade de Vitória no limiar do século XX analisa a gênese do processo de modernização urbana da Capital do Estado, em um período histórico onde o Espírito Santo era considerado “satélite”, que segundo definição tem: “[...] caráter secundário, não dispõe de autonomia necessária para reger seu destino e, por isso, depende de outra entidade que lhe proporcione meios de sobreviver politicamente” (SUETH, 2006:24).

Apesar do governo provisório de Afonso Cláudio (1889-1890) ser o precursor do processo de desenvolvimento vitoriense, através da construção de alguns prédios inspirados no moderno urbanismo francês, incorporando técnicas inovadoras de construção, foi durante a gestão do Presidente Moniz Freire (1892-1896) que o intento modernizador ganhou proporções consideráveis. O projeto denominado Novo Arrabalde, “[...] projetou a atual malha urbana de muitos bairros da cidade, prevendo, em 1895, sextuplicar o tamanho de Vitória” (CAMPOS JÚNIOR, 1996:19-20). A velocidade da reestruturação urbana iniciada por Moniz Freire foi reduzida nas gestões subseqüentes, período em que o Estado passou por crises econômicas, recuperando aceleração semelhante somente entre 1908-1912, quando Jeronymo Monteiro, com um forte discurso modernizador e com nova visão de condução pública, assumiu prometendo transformações profundas em todo o Estado, especialmente na capital.

Reconhecer no processo de desenvolvimento de Vitória similaridades com o fenômeno universal da modernização urbana constituiu o objetivo central da pesquisa. Para identificar as possíveis conexões foi preciso: entender o processo de desenvolvimento das cidades ao longo da história das civilizações; compreender a conjuntura histórica que propiciou o aparecimento da urbanística moderna na Europa, em especial na cidade de Paris, fonte de influência para diversas cidades ocidentais; estudar o processo de modernização urbana brasileiro, especialmente o caso da Capital Federal, Rio de Janeiro, no limiar do século XX; e investigar a natureza das transformações modernizadoras na cidade de Vitória do período de 1892 a 1912.

As fontes históricas, além de auxiliarem na definição do recorte temporal, sustentaram a hipótese de que as categorias estruturantes do novo arranjo urbano internacional também podiam ser identificadas em planos nacional e local. José Geraldo Vinci de Moraes (1994), relata que apoiado pelo Imperador Luís Napoleão e norteado pelos ideais de higienização, embelezamento e racionalização do espaço urbano, o barão de Haussmann transformaria a velha Paris, de estrutura ainda medieval, em cidade moderna, admirada e invejada em todo o mundo. Esses elementos da tríade haussmanniana se fizeram presentes também em várias regiões do Brasil a partir da instauração do regime republicano, guardadas as devidas singularidades regionais.

A pesquisa está inserida no campo teórico da história urbana, o que não impediu a utilização de outros referenciais teóricos. Foi necessário conhecer historiograficamente como esta área se desenvolveu e se articulou com os outros campos do conhecimento. Com relação aos processos de urbanização, autores clássicos demonstram acúmulo significativo advindo da história cultural e da história econômico-social, dando a conhecer a origem e o desenvolvimento das civilizações até o advento da sociedade burguesa, privilegiando a cidade como objeto de estudo. No entanto, a definição da história urbana como categoria de análise é de datação recente. Segundo Luís Octávio da Silva (2002), uma confusão há muito persiste entre a história das cidades, a história das civilizações e o território de domínio. Até bem pouco tempo as chamadas biografias urbanas não eram escritas por historiadores ou especialistas, este gênero, que se consagrou em meados do século XX, utilizava uma narrativa convencional para elevar uma determinada localidade e destacar os acontecimentos relevantes. Com uma apresentação cronológica, destacando figuras ilustres e datas significativas, as biografias urbanas, sem se importar em realizar uma abordagem de processos mais vastos e aprofundados, tão pouco expor contextos sociais e seu dinamismo, adotavam o padrão positivista em suas narrativas. Por outro lado, a história do urbanismo, que dizia acerca da organização física dos territórios urbanos, era escrita por arquitetos e urbanistas, nem sempre com formação de historiador. Esta produção compunha os escritos no âmbito da história da arte e/ou da arquitetura, que tinha seus interesses mais focados em aspectos físico-espaciais do que no âmbito da história da produção cultural.

O interesse pelo universo urbano é multidisciplinar e várias são as áreas que influenciam e contribuem para seu conhecimento e transformação. Os campos disciplinares da demografia, da arquitetura, do urbanismo, da geografia e das ciências sociais são algumas áreas que mantêm relação direta com a história urbana. Dessa multiplicidade contributiva surgiram

novas modalidades de estudo.¹ A partir de então, as relevantes abordagens temáticas, nas quais o urbano é trabalhado como instrumento de interpretação histórica, no sentido de definir o papel das cidades durante o desenvolvimento do capitalismo, passou a ser visto como questão central para o estudo da história urbana.

No entanto, a produção historiográfica, de cunho heterogêneo, dá a conhecer poucas referências teóricas comuns, não sendo suficiente para gerar uma identidade que venha estabelecer e consolidar o campo específico da história urbana. Os pesquisadores em ciências sociais ocupavam boa parte das suas pesquisas em estudos sobre o processo de desenvolvimento, industrialização e urbanização na tentativa de abordar o urbano de forma significativamente diferente daqueles trabalhos em biografias das cidades e história do urbanismo, até então hegemônicos. A década de 1960 foi especialmente profícua a esse respeito, porém foi em meados do século XX que começaram as primeiras articulações no sentido da constituição de uma área de conhecimento específico que viria consolidar a história urbana. Essas articulações se originaram nos países com maior acúmulo de produção historiográfica: Grã-Bretanha e Estados Unidos (DA SILVA, 2002).

Pesquisas historiográficas sobre o urbano não obtiveram a mesma reputação, nem mesmas dimensões trabalhadas, variando a escala de estudo conforme o país. No Brasil, o olhar sobre esse campo de pesquisa historiográfica permite identificação mais apropriada se observada pela lente da regionalização (PESAVENTO, 1995:5-6). Os estudos referentes a este campo temático se comportam de maneira diferenciada, indo das obras de divulgação, passando por ensaios e artigos, até as análises mais amplas e profundas advindas de estudos avançados em forma de teses e dissertações.

¹ Luis Otávio da Silva (2002) nos relata ainda que, a tais modalidades somaram-se várias outras distintas contribuições de historiadores, que apresentaram interesses no urbano, como é o caso de François Bedarida, fundador do Institute d'Histoire du Temps Présent, em 1978. Outro exemplo é a publicação periódica *Annales d'Histoire Economique et Sociale* que teria desempenhado um papel central no despertar do interesse pelo urbano entre historiadores da Europa, enquanto que no caso dos EUA, podemos constatar que o urbano passa a ser encarado como objeto de pesquisa, pelos historiadores, no final do século XIX. Estes últimos desenvolveram interesse de análise no fenômeno imigratório, principalmente na década de 1920, quando esta nação se fez majoritariamente urbana. Destacado papel na aproximação dos historiadores à temática urbana teve Arthur M. Schlesinger quando, a partir de 1932, passou a dirigir a American Historical Association Commitee; sem contar o grande reconhecimento de historiadores em cujas obras o urbano e a cidade figuram como protagonistas, como é o caso de Fernad Braudel e Henri Pirene.

No estado do Espírito Santo há poucas pesquisas científicas acerca do tema, bem como núcleos de investigação acadêmica ou instituições voltadas para tal fim, o que torna ainda mais desafiadora as iniciativas existentes. Dos estudos sobre a capital capixaba, dois artigos destacam-se tanto pela temática como pelo conteúdo. O primeiro, de 2006, intitulado *Vitória no Começo do Século XX: modernidade e modernização na construção da capital capixaba*, de Maria da Conceição Francisca Pires (2006), analisa o processo de modernização capixaba na virada do século XIX para o século XX, dentro do contexto histórico de transformação das cidades brasileiras realizando, concomitantemente, um balanço historiográfico.

O segundo artigo, de 2004, da arquiteta urbanista Michele Monteiro Prado (2004), baseado em sua Dissertação de Mestrado, sob o título *A Modernidade e Seu Retrato: imagens e representações das transformações da paisagem urbana de Vitória (ES) – 1890/1950* tem mais proximidade com o campo da história social do que da história urbana. Prado realiza um estudo das representações do imaginário urbano no espaço das cidades e reconstitui um panorama das transformações da paisagem de Vitória no período proposto.

No livro *Urbanismo no Brasil – 1895/1965*, sob coordenação de Maria Cristina da Silva Leme (1999), encontramos uma bibliografia referente aos diferentes contextos urbanos brasileiros, reunidos a partir do trabalho de pesquisadores de oito cidades: São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador, Recife, Porto Alegre, Belo Horizonte, Niterói e Vitória. A obra diz respeito à formação urbanística nas referidas cidades, sendo também um expressivo guia de fontes. O trabalho apresenta-se como relato e análise crítica do processo de edificação das cidades brasileiras no limiar do século XX, bem como expõe as idéias propulsoras do intento. Constrói uma sessão com farto material documental de grande valor para pesquisas afins, dando a conhecer os planos urbanísticos projetados para cada uma das cidades em estudo. De forma biográfica, esta coletânea de pesquisas expõe o percurso profissional e geográfico de três gerações de urbanistas que exerceram atividades em várias cidades brasileiras e apresenta as principais revistas, acervos e bibliotecas consultadas pelos autores, em forma de guia de fontes. O trabalho pode ser visto como um valioso mosaico que retrata a expressão fundadora do urbanismo no Brasil. No entanto, como todo mosaico, tem a qualidade de agregar partes que se complementam, porém não evita a exposição dos seus recortes. Em outros termos, o trabalho não se faz acompanhar de uma reflexão do processo de modernização urbana das cidades brasileiras no intuito de evitar o aspecto fragmentário do fenômeno pesquisado.

O Novo Arrabalde, obra publicada no ano de 1996, por Carlos Teixeira de Campos Júnior (1996), fruto de sua dissertação de mestrado, busca compreender o processo de urbanização de Vitória partindo do primeiro plano urbanístico da cidade, traçado no final do século XIX, pelo engenheiro Saturnino de Brito.

O Desenvolvimento do Porto de Vitória 1870-1940, de Maria da Penha Smarzaró Siqueira (1995), estuda a conjuntura do capitalismo industrial do século XIX e a inserção do Império do Brasil e da Província do Espírito Santo nesta conjuntura, expondo o contexto capixaba mediante os acontecimentos nacionais. Siqueira tem como referência o movimento marítimo comercial do Porto de Vitória, bem como a história da construção, do aparelhamento e da consolidação de sua importância para o comércio exportador capixaba, pretendendo a autora evidenciar a situação socioeconômica do Espírito Santo na virada dos séculos XIX e XX.

O breve relato de algumas das obras bibliográficas consultadas nos fala de um quadro duplamente desafiador: primeiro, de ingressar em uma área do conhecimento ainda muito jovem, em processo de sedimentação do seu ordenamento conceitual; segundo, de contribuir para a produção científica capixaba em campo acadêmico pouco explorado, carente de novas leituras e interpretações dos acontecimentos históricos locais pelo viés da história urbana.

Os desafios elencados solicitam atenção e coerência quanto ao posicionamento metodológico. Para tanto, definimos o método histórico analítico como ferramenta de auxílio à reflexão situando, como já exposto, o objeto de estudo num contexto de investigação mais amplo para melhor compreensão de sua natureza e evolução no contexto social. Apoiando-se em um marco temporal pré-estabelecido, o método nos assegurou a percepção histórica e a interpretação dos fatos, buscando chegar o mais próximo possível da realidade passada. Aliada a uma perspectiva local, nacional e internacional, o estudo permeou a interpretação do objeto à luz da transformação radical e universal que viveu a Europa no período entre os séculos XIX e XX, inaugurando um novo padrão de organização urbana, imprimindo suas indeléveis marcas na cidade e no imaginário de seus habitantes.

Para melhor compreensão foi necessário investigar os processos que produziram os fatos delimitados no recorte temporal e que deixaram registros no tempo e no espaço. Ao aceitar a proposição de Marc Bloch (2002:73), que afirma ser o conhecimento histórico "um conhecimento através de vestígios", foi necessário buscar as fontes históricas e reconstituir possíveis existências para pessoas no tempo pretérito, seus contextos, locais de atuação,

formas de vivência e legado produzido. Desta forma, realizou-se o levantamento de fontes primárias – revistas, periódicos, discursos e notas oficiais –, disponibilizadas por sistemas de órgãos governamentais: Arquivo Público Nacional, Biblioteca Nacional, Arquivo Público Municipal da Cidade do Rio de Janeiro, Instituto Moreira Salles – RJ, Arquivo Geral do Município de Vitória, Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo, Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo e Instituto Jones dos Santos Neves. Para trabalhar a documentação, oriunda das fontes primárias, utilizamos o método de análise crítica documental e iconográfica, interpretando as informações coletadas de forma qualitativa, o que não impediu a realização de algumas séries quantitativas quando necessárias.

O resultado final deste processo de investigação está contido nas páginas que seguem estruturadas em três capítulos distintos, porém complementares. O primeiro capítulo se consolidou como um “vôo de reconhecimento histórico”, ou seja, uma rápida passagem por vários períodos, na tentativa de compreendermos a origem e o desenvolvimento das cidades e sua missão civilizadora. Ainda no Capítulo 1, se faz a abordagem do processo de evolução urbana na longa duração, a desnaturalização do conceito de cidade, observando o apogeu e declínio de várias formas de organização das comunidades humanas. Enfim, uma abordagem qualitativa fundamentada por meio de pesquisa bibliográfica, resultando no resgate histórico que vai da gênese das cidades à instituição dos princípios fundadores da urbanística moderna.

No segundo capítulo resgata-se o contexto urbano colonial brasileiro, como antecedente da modernização que viria no período posterior, quando dos esforços para inserir o Brasil no rol das nações civilizadas e progressistas. Percorre-se a trajetória de inserção nacional no modelo agroexportador discutindo a nova posição do país na divisão internacional do trabalho, situação que, dentre outras, terá influência direta na ocorrência do fenômeno da modernização urbana brasileira, em especial, na ‘Cidade Maravilhosa’. Por meio da iconografia, de pesquisa bibliográfica e de fontes primárias foi possível realizar a análise do fenômeno modernizador brasileiro tendo como referência o caso da cidade do Rio de Janeiro, no limiar do século XX.

No terceiro e último capítulo, a discussão trilhou os caminhos que desembocaram na elevação da Vila de Vitória à condição de cidade, em 1823, chegando ao entendimento da seqüência histórica e as motivações desencadeadoras do início do processo que, no alvorecer da República, possibilitaria identificar os elementos caracterizadores da ocorrência do fenômeno da modernização urbana, também na Capital capixaba. Neste capítulo, a pesquisa empírica se

pautou em três *corpus documental* produzidos entre os anos de 1890 e 1912: os Relatórios de Governo do Estado do Espírito Santo, a documentação da municipalidade, bem como análise da iconografia existente nos centros de documentação consultados.

Por fim, como proposto nesta explanação, os capítulos acabam por se complementarem, reconhecendo que o fenômeno urbano se fez de forma universal, respeitando as devidas escalas e realidades, como nos casos de Paris, Rio de Janeiro e Vitória.

1. OBRA DO HOMEM, CRIAÇÃO DA HISTÓRIA

A condição humana compreende algo mais que as condições nas quais a vida foi dada ao homem. (Hannah Arendt)

1.1 Da aldeia a uma nova condição de convivência

A existência de núcleos urbanos não se trata de um fenômeno eminentemente contemporâneo. De certo, os núcleos representam o resultado da sedentarização e sociabilização do homem, consolidados em diferentes contextos. Assim sendo, na trajetória da civilização, a cidade se apresentou como um estabelecimento singular, podendo sofrer mutações brandas ou radicais das mais variadas ordens e a sua existência não está vinculada a uma necessidade natural do homem, mas sim da necessidade de se viver em comunidade. A constituição da cidade pode ser considerada como um fenômeno que teve início num dado momento histórico e, portanto, também pode ter um fim.

Os diferentes conceitos que envolvem a compreensão da cidade no tempo – cidade antiga, cidade moderna, cidade contemporânea, entre outras –, geram dificuldades quanto a determinação de um marco histórico que defina em qual contexto teria surgido os primeiros traços urbanísticos que passaram a modificar a própria concepção de vida do homem. O presente trabalho recupera algumas concepções urbanísticas com o objetivo de compreender o conceito da cidade moderna, muitas vezes posto como fenômeno embrionário da conformação urbana atual.

Características dos povos e das cidades antigas e medievais sobreviveram aos seus tempos e espaços e ainda hoje influenciam na arquitetura, no direito, nas artes, dentre outros fatores que compõe a sociedade. Torna-se importante para o estudo da História Urbana, pela vertente da História Cultural, o resgate de elementos de determinadas civilizações que de alguma forma ultrapassaram o seu tempo influenciando sociedades posteriores. Traços culturais como a língua, os costumes e até mesmo a arquitetura, quando sobrevivem às suas civilizações de origem, passam a influenciar outras épocas e contribuem para o conhecimento histórico sobre as sociedades passadas, além de servirem de termômetro quanto a magnitude daquelas civilizações. A habilidade de transformação do meio com a predisposição para a vida em

sociedade são elementos que foram capazes de fornecerem características essenciais onde se encontra o marco inicial de formação da cidade.

Algumas aldeias tomaram formas urbanas somente nos últimos cinco mil anos, quando a organização social começou a se tornar cada vez mais dinâmica e exigir um grau de comunicação mais refinado. Os acontecimentos históricos sucessivos passaram a exigir, cada vez mais, produção e distribuição intensivas, bem como uma rede muito mais complexa de tecnologias e sociabilidades. Em síntese, quando o homem foi capaz de transformar e dominar o meio natural, coadunando com a presença da escrita, da centralidade político-administrativa e cultural, foi possível criar condições para a manutenção da sociedade nos diferentes contextos históricos. Para a autora Maria Stella Bresciani (1997:14) 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”.

Diante do exposto, a cidade passa a ser entendida como local de estabelecimento aparelhado, diferenciado e ao mesmo tempo privilegiado, sede da autoridade política e de sua administração. A cidade nasce da aldeia, mas não é apenas uma aldeia que cresceu.

[...] quando as indústrias e os serviços já não são executados pelas pessoas que cultivam a terra, mas por outras que não têm esta obrigação, e que são mantidas pelas primeiras com o excedente do produto total. Nasce, assim, o contraste entre dois grupos sociais, dominantes e subalternos: mas, entretanto, as indústrias e os serviços já podem se desenvolver através da especialização, e a produção agrícola pode crescer utilizando estes serviços e estes instrumentos. A sociedade se torna capaz de evoluir e projetar a sua evolução (BENEVOLO, 2005:23).

A busca pela gênese da cidade sempre contou com o auxílio de estudos dos remanescentes físicos das antigas civilizações, no entanto não são apenas materialidades em forma de abrigos, armas e instrumentos que conseguem nos falar sobre a complexa história da organização dos agrupamentos humanos, mas também suas mais variadas formas de relações sócio-culturais. Invenções como o ritual e a linguagem muito têm a nos dizer, porém sua riqueza cultural pouco se registrou na longa duração e nem sempre foram levados em conta no processo de reconhecimento do que se convencionou chamar de cidade.

Situaremos em bases falsas todo o problema da natureza da cidade, se procurarmos apenas estruturas permanentes, amontoadas por trás de uma muralha. Para chegar mais perto das origens da cidade, cumpre-nos, assim penso, suplementar o trabalho do arqueólogo que procura a mais funda camada na qual possa reconhecer uma obscura planta baixa, a indicar a existência de uma ordem urbana. Se quisermos indicar uma cidade, devemos seguir a trilha para trás, partindo das mais completas estruturas e funções urbanas conhecidas, para os seus componentes originários, por mais remotos que se apresentem no tempo, no espaço e na cultura, em relação aos primeiros *tells* que já foram abertos. Antes da cidade, houve a pequena povoação, o santuário e a

aldeia, o acampamento, o esconderijo, a caverna, o montão de pedras; e antes de tudo isso, houve certa predisposição para a vida social que o homem compartilha, evidentemente, com diversas outras espécies animais (MUMFORD, 2004:11).

Mesmo lançando mão das fontes arqueológicas dificilmente se chegará às origens da cidade, apesar de existirem algumas hipóteses explicativas que orientam o estudo da história urbana. Mumford (2004:13) propõe ser a cidade dos mortos a precursora da cidade dos vivos, ou seja, o ato de cultuar os entes falecidos teria motivado a fixação do homem e, conseqüentemente, o aparecimento dos primeiros núcleos urbanos. Assim, os mortos foram os primeiros a se fixarem ao território, a terem uma morada permanente a qual, frequentemente, os vivos retornavam a fim de estabelecer alguma forma de relação entre esses dois mundos.

Desta crença primitiva derivou para o homem a necessidade de uma sepultura. Para a alma se fixar na morada subterrânea destinada a esta segunda vida, impõe-se igualmente que o corpo, ao qual a alma está ligada, se cubra de terra. A alma que não tivesse seu túmulo não tinha morada. Era errante. [...] O ser que vive debaixo da terra não se encontrava tão desprendido do humano que não tenha necessidade de alimento. Por isso, em certos dias do ano, se leva a refeição a cada túmulo. [...] Desde os mais recuados tempos, deram estas crenças lugar a normas de conduta. Como, entre os antigos, o morto necessitava de alimento e de bebida, concebeu-se ser dever dos vivos satisfazer-lhe esta sua necessidade. O cuidado de levar aos mortos os alimentos não esteve a cargo do capricho ou dos sentimentos variáveis dos homens; foi obrigatório (COULANGES, 1971:14-20).

Essa aptidão espiritual de atrair o não-fixado para o relacionamento, tão forte como a faculdade do comércio, constituiu-se como um traço essencial da “personalidade” das cidades ao longo da história. No decorrer do tempo, as cidades carregaram e transmitiram uma herança que muito nos diz de sua essência, funções e finalidades.

Questionando a vertente de trabalhos que relacionam a revolução agrícola como responsável pela fixação do homem e a formação do território urbano, Souza (2003) argumenta que somente a fixação do homem não seria suficiente para a formação das cidades. Segundo o 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).

Sendo verdade que antes da cidade houve a sociabilidade, a sensação de pertencimento a uma determinada comunidade, como o morar próximo e o compartilhamento de um passado comum, faz sentido se considerar a continuidade transmitida da aldeia à cidade, materializada nos bairros e nas suas relações de vizinhança. Assim, em vários aspectos formais e sociais pode-se registrar na aldeia a presença embrionária da cidade: o local de residência e de culto; as vias públicas e a praça; os locais de reserva de água e abastecimento; bem como formas iniciais de governo, direito e justiça. No entanto, como já exposto, a cidade não se fez de uma aldeia que cresceu surgiu da evolução social capaz de introduzir um novo fator histórico, ampliar a massa física existente e provocar uma transformação alterando suas propriedades iniciais. Corroborando com Coulanges (1971:152), o nascimento da cidade pode ser compreendido a partir do momento em houve a junção de grupos pré-existentes.

A cidade superou as dimensões da restrita vida na aldeia e passou a ser um símbolo do possível, a materialização das ilimitadas possibilidades humanas. Tendo que enfrentar a complexidade da vida comunitária em grandes dimensões, dando novos usos e formas à cidade, surge um comando centralizado dominando toda estrutura social antes localmente governada. Dessa maneira, a cidade passa a contar com um núcleo central religioso, político, econômico e social expresso pela cidadela. Assim, o exercício do poder imprime uma nova configuração à vida comunitária.

A ascensão do governante-sacerdote faz também ascender o espaço destinado ao culto e ao exercício do poder. Palácio ou templo a cidadela refletiu a imagem do poder, uma função que precedeu a todas as outras, quando o rei tornou-se mediador entre os deuses e os homens. Talvez resida aqui, nesta exata passagem histórica, as forças necessárias ao estabelecimento do universo urbano, a mola propulsora responsável pelo salto da aldeia à cidade, talvez aqui tenha se estabelecido a condição necessária ao desenvolvimento da maior e mais complexa obra do homem criada pela história: a cidade. A junção do poder da realeza com o poder divino era a condição que faltava para instituição do controle absoluto sobre os homens. O poder originado pela união dessas duas grandes forças foi, sem dúvida, o dínamo que impulsionou os novos empreendimentos da civilização. Assim, tanto a realeza como o clero tiveram suas funções e seus poderes ampliados, bem como um local para exercê-los, pois agora não apenas os reis, mas também os sacerdotes desfrutavam de majestosos palácios e templos, estabelecendo-se, desta forma, todo um sistema rígido de estratificação social para sua manutenção (MUMFORD, 2004:40-43).

A magnitude dos templos elevou os olhares ao céu, construiu uma crença no sobrenatural e exaltou de tal forma as possibilidades humanas que aqueles que da cidade se apossaram, por um ato deliberado de vontade, se puseram a dominá-la continuamente. Mais do que ampliar suas dimensões geográficas ou demográficas, a transformação da aldeia em cidade revela uma mudança de direção e finalidade, aonde a vida urbana impeliu uma inédita forma de organização social e com ela um processo evolutivo sem precedentes.

As experiências vivenciadas pelas primeiras civilizações de que se têm notícias, egípcia e mesopotâmica, influenciaram a composição das sociedades clássicas estabelecidas na Grécia e em Roma, onde as várias gerações satisfizeram o desejo de imortalidade deixando às gerações posteriores seus ideais materializados sob formas variadas: pinturas em paredes, estátuas, inscrições em templos, palácios adornados, enfim, as cidades tornaram-se uma representação do céu, nas quais o inconsciente coletivo era representado em pedra ou metal, em forma de homens-animais, deuses e reis.

Pela leitura feita sobre o desenvolvimento da cidade, observa-se não existir um padrão entre o neolítico e a Antiguidade tardia. Desta maneira, as concepções espaciais das cidades se caracterizaram pela diversidade do ordenamento das construções público-religiosas e particulares, definidos pela civilização que a habitava. A situação viria a se alterar com o aparecimento das cidades gregas e romanas.

1.2 O *lócus* da cidadania

A explosão urbana ocorrida inicialmente nos vales dos Rios Nilo e Eufrates, conseguiu vencer as ilhas rochosas do mar Egeu. De cidade fortificada, a cidade grega alcançou, no século V a.C, estágio de desenvolvimento na qual as instalações urbanas conseguiam associar vários elementos sócio-espaciais dando-lhe caráter universal, menos rígido e mais livre, contrapondo-se à cidade até então conhecida.

Pelo testemunho de Pausânias, os gregos antigos entendiam que o sistema da *Polis* pressupunha uma determinada paisagem urbana. Construções que evidenciassem e destacassem a presença da autoridade pública; que fornecessem ambientes para a disseminação e circulação dos valores confirmadores de uma dada identidade cultural tanto para o conjunto dos cidadãos como para grupos sociais específicos.

Moses Finley (1963:47-49) define a palavra *Polis*, origem de termos como político, a partir de seu significado clássico como: “[...] estado que se governa a si mesmo”. O mesmo autor explica que diferentemente do conceito de cidade como local definido geograficamente, a *Polis* Grega, apesar de ocupar um espaço definido, era constituída pela reunião de pessoas, condição necessária para a prática do auto-governo que prevalecia em Atenas.

Há muito se sabe que os gregos romperam com um passado tribal, geralmente por meio de violentos e numerosos conflitos, e empenharam-se em derrubar as instituições da realeza, por volta do século VI a.C.. Na esteira da história, a civilização da Hélade vivenciou em processo que resultou na produção do ‘milagre grego’, expressão utilizada para designar um conjunto de invenções institucionais, literárias, artísticas e científicas que acabou exercendo forte influência sobre o pensamento moderno. Talvez a maior contribuição advinda desse conjunto de invenções seja a própria *Polis*, forma política original com a participação dos cidadãos na defesa e gestão dos assuntos comuns da cidade, bem como as instâncias de decisão coletiva e a tarefa de mediação e arbitragem dos conflitos e suas respectivas penas.

A Lei como princípio da organização política e social concebida como texto público, elaborado por um ou mais homens guiados pela reflexão, aceita por aqueles que serão a eles sujeitos, objeto de um respeito que não exclui modificações minuciosamente controladas, tal é provavelmente a invenção mais conhecida da Grécia Clássica; é ela que dá sua alma à Cidade, seja ela democrática, oligárquica ou ‘real’ (PISIER, 2004:04).

Esta ambiência constituiu uma nova cultura urbana. O fenômeno grego, de natureza multifacetada com rebatimentos nos vários aspectos do processo de convivência das comunidades humanas, mesmo possuindo feições próprias, constituiu-se como referência tanto nos costumes como na paisagem de outros contextos, materializando em outros espaços urbanos feições da vida na sociedade helênica. Para os gregos a instituição e o ordenamento do território urbano não eram os únicos pré-requisitos à constituição de uma cidade, a política e as mais variadas formas de relações sociais, num movimento de profícuo diálogo sócio-espacial, influenciavam a forma de uso e ocupação dos espaços.

A gênese da cidade grega vinculava-se à ocupação estratégica de uma colina por uma questão de segurança onde abrigava a acrópole e a cidadela, porém é na cidade baixa, parte integrante e indissociável do seu conjunto, que ocorriam as relações políticas, sociais e econômicas. Os limites geográficos de seu território eram barreiras montanhosas e a ligação com o mundo exterior se realizava por via marítima. Este fato depositava no porto um papel de grande destaque no processo de intercâmbio comercial e cultural ao despachar e acolher os fluxos de

peças e mercadorias tornando-se um importante elemento na desconstrução da vocação hermética da cidade-fortaleza, ao colocar o universo do além mar à sua porta. Portanto, justificável ter sido em Atenas a cidade onde se formou a concepção urbanística da antiguidade clássica.

Hipódomos de Mileto, filho de Eurifron, foi o primeiro que, sem ter participado de modo algum na administração dos negócios públicos, realizou a tarefa de escrever a respeito da melhor forma de governo. Inventou a arte de traçar diversos quarteirões, em uma cidade, para demarcar-lhe as divisões, e cortou o Pireu em diferentes seções. [...] Constituía-se de dez mil cidadãos a sua República, e dividia-se em três classes: uma de artesãos, outra de lavradores, a terceira dos guerreiros, sendo que apenas estes tinham armas. Dividia, do mesmo modo, o território em três partes: as terras sacras, as terras públicas e as terras particulares (ARISTÓTELES, 2002:56-57).

Marshall (2000:121) observa que mesmo se tratando da fase inicial de desenvolvimento do urbanismo, houve a preocupação de criar formas de melhorar o ambiente citadino, empregando projetos voltados ao ordenamento da *urbe* como “[...] lugar do corpo sadio, império da razão disciplinadora”. Assim, o marco inicial do urbanismo clássico pode ser identificado no “Plano Hipodâmico”, de Hipódomos de Mileto, que previa a reestruturação do Porto de Atenas através da adoção da norma ortogonal, onde as ruas e as construções seguiam em forma de grade.

O advento da condição urbana, como *modus vivendi*, inaugura uma tradição que se estabeleceu como base da nossa cultura e pôs nas relações sociais a centralidade antes exercida pelos “deuses”. Vários são os espaços que abrigavam a comunidade citadina, necessários ao seu funcionamento: o Pritaneu, edifício público onde os cidadãos ilustres se reuniam para as refeições, receber estrangeiros e ofertar sacrifícios ao deus protetor da cidade; o Buleutérion, espaço que abrigava o bulé, ou seja, a Assembléia dos Cidadãos; a Ágora, que designava tanto a assembléia dos cidadãos como a praça do mercado relacionada às atividades econômicas e sociais típicas da vida urbana, além de ser o lugar de reunião, debate e deliberação coletiva.

A Ágora talvez seja o espaço que, na antiguidade clássica, melhor incorporava a idéia de lugar constituído e constituinte das relações sociais, tanto que inicialmente ela designava o ato de se reunir, refletir e debater sobre assuntos comuns passando a representar, concomitantemente, um espaço livre de edificações, delimitado por mercados e feiras, assim como por edifícios de caráter público. Portanto, a Ágora manifestava-se como expressão máxima da esfera coletiva na urbanística grega, sendo o espaço público por excelência. É nela que o cidadão grego

convivia com o outro, onde ocorriam as discussões políticas e os tribunais populares, portanto o espaço da cidadania.

O processo de concentração de riqueza experimentado, especialmente por Atenas, em função do comércio marítimo e do crescimento demográfico, talvez tenha sido a razão pela qual a palavra *Ágora* tenha agregado um novo sentido, quando esta passou a abrigar atividades mais ligadas às funções econômicas do que políticas. Isto não implicou em uso exclusivo de uma ou outra função, mas uma supremacia da praça de mercado sobre a assembléia. Assim, a profusão de artesãos e comerciantes na *Ágora* não ocasionou a perda de sua significância política, mas, aos olhos de atentos observadores da tradição clássica, a poluiu.

As novas atividades desenvolvidas na cidade e, principalmente, na *Ágora* ou praça, como espaço urbano de uso múltiplo, mesclando práticas políticas com práticas de mercado, podem ser observadas, nos relatos de Aristóteles (2002), como a causa da degradação e da decadência da tradição política clássica. Que, por sua vez, irá propor como solução à degeneração política em Atenas, uma “*Ágora livre*” dos elementos denotativos do mundo do trabalho, por meio da reorganização do espaço urbano.

É conveniente que os edifícios dedicados ao culto das divindades e aqueles reservados para os banquetes públicos dos primeiros juizes sejam agrupados num local apropriado a sua finalidade, a não ser que a lei dos sacrifícios ou o oráculo de Pítia não indique um local especial e determinado. Tal local deve ser suficientemente visível a fim de que a majestade dos deuses possa nele manifestar-se, e bem fortificado a fim de que nada possa temer de parte das cidades vizinhas. É ainda de toda conveniência que abaixo desse local se ache a praça pública, feita igual àquela da Tessália, que se chama a Praça da Liberdade (ou *Ágora Livre*). Tal praça será desimpedida de tudo o que se vende ou compra: os artesãos, os agricultores e os que desempenham profissões desse tipo não deverão dela se acercar, a menos que os chamem os magistrados. Ela não deixará de oferecer um espetáculo agradável, se as salas de exercícios dos homens de idade nela forem construídas. Efetivamente, é conveniente que os exercícios mesmos sejam separados de acordo com a idade, que alguns magistrados vigiem incessantemente as salas dos jovens, e que os anciãos possam ser admitidos na dos juizes. A presença e as vistas dos juizes inspiram a real modéstia e a reserva conveniente aos homens livres. A praça que vai servir de mercado para os produtos de toda espécie deve ser separada da Praça da Liberdade, e colocada de tal modo que seja fácil para ela levar tudo o que chega por mar e as mercadorias do país. [...] desejamos que a praça localizada na cidade alta seja dedicada ao descanso e que o mercado atenda a todas as transações entre os particulares (ARISTÓTELES, 2002:139, Grifo nosso).

Grosso modo, o pensamento aristotélico põe em evidencia, ou quem sabe inaugura, uma idéia que será absorvida e, muito frequentemente, posta em prática pelos sistemas de planejamento urbano do mundo ocidental, idéia fundamentada na seguinte premissa: “[...] desde que as características distintivas do espaço urbano conformam os modos de exercício de cidadania, a

reordenação do espaço da *polis* é requisito indispensável para a reordenação da política” (MAGALHÃES, 2005:45).

Assim, a alternativa apresentada por Aristóteles, para a recuperação do exercício da cidadania e da virtude perdida no desempenho das atividades políticas era o reordenamento da cidade. Tanto que, com o amadurecimento do fazer democrático, as assembleias periódicas em Atenas passaram a ocorrer na colina de Pnyx, um novo ambiente para o desempenho das funções democráticas e o exercício da cidadania, muito embora a Ágora mantivesse o seu caráter inalterado, com o Buleutérion e o Pritaneu.

A idéia de que a cidade não era apenas o resultado puro e simples de um aglomerado humano com suas edificações, agradava a gregos e romanos. Os espaços comuns, destinados a vida coletiva, representados pelas edificações oficiais, praças, santuários, locais de reuniões, mercados, dentre outros, juntamente com a crença de ser o solo citadino um ambiente sagrado, alimentavam essa convicção.

1.3 À sombra da *Pax Romana*

A concepção romana de cidade, apesar de agregar muito das civilizações conquistadas por este império, apresenta especificidades que merecem destaque. Em sua tentativa de mostrar as relações entre ritos religiosos e a fundação das cidades romanas, Joseph Rykwert (2006) argumenta que na antiguidade aceitava-se a idéia de que todas as coisas possuíam outro significado além do próprio, ou seja, no caso das cidades, havia a possibilidade de alguma coisa subjacente à forma e função. De maneira bem direta, o referido autor afirma que ao traçado urbano de uma cidade havia uma correspondência com cerimoniais elaborados, cujas ações utilizadas em sua fundação constituíam um modelo conceitual.

A lendária explicação sobre a fundação de Roma provavelmente se trata da narrativa mais difundida acerca da fundação de uma cidade: o assassinato de Remo, praticado por seu irmão Rômulo, motivado por ter cometido o sacrilégio de saltar sobre um lugar sagrado e inviolável, o fosso demarcatório das futuras muralhas da cidade. Uma lenda forte e significativa a povoar o imaginário de fundação das cidades, um fratricídio. Alguns autores vêem correspondência da lenda de fundação de Roma com o ato de mesma monta cometido na inauguração da vida em sociedade, a morte de Caim, o fratricídio mais famoso da história.

Correspondência ou não, impossível ignorar que a construção cultural sobre a idéia de cidade e vida coletiva, considera serem os termos praticamente sinônimos. Seja por um ato cruel e/ou sagrado, a consagração do urbano, mesmo em tempos remotos, transmite a idéia da complexidade de se viver em sociedade, graças a dificuldade que envolve as relações humanas.

Roma antiga não se constituiu pela simples vontade dos seus múltiplos deuses, as culturas etrusca e helênica muito têm a nos contar sobre esta civilização, que ao longo da história tantas outras influenciou, em especial os novos modelos de organização do espaço urbano. O poderio militar proporcionou a conquista de novos territórios, mas foi utilizando o urbanismo como instrumento político que o império assegurou a romanização das novas ocupações. Em outros termos, a expansão do Império Romano se fez pela conquista, mas também pela submissão, em um símbolo da onipresença do sistema político, social e religioso que emanava do poder central, coadunando com o conjunto de costumes e traços culturais difundido às mais distantes terras conquistadas.

Neste aspecto, as cidades romanas e, muito particularmente, as que foram fundadas especificamente por cidadãos romanos separados da metrópole e às quais se dá o nome de *colônias* – são uma imagem de Roma. Reproduzem tão fielmente quanto possível as instituições, os monumentos, os cultos da cidade-mãe, a *Urbs*, a Cidade por excelência, e encontramos em toda a parte, nos locais mais remotos das províncias mais longínquas, as características essenciais da capital (GRIMAL, 2003:11).

Era comum às cidades conquistadas a manutenção de um razoável grau de autonomia no que diz respeito as suas tradições e costumes, até porque “[...] em Roma, todas as raças se associavam e se misturavam: há latinos, troianos, gregos e, dentre em pouco, houve também sabinos e etruscos” (COULANGES, 1971:439).

No entanto, com o desenrolar da nova ordem, a aculturação tornava-se praticamente inevitável de forma que a remodelação urbana das províncias era desenvolvida à imagem e semelhança da cidade-mãe, tornando o urbanismo um instrumento capaz de transformar a cidade em uma realidade bastante concreta. Monumentos com a dupla função, de alimentar o espírito cívico e exprimir o prestígio da cidade; rede de infra-estruturas das mais diversas, necessárias ao suporte das aglomerações humanas; obras sanitárias propícias ao conforto e sociabilidade; anfiteatros para jogos e espetáculos; fórum, praça e mercado com seus pitorescos edifícios para o exercício da religião oficial, das assembleias políticas e dos negócios; enfim, uma série de espaços construídos para atender às mais variadas práticas

cotidianas necessárias ao convívio social imposto pela condição de vida urbana dos romanos. Desta forma, realizar o exercício de pensar na antiga cidade de Roma não há como deixar de se reportar ao império, do qual esta se tornara sede. E pensar no Império Romano, não há como se esquivar daquela que fora sua mais forte característica: uma grande construtora de cidades.

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

A ação expansionista do Império Romano e a criação de novas cidades à imagem e semelhança da cidade-mãe, além de compor a estratégia de romanização dos novos territórios, fora uma realização social das mais valiosas que Roma pôde ter feito a si mesma. Com exceção de poucos equipamentos, as novas cidades eram edificadas de forma padronizada, ou seja, um conjunto urbano-arquitetônico presente em todas as colônias que em quase nada ficava devendo à capital a não ser nas dimensões do tecido urbano. Parecia haver um planejamento quanto à limitação de suas populações e essa regulação demográfica favorecia a uma relativa auto-suficiência e um equilíbrio rural-urbano. Esses fatores de boa qualidade urbana nas novas cidades só tinham a contribuir com a harmonia também da matriz do império, que conseguia manter certo controle sobre a pressão de demanda, o que não ocorreria se a expansão se desse continuamente nos arrabaldes de Roma.

O advento da expansão dos domínios territoriais do império fez com que os romanos elaborassem uma doutrina urbanística uniforme para sua rede de cidades, uma vez que o grande número de localidades e a baixa qualificação dos primeiros ocupantes, geralmente soldados, não favoreciam inovações. Após a conquista de territórios alheios e, mais especificamente na fundação de novas cidades, era necessário planejar o assentamento, detalhar suas funções e seu ordenamento, articular os vários equipamentos com as localizações mais adequadas, mas nem sempre o tempo técnico necessário coincidia com o tempo político exigido, o que forçava a realização praticamente paralela do planejamento e da edificação das cidades: “[...] assim os fundadores romanos contentavam-se em aplicar um plano simples, sempre o mesmo, e que tinha o mérito de ser facilmente compreensível” (GRIMAL, 2003:17).

As cidades eram planejadas como simples unidades, com quarteirões de aproximadamente setenta e cinco metros de cada lado, com amplos espaços livres e edificações públicas que se

localizavam no início das principais vias. No século I a.C. essas vias sofreram com o congestionamento de tráfego, chegando a serem temas de regulamentos municipais tanto em Roma como nas províncias. Um plano simples, sempre repetido e de fácil compreensão derramava seus efeitos colaterais sobre a cidade. A urbanística de tabuleiro de xadrez parece não ter evoluído com as novas conquistas e com a experiência em se construir centenas de cidades, ou mesmo a engenharia romana de posse dos problemas de tráfego apresentado por Roma e propagado às províncias não conseguiu saná-los ou resolvê-los a contento.

[...] as estradas que cortavam o campo, levaram o grosso do tráfego a um ponto de encontro do centro da cidade, em vez de tocar a rede de ruas numa tangente nos arrabaldes ou de pelo menos formar uma grande praça vazia, livre do tráfego, perto do centro, a um lado da avenida. Assim, o antiquado cruzamento do centro produziu uma quantidade máxima de desnecessário congestionamento. E, embora a cidade pudesse ser dividida em *vici* – vizinhança ou bairros, com seus próprios centro ou mercados menores –, nada havia na própria rede de ruas que servisse para identificar essa unidade ou tornar mais coesiva a sua vida (MUMFORD, 2004:233-234).

A problemática levantada por Lewis Mumford reforça a tese de uma fragilidade conceitual romana no planejamento de suas cidades, com o traçado urbanístico baseado em figuras geométricas de fácil assimilação como o retângulo e o quadrado, que prevaleceram entre as formas adotadas para projetar as cidades. Por sua vez, as figuras geométricas eram cruzadas por duas retas perpendiculares entre si e sobre os medianos das laterais do quadrado ou do retângulo. Ao eixo norte-sul, os romanos denominaram *cardo*, ao eixo situado na direção leste-oeste, recebeu o nome de *decumanus*, que viera a constituir “o antiquado cruzamento do centro” citado acima por Mumford.

O império fez questão de mostrar toda sua pujança corporificando-a nos elementos de um grande conjunto urbanístico, implantado no centro daquela que se tornaria uma cidade-referência elementos que transbordaram os limites do seu tempo. Assim, edificações monumentais foram erguidas: um conjunto de Fóruns comunicantes entre si, englobando praças que traziam no centro um templo consagrado à divindade reverenciada pelo príncipe promotor; circunscrevendo as praças colunatas a oferecer abrigo e elegância aos logradouros; adaptação de vários prédios destinados às reuniões, leituras e serviços oficiais; tudo isso em escala gigantesca.

Conforme relata Pierre Grimal (2003:49), com esse novo ritmo de intervenções urbanísticas “[...] tratou-se de liberar o centro de Roma e criar vastos espaços para passeio, negócios e lazer [...]”, recuperando, dessa maneira, o atraso em relação a várias outras cidades. Conclui Grimal que: “Roma tinha-se verdadeiramente se transformado na ‘rainha das cidades’,

podendo servir de modelo às inúmeras cidades provinciais que prosperavam no ocidente ao abrigo da Pax Romana”.

Roma se desenvolvia como uma cidade aberta que se expande sobre um território cada vez maior. Os muros erguidos por Marco Aurélio circunscreviam apenas o núcleo central da cidade que, por volta do século III, contava com cerca de 1 milhão de habitantes exibindo uma imponência de verdadeira capital de um império que dominava todo o Mediterrâneo e, provavelmente, era a maior e mais populosa cidade do mundo já construída até o século XIX (BENEVOLO, 2005:163-175).

Para fazer a estrutura urbana funcionar, com uma população cada vez maior, não foram poucos os instrumentos e recursos técnicos necessários. Além da organização, do grande esforço e do trabalho coletivo, a cidade necessitava da estabilidade política do império para prover os meios à sua existência. Desastres involuntários, invasões inimigas e pestes acarretaram fortes períodos de desabastecimento, insegurança e dispersão da população urbana para os campos. Foi o princípio do fim.

Como bem frisou Mumford (2004:266), “[...] caiu o império, mas Roma continua em nós”. Língua, direito, organização militar e família, mesmo nos dias atuais carregam raízes romanas. A queda foi inevitável, porém, no imaginário coletivo, permaneceu a força de uma cidade que imprimiu no tempo e no espaço todas as efêmeras glórias deste mundo.

Pela análise feita quanto ao desenvolvimento da cidade durante ao Período Clássico e, coadunando com Marshall (2000:116), tem-se que:

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.

No entanto, a cidade romana foi a que mais transmitiu sua condição urbana prevalecendo, na atualidade, a influencia do Estatuto do Império Romano que previa a ordem dos espaços e suas ocupações sempre associadas a estrutura do poder político, que se relacionava com a expansão do Império (GOMES, 2002).

Tomando como referência o próprio Direto Romano, a cidade passa a ser pensada, de forma racional, com base na lei escrita:

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, 2002:32).

O Direito Romano sobreviveu ao próprio império que o criou passando a influenciar as nações modernas, que se inspiraram nos *Códices Romanos* ao redigirem suas leis, muitas vezes voltadas para o ordenamento dos espaços territoriais. A inclusão e ordenamento de espaços e pessoas, como ocorreram em Roma, acaba por diferenciar essa cidade clássica da *Polis Grega*, definida pelo sistema político e o posicionamento do cidadão dentro desse sistema. Portanto, a trajetória dos grandes impérios pode ser tratada a partir da formação, apogeu e declínio, o Romano não foge a regra. A decadência do Império Romano, durante o século V, contribuiu para que as cidades deixassem de ser o centro das relações humanas. No período subsequente, mesmo continuando a existir, as cidades ganharam novos contornos e foram adaptadas as necessidades medievais por uma questão de segurança.

1.4 Definida pela muralha

A queda do Império Romano, sob os efeitos da crise política e econômica, desestruturou suas cidades levando-as à ruína com a desintegração de suas redes de produção e sociabilidades, pulverizou pelos campos seus habitantes em busca de sustento e redenção. O cristão, herdeiro dos escombros de um mundo pagão, passou a reconstruir novo tecido e novo laço cívico que viriam a se constituir em outro padrão de urbanidade desencadeando, na longa duração, um movimento intenso e quase invisível que redesenhou o modelo de cidade medieval.

Muito embora as cidades nunca tenham deixado de existir no Período Medieval, as estruturas urbanas não se constituíam como o cenário principal das relações sociais e, em determinados aspectos, tenderam ao declínio. Com a decadência do Império Romano, no século V, e o gradual povoamento do ocidente pelos “invasores” germânicos, a centralidade político-administrativa deixa de existir, propiciando o surgimento de arranjos urbanos descentralizados e submetidos à demanda dos núcleos feudais.

Entretanto, Roma como erroneamente pode parecer, não deixou de existir, nem as cidades conquistadas e colonizadas pereceram de forma tal tornando-se inviáveis e inabitáveis abruptamente. Trata-se de um processo lento e gradual que inibiu o desenvolvimento das cidades durante o período subsequente ao declínio do último grande império da Antiguidade

Clássica, ou seja, o romano. As populações reduziram-se transformando o ambiente citadino, quando muito, em local de passagem. As cidades ficaram cada vez mais vulneráveis às invasões e a vida sujeita a todo tipo de agressões as quais ficavam cada vez mais difícil de serem evitadas. Com a produção sofrendo constantes quedas e as freqüentes ameaças de exércitos invasores, não restavam muitas alternativas à população senão a fuga para as montanhas ou lugares menos turbulentos como os mosteiros, locais que ofereciam proteção e alguma estabilidade frente às incertezas daquele contexto.

Na realidade, o mosteiro era uma espécie de *pólis*: uma associação, ou melhor, uma íntima fraternidade de pessoas que pensavam da mesma forma, não reunidas apenas para cerimônias ocasionais, mas para permanente coabitação, nem esforço para conseguir na terra uma vida cristã, dirigida exclusivamente, com unicidade de espírito para o serviço de Deus. [...] A colônia monástica tornou-se, na realidade, uma nova cidadela: um ponto religioso de apoio, que impedia que a retirada geral se encaminhasse por uma só estrada. Era, porém, uma cidadela da alma e seu palácio era a Abadia. (MUMFORD, 2004:270).

O declínio populacional, provocado pela fome, pela doença, ou pela queda do índice de natalidade, reduziu as populações urbanas e as cidades não tiveram como manter o dinamismo por meio de seus centros de produção e comércio. A cultura cristã em ascensão, surgida nessas circunstâncias, só tomou forma urbana por volta do século XI, no entanto, a vida na igreja e nos mosteiros já revelava as necessidades de uma era de inquietação com ênfase no recinto fechado, na necessidade de proteção e segurança, no perene e no contínuo.

Tudo leva a crer que essa necessidade de segurança superava todas as demais, constituindo-se numa obsessão urbana. Assim, essa forte e permanente necessidade fez com que se reconstituísse um antigo instrumento de amparo urbano, a velha e conhecida muralha: “Na verdade, foi tão bem sucedido esse modo renovado de conseguir segurança que, por volta do século X, o mosteiro de Saint-Omer tinha-se tornado uma cidade” (MUMFORD, 2004:274).

Definida pela muralha, a cidade medieval se constituiu pela mutação de núcleos dominados por uma autoridade eclesiástica ou por um leigo, que governavam de seu palácio episcopal ou de seu castelo. A lenta e progressiva reunião desses burgos permitiu a evolução urbana do núcleo primitivo da cidade que expandiu suas fronteiras sobre certa porção do território ao redor, o que, concomitantemente, proporcionou seu crescimento, ampliação da base tributária e, quem sabe, tenha criado uma primeira noção de subúrbio. “É certo que já existiam em Roma os arrabaldes, por exemplo, os arrabaldes dos marinheiros, da plebe, como a malafamada Suburre; mas a unidade contemporânea entre cidade e subúrbio, tão interdependentes, data da Idade Média” (LE GOLF, 1998:17).

Nesse sentido, a cidade revelou-se também espaço de exclusão, propício ao desenvolvimento da pobreza e da marginalidade para aqueles que não conseguiam integrar-se ao novo sistema hierárquico constituído. Outros segmentos, que de certa forma já se encontravam integrados socialmente, desejavam algo diferente daquilo que o sistema feudal podia apresentar. Conseqüentemente, setores ligados às atividades comerciais e artesanais pretendiam ver garantidas melhores condições para o desenvolvimento de suas atividades econômicas forjando, assim, o movimento comunal, que se pôs em defesa das liberdades e das aspirações do mercado, consolidando a força da burguesia.

O movimento, portanto, reúne um certo número de pessoas diversas que, tendo arrancado o poder dos senhores, conservam-no coletivamente e formam um grupo que toma o nome de burgueses, podendo também estes virem desses burgos, esses subúrbios que representam as novas formas de moradia e de organização da cidade. A denominação “comuna” surge quando existe a outorga, pelo senhor, de uma carta de liberdades e de privilégios: ela consagra o reconhecimento de uma forma inédita de organização coletiva (LE GOFF, 1998:98).

No tocante aos aspectos da dominação política na cidade, George Duby (1993) ressalta ser preciso considerar primeiro que o crescimento dos centros urbanos está relacionado com as cortes dos grandes senhores, havendo, portanto, uma ligação entre a vitalidade urbana e o poder senhorial. Ou seja, a cidade se define como um domínio que pertence a um ou vários senhores, representando um enclave territorial perante o mundo rural. Esses senhores concedem ou outorgam parte de seus direitos às comunidades urbanas ascendentes. Contudo, essa concessão nem sempre foi acompanhada pela aceitação geral dos cidadãos, de forma que grande parcela dos direitos teve de ser arrancada à força. Concessão ou conquista, ações aparentemente conflitantes, mas geradoras das garantias de segurança numa cidade fortificada, ao mesmo tempo em que ajudaram a revigorar as rodas de comércio, quando o seu desenvolvimento exigiu a expansão de novas fronteiras urbanas. O comércio, o acúmulo de capital, a produção manufatureira, enfim, todos esses fatores reunidos auxiliaram para que as cidades retomassem o curso do desenvolvimento urbano.

De acordo com a análise de Perry Anderson (1989), a história do apogeu das cidades medievais está relacionada com o progresso da civilização material, fruto da produção de excedentes agrícola e da evolução demográfica assistida na Europa ocidental partir do século X. Durante o referido período, as cidades voltaram a apresentar-se de forma consolidada, sob uma nova dinâmica de crescimento, em número considerável e com um também considerável grau de prosperidade que as conduziram a um nível de supremacia em relação ao mundo rural.

As evidências levam em conta uma série de fatores causais da nova ordem, como por exemplo, a estabilização dos últimos povos invasores, as inovações tecnológicas na agricultura e a manutenção do comércio internacional realizado pelas cidades marítimas. Desta forma, após o ano 1.000, o crescimento econômico na Europa incrementa e impulsiona a expansão urbana. Essa expansão, situada entre 1150 e 1330, pode ser acompanhada através de alguns indicadores. O aumento do contingente demográfico, descrito por Rossiaud (1981:99), expõem ser fruto de um processo pré-industrial, que alteraria todo o panorama do medievo, abrindo caminho para a consolidação das nações européias que nele surgiram:

Por volta de 1250, a rede urbana da Europa pré-industrial já estava traçada: Paris era uma das maiores cidades, com cerca de 200.000 habitantes, as metrópoles italianas contavam com o contingente populacional que variava de 60.000 a 150.000 habitantes. Centenas de pequenas cidades cobriam o mapa da Europa, com uma população que variava de 1.000 a 10.000 habitantes.

A crescente população urbana exigia a expansão territorial da cidade na mesma escala. Quanto ao aumento da superfície, Bonnassié (1985:53) descreve ter possibilitado a ampliação das cidades existentes e o surgimento de outras, na medida em que “[...] algumas cidades, como Bordéus, possuíam de 30 a 170 hectares, outras ampliavam a construção de sucessivas muralhas e havia ainda a criação de cidades novas, tais como Villeneuve e Neuville”.

O terceiro indicador que propiciou a retomada do crescimento das cidades, na Europa Ocidental, a partir do século X, refere-se ao desenvolvimento do aparelho urbano que, segundo Le Goff (1998:64), significou:

Além da importância das feiras e do comércio, que conferiam à cidade sua função econômica, merece destaque a função religiosa, exercida pelas ordens mendicantes; a função cultural das escolas e universidades e a função política, onde se percebe as lutas pelo domínio do poder nas cidades.

A fundação das cidades novas e o desenvolvimento das cidades-Estado foram interrompidos em meados do século XIV por uma série de doenças, em especial a peste disseminada entre os anos de 1348 e 1349, tendo como consequência a queda demográfica. Independente desta intercorrência, já no século XIII, a estrutura principal da cidade medieval se encontrava bastante consolidada, porém não mais assume a forma estática adquirida na Alta Idade Média. A muralha, que mantinha a cidade protegida do mundo exterior, se expande sobre os arrabaldes de forma concêntrica e irregular. Quanto a dinâmica da população, a dicotomia centro e periferia definia os estamentos da sociedade a partir dos espaços urbanos ocupados por ricos e pobres. O centro da cidade era o espaço de concentração por excelência e ali se

encontrava uma rede qualificada de infra-estrutura e intervenções arquitetônicas: palácios, catedrais e mercados.

Outro aspecto era a existência de uma rede de vias irregulares, porém organizadas de tal maneira a constituir um conjunto urbanístico coerente de bairro e cidade, por meio da hierarquização de ruas em principais e secundárias. As casas e ruas eram guardadas por torres que tinham dupla função: exprimir segurança e opulência. Destaca-se também que as cidades de maior porte apresentavam espaços públicos com estruturas complexas a abrigar a sede de diversos poderes, em mais de uma área central de caráter governamental, religioso, cooperativo ou comercial.

Pela análise das características constata-se a existência de uma preocupação quanto ao ordenamento urbano, que previa a divisão dos espaços públicos e privados, com traçados de ruas e bairros. Este conjunto de características morfológicas, ao contrário do que possa parecer, conseguiu gerar um padrão construtivo coerente, com unidade estética e difundir-se por toda Europa na segunda metade do século XII. O estilo gótico tanto ficou reconhecido como linguagem internacional que mereceu do pai da arquitetura moderna esta singela homenagem:

Quando as catedrais eram brancas a Europa havia organizado as atividades produtivas segundo as exigências imperativas de uma técnica nova, prodigiosa, loucamente temerária, cujo emprego conduzia a sistemas de formas inesperadas – formas com um espírito que desdenhava as regras de mil anos de tradição, e não hesitava em projetar a civilização numa aventura desconhecida. Uma língua internacional favorecia a troca de idéias, um estilo internacional era difundido do Ocidente para o Oriente, do Norte para o Sul [...]. As catedrais eram brancas porque eram novas. As cidades eram novas: eram construídas de todas as medidas, ordenadas, regulares, geométricas, segundo um plano [...]. Sobre todas as cidades e todos os burgos cercados de novos muros, o arranha-céu de Deus dominava a paisagem. Tinha sido feito mais alto do que se podia, extraordinariamente alto. Era uma desproporção no conjunto; mas não, era um ato de otimismo, um gesto de altivez, uma prova de maestria. O novo mundo começava. Branco, límpido, jovial polido, nítido e sem retornos, o novo mundo se abria como uma flor nas ruínas. Tinham sido deixados para trás todos os usos reconhecidos, tinha-se dado as costas ao passado. Em cem anos o prodígio foi levado a termo, e a Europa foi mudada (LE CORBUSIER, 1963:17-18, tradução livre).

Portanto, a partir do século XII, transforma-se a configuração da cidade medieval sobre modificações em termos espaciais e populacionais, mesmo com a preservação de alguns aspectos histórico-culturais dos séculos anteriores.

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).

A centralidade administrativa, religiosa, econômica e das demais relações sociais, retorna ao ambiente urbano, que se apresenta como um “[...] teatro específico de uma vida de relações, que lentamente se distingue daquela que talha as sociedades rurais” (MENJOT; BOUCHERON, 2005:18).

Assim, a concepção de um mundo urbano, para a Idade Média, pode ser tratada através da identificação de períodos distintos. A muralha, representação que mais distingue a cidade medieval das demais surge como sinônimo de defesa contra a ameaça eminente de invasão e subjugação que se apresentavam naquele contexto de instabilidade e crises. A partir do século XII, a trajetória das cidades da Europa Ocidental, retoma seu curso desenvolvimentista, que prossegue até a chegada da modernidade e o surgimento do símbolo de urbanização que seria perseguido pelas demais nações espalhadas por diferentes continentes.

Durante o período que se estendeu entre o fim da Idade Média até o século XV as unificações e reestruturações dos estados-nação europeus concentraram as forças dos diversos países desse continente. Aqueles que, como Portugal e Espanha, conseguiram atingir a centralidade política passaram a canalizar seus empreendimentos na política expansionista com a fundação de colônias na África e nas Américas. França e Inglaterra, envolvidas em conflitos internos e externos, foram coadjuvantes durante o Período Colonial, o que exigiu dessas nações alternativas à falta de colônias. Na conjuntura do Período Moderno, as colônias do Novo Mundo passaram a ser os principais produtores e fornecedores de alimentos para a Europa, além de criar condições para os investimentos em outros setores da sociedade europeia, o que propiciou o desenvolvimento urbano desse continente. O espaço urbano sobrepõe-se ao rural, e a trajetória seguinte expôs a formação de um modelo a ser seguido mesmo no período subsequente.

1.5 PARIS: capital “mundial” do século XIX

Ao que denominamos cidade moderna é, de certa forma, uma derivação dos mais importantes acontecimentos sócio-econômicos e político-culturais das Revoluções Francesa e Industrial (ERIC HOBSBAWM).

1.5.1 Um tempo impregnado do seu contrário

A remodelação dos espaços e das sociedades, durante os séculos XVIII e XIX, pode ser tratada a partir da análise do processo de transformações profundas, radicais e universais, que tiveram como palco a Europa. Surgia a sociedade baseada na ideologia liberal que nasceu e içou ao poder uma burguesia politicamente excluída do Antigo Regime, mediante um processo de Revoluções Burguesas que tiveram lugar de destaque, principalmente, na França e na Inglaterra.

Entretanto, não se trata de eleger um fenômeno-evento, a exemplo da industrialização, como único responsável pela urbanização das cidades européias a partir do século XVIII. O estudo dos processos revolucionários europeus do referido século serve como objeto de análise na medida em que, naquele contexto, houve a problematização das cidades modernas e/ou industriais. Entretanto, não se busca na presente pesquisa eleger uma causa – a Revolução Industrial – como o único responsável pelo efeito gerado – a urbanização moderna. Em certa medida, o surgimento do fenômeno industrial contribuiu para a aceleração das transformações sociais. Ou seja, o processo de modificação das relações de sociabilidades foi otimizado com a transferência das relações de produção para o ambiente urbano, o que, coadunando com as relações políticas e sociais próprias deste ambiente, contribui para que a questão urbana fosse tratada com mais veemência pelo poder público. Dessa maneira, a sociedade ocidental do século XIX viu surgir uma nova ciência dedicada ao estudo das cidades, o urbanismo, que no século seguinte, encontraria sua configuração científica (BRESCIANI, 2002:18-20). Diante do exposto, torna-se necessário, mesmo que de forma sintetizada, conhecer os fenômenos revolucionários que serviram de alavanca para o processo da urbanização moderna.

Pondo fim às estruturas do Absolutismo e do Feudalismo, surge a ordem capitalista e, concomitantemente, a potencialização das capacidades humanas de produzir mercadorias,

tecnologias e serviços. A partir da Revolução Industrial² a humanidade experimenta, pela primeira vez na história, a capacidade de produção industrial e desenvolvimento em larga escala. Enquanto a Revolução Industrial inglesa moldou a economia do mundo ocidental e impulsionou o processo de modernização dos meios de produção, a Revolução Francesa proporcionou às transformações econômico-sociais do período numa linguagem política, baseada no liberalismo e na democracia.

É já o “mundo moderno” no qual vivemos. Embora estejamos convivendo hoje com um momento ainda mais intensamente marcado pela saturação tecnológica, podemos perceber que é dentro dessa configuração histórica “moderna”, definida a partir da passagem do século, que encontramos nossa identidade (SEVCENKO, 1998:11).

Sob o governo da burguesia se afirmam tanto a liberdade econômica quanto política, fatores semelhantes que irão possibilitar o surgimento do indivíduo moderno, para quem as luzes do pensamento liberal se acenderam. Neste recente elemento urbano, o cidadão, que testemunha em meio às multidões um mundo em processo de modernização, foi impelido a desvendar infinitos códigos num universo repleto de imagens, tão distinto do seu ambiente agrário original.

O crescimento vertiginoso da população e sua concentração nas cidades – sintomas de condições da mutação industrial – constituíram talvez a experiência social mais notável e de maior ineditismo entre os anos de 1830 e 1850. O impacto desconcertante da multidão, concentrada numa forma até então inédita de ocupação vital, também aprofundou a consciência de ruptura com as características mais estáveis da existência rural (SALIBA, 1991:32).

Condenado à convivência com o progresso o cidadão testemunha as vertiginosas mudanças e intervenções no espaço urbano que fazem do seu “sonho feliz de cidade” um pesadelo de concreto, rápido e excessivo. Diante da nova cidade, os conflitos ganham novos contornos:

[...] as transformações econômicas e sociais deixam, nas cidades, marcas ou sinais que contam uma história não-verbal pontilhada de imagens, de máscaras que têm como significado o conjunto de valores, usos, hábitos e crenças que nutriram, através dos tempos, o cotidiano dos homens (FERRARA, 1990:03).

² Falamos aqui, mais especificamente, da Segunda Revolução Industrial ou Revolução Científico-Tecnológica, muito mais complexa, ampla e profunda do que um mero desdobramento da primeira. Dando um salto qualitativo como quantitativo em relação à primeira manifestação da economia mecanizada. Resultando da aplicação das mais recentes descobertas científicas aos processos produtivos, este processo revolucionário possibilitou o desenvolvimento de novos potenciais energéticos, como a eletricidade e os derivados de petróleo, dando assim origem a novos campos de exploração industrial, como: os altos-fornos, as indústrias químicas, novos ramos metalúrgicos, como os do alumínio do níquel, do cobre e dos aços especiais, além de desenvolvimentos na área de microbiologia, bacteriologia e bioquímica, com efeitos dramáticos sobre a população e conservação de alimentos, ou na farmacologia, medicina, higiene e profilaxia, com um impacto decisivo sobre o controle das moléstias, a natalidade e o prolongamento da vida (SEVCENKO, 1998:8-9).

Uma experiência sem paralelo na história: trânsito, muito barulho, vida em ebulição, adensamento humano e muito movimento, expressão máxima do *modus vivendis*.

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

A nova ordem estabelecida exigiu adaptações de tudo e de todos, inclusive do espaço. Estados e territórios foram submetidos a uma vertiginosa mudança num período em que as fervilhantes utopias encontravam no urbanismo um instrumento poderoso de reforma social. Ou seja, imaginava-se que planejar a cidade significaria planejar, concomitantemente, o território e a sociedade. Grosso modo, assim se apresentava o pensamento urbanístico europeu naquele momento histórico.

Estamos falando, portanto, de um momento em que uma certa burguesia industrial, orgulhosa de seu avanço, viu na ciência a possibilidade de expressão de seus mais altos desejos. Tal qual uma revolução industrial que não acaba mais, aqueles homens passavam a domar a natureza a partir de uma miríade de invenções sucessivas. Cada novo intento levava a uma cadeia de invenções, que por sua vez abria perspectivas e projeções inéditas. Dos inventos fundamentais aos mais surpreendentes, das grandes estruturas aos pequenos detalhes, uma cartografia de novidades cobria os olhos desses homens, estupefatos com suas máquinas maravilhosas (COSTA; SCHWARCZ, 2000:10).

Mas, nem tudo representava ciência e beleza, progresso e esperança. A ação inovadora que determinava uma nova forma de produzir bens e serviços, de organizar o espaço, de pensar e viver esse mundo em ebulição era movido por uma força binária capaz de, ao mesmo tempo, erguer e destruir. Para Karl Marx correspondia ao momento em que a humanidade encontrava-se impregnada do seu contrário, ou seja, guiada por uma força motriz capaz de renovar as esperanças e de fazer tudo estranhar, num antagonismo entre progresso tecnológico e atraso social que passaram a conviver lado a lado numa mesma sociedade.

De um lado tivemos acesso à vida, forças industriais e científicas de que nenhuma época anterior, na história da humanidade, chegara a suspeitar. De outro estamos diante de sintomas de decadência que ultrapassam em muito os horrores dos últimos tempos do Império Romano. Em nossos dias tudo parece estar impregnado do seu contrário. O maquinário, dotado de maravilhoso poder de amenizar e aperfeiçoar o trabalho humano, só faz, como se observa, sacrificá-lo e sobrecarregá-lo. As mais avançadas fontes de saúde, graças a uma misteriosa distorção, tornaram-se fonte de penúria [...] Na mesma instância em que a humanidade domina a natureza, o homem parece escravizar-se a outros homens ou à sua própria infâmia [...] Todas as invenções e progressos parecem dotar de vida intelectual as forças materiais, estupidificando a vida humana ao nível da força material (MARX; ENGELS, 1998:19).

Um fenômeno que reforça a máxima freudiana de que não há crescimento sem dor. A dor de uma modernidade desejada onde o impulso criador/inovador, a percepção da totalidade e o princípio dialético, pelo qual se experimentaria a sensação de ganho e de perda, de fascínio e de repúdio diante das transformações que se desencadeiam em turbilhão parece ser uma espécie de princípio básico. Esse processo, inexorável ao capitalismo, possibilita aos indivíduos a sensação de experimentar a vivência de dois distintos mundos, um que se dá a entender e se faz com rapidez e outro que, ao aparentar-se sólido, é transposto pelo novo (PESAVENTO, 1997).

Isso é o que Berman, citando Marx, denomina de dialética da vivência da modernidade, ou seja, “[...] ser moderno é viver uma vida de paradoxo e contradição [...] é fazer parte de um universo no qual, tudo que é sólido desmancha no ar” (BERMAN, 1986:20). A contradição estaria presente na base deste mundo moderno revolucionado pelo sistema capitalista.

Os anos do Oitocentos foram de transformações em escala jamais imaginada pela humanidade. Um vertiginoso crescimento das cidades e de suas populações imputava aos seus governos infindáveis demandas relativas à organização espacial, infra-estrutura urbana e os mais diversos tipos de serviços públicos. Farto maquinário, derivado do avanço da ciência aplicada à tecnologia, impunha o progresso como expressão máxima de valor cultuado pelas elites burguesas, que sustentava seu desejo de classe e sua necessidade de triunfo. No entanto, era do ventre dessas transformações capitalistas que surgiam as condições mais miseráveis de trabalho e existência, dando margem à criação do processo social de resistência e luta, a partir de movimentos associativos dos trabalhadores. Enfim, a homogenia pretendida pelo ávido capitalismo criava um novo mundo e também o seu contrário, dando aos viventes da época a sensação de que a vida se fazia num movimento helicoidal de atração e repúdio.

Um movimento detectado não só por Marshall Berman (1986), mas por vários autores anteriores – Marx, Baudelaire, Benjamin, Aragon. Autores contemporâneos ao processo, ao vivenciarem a gênese do fenômeno, adiantaram a evidência de uma modernidade permeada pelo processo de produção capitalista que impunha a relação entre formas de produção, desenvolvimento urbano e literatura.

Jacinto, personagem de Eça de Queiroz (2006:46), em *A Cidade e as Serras*, um grande apreciador da “civilização”, adepto das ciências e do conforto, expressa muito bem esse momento:

Por uma conclusão bem natural, a idéia de Civilização, para Jacinto, não se separava da imagem de Cidade, duma enorme Cidade, com todos os seus vastos órgãos funcionando poderosamente. Nem este meu supercivilizado amigo compreendia que longe de armazéns servidos pôr três mil caixeiros; e de Mercados onde se despejam os vergéis e lezírias de trinta províncias; e de Bancos em que retine o ouro universal; e de Fábricas fumegando com ânsia, inventando com ânsia; e de Bibliotecas abarrotadas, a estalar, com a papelada dos séculos; e de fundas milhas de ruas, cortadas, pôr baixo e pôr cima, de fios de telégrafos, de fios de telefones, de canos de gases, de canos de fezes; e da fila atroante dos ônibus, tramas, carroças, velocípedes, calhambeques, parelhas de luxo; e de dois milhões duma vaga humanidade, fervilhando, a ofegar, através da Polícia, na busca dura do pão ou sob a ilusão do gozo – o homem do século XIX pudesse saborear, plenamente, a delícia de viver!

Era o Século das Luzes e também de “apagões” humanos advindos das pestes e enfermidades; da *Belle Époque*³ e da jornada de trabalho de dezesseis horas para homens, mulheres e crianças; das Exposições Universais e da precarização da vida urbana.

As Exposições Universais, provavelmente o mais importante mecanismo de transmissão das concepções urbanísticas do Século das Luzes, ocorreram no formato de grandes feiras que expunham produtos de diversos países e que buscava condensar o que o século XIX entendia como modernidade: o progresso advindo da ciência e da indústria; a liberdade entendida como livre mercado; o cosmopolitismo baseado na idéia de que o conhecimento humano e a produção seriam transnacionais e sem limites. Verdadeiro retrato da sociedade burguesa que se formava e se consolidava por todo o mundo como uma vitrine da modernidade. A primeira versão das Exposições Universais foi realizada na Inglaterra vitoriana no ano de 1851. Em Paris, as exposições consagraram o grande poder do homem sobre o mundo, sendo a primeira em 1867. As cidades onde as exposições foram montadas como Londres, Paris, Chicago, entre outras, foram os epicentros da modernidade.

As Exposições Universais propunham ser um retrato em miniatura do mundo moderno avançado, composto de espetáculos nos campos da ciência, das artes, da arquitetura, dos costumes e da tecnologia. A idéia era mostrar e ensinar as virtudes do tempo presente e confirmar a previsão de um futuro excepcional. A Torre Eiffel, o palácio de cristal e a roda

³ A partir da Revolução Francesa, em 1789, inicia-se o período em que o progresso assumiu um patamar de destaque no pensamento ocidental. Foi no século XIX, cujos avanços da industrialização, a melhoria do bem-estar, do conforto, e da segurança – para a elite –, vão caracterizar o que se denomina para o final desse século de *Belle Époque*. Caracterizada como época de grande euforia e ufanismo social, que revela o contexto da história da Europa em fins do século XIX até a Primeira Guerra Mundial. Foi considerada a “era de ouro”, da beleza, da inovação e da paz entre os povos; designa também o clima artístico e intelectual do período quando novas invenções tornavam a vida mais fácil em todos os níveis sociais e a cena cultural estava em ebulição. Foi uma época marcada por profundas transformações culturais que se traduziram em novos modos de pensar e viver o cotidiano (BARROS, 2005).

gigante eram os símbolos visíveis do avanço tecnológico exibido nas feiras mundiais. A construção da imagem da superioridade do presente ocidental – através da engenharia, da medicina, da antropologia, da criminologia, da arqueologia, entre outras ciências – permitia uma nova avaliação do passado e dos "outros". A exibição do exótico, sob a forma de produtos, costumes e mesmo indivíduos naturais das colônias atestava o poderio e o expansionismo das nações centrais e confirmava sua hegemonia cultural. Organizadas como expressão do progresso supranacional, as exposições estiveram conectadas com festas e calendários nacionais. Programadas como momento de reconciliação entre nações, acabaram fornecendo material simbólico para o culto da nação e para a construção dos nacionalismos que cresceram após a Primeira Guerra Mundial.

Foi um fim de século de muitas faces e brilho, mas também de muita fumaça, onde o esplendor da sociedade produtora de mercadorias não se encontrava imune às ameaças e ao contraditório:

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

A cidade de Paris, do Segundo Império⁴, constituiu-se como o principal ícone da modernização e modernidade urbana. Se o turbilhão de contrastes significava o grande sacrifício de uma vida que se fazia moderna, Paris era o seu altar. Um altar de sacrifícios onde foram desvendados o processo de construção do mundo material moderno e o espírito do século XIX. Os métodos produtivos em constante aperfeiçoamento, exigência de uma indústria crescente, põe ao alcance do também crescente mercado consumidor uma quase infindável quantidade de produtos. Tudo se torna novo e logo é superado, numa avalanche de consumo que transforma em mercadorias: pessoas, palavras, casas, cidades e manifestam novo significado a sua verdadeira essência. Em outros termos, o que Marx definiu e Benjamin reforçou: um fetiche alienante.

⁴ Segundo Império Francês, se constituiu como regime monárquico bonapartista, implantado por Napoleão III, entre os anos de 1852 a 1870, englobando os períodos históricos da Segunda e Terceira República Francesa. Caracterizado pela ditadura, modernização e desenvolvimento econômico, o que marginalizou o legislativo e as forças de opressão. Durante este período a capital, Paris, foi centro de algamas Exposições Universais, para onde convergiam a divulgação do progresso cultural e industrial do mundo.

Dessa forma, Benjamin pensa o século XX valendo-se do espetáculo oferecido por Paris naquilo que a modernização tem de mais concreto – as passagens, os panoramas, as exposições, as remodelações urbanas, as exposições universais, as novas técnicas e inventos –, mas também daquilo que se encontrava encoberto, não dito: a dominação do capital sobre o trabalho, os silêncios produzidos na história pela ordem burguesa, as relações sociais subjacentes ao sistema de fábrica, a expulsão dos pobres dos centros das cidades, a defesa da propriedade em nome da ordem, o progresso do capital entendido como progresso do social, etc., etc. (PESAVENTO, 1997:35).

O ideário de modernidade é marcado por fortes evidências de contradições e mudanças e uma sensação individual e coletiva de experimentar um mundo em rápida transformação. Foi o advento do capitalismo que possibilitou o desenvolvimento de múltiplas áreas do conhecimento ao mesmo tempo em que propagava a mercantilização da vida. Um período onde o espetáculo da modernização e da modernidade, responsáveis pelo avanço da ciência e de sua aplicação técnica, proporcionariam o palco ideal para a remodelação das mais expressivas cidades que abrigavam o ideário de sociedade. Boa parte desse desejo de progresso foi materializado por meio da modernização urbana de várias cidades capitais, numa dinâmica tão intensa que reverberou até as mais longínquas localidades, sendo Paris expressão máxima desse movimento.

1.5.2 A gênese de um fenômeno Universal

O processo de urbanização do continente europeu experimentou um vertiginoso crescimento estimulado pelo triunfo da economia capitalista industrial, no século XIX, que pode ser expresso pela demografia do período. Por volta de 1851, Paris contava com, aproximadamente, um milhão de habitantes e Londres dois milhões e meio, trinta anos depois as respectivas cidades alcançariam dois e quatro milhões. Berlim, a capital alemã, no ano de 1849, tinha uma população de trezentos e setenta e oito mil habitantes, passando a quase um milhão em 1875. Em Viena eram quatrocentos mil habitantes no ano de 1846, totalizando setecentos mil em 1880. Nos primeiros trinta anos do século XIX, Manchester viu a sua população ser multiplicada por três (PECHMAN; FRITSCH, 1985).

O crescimento acelerado das cidades mais importantes da Europa teve como consequência um fenômeno que se tornou praticamente universal naquele continente: o adensamento urbano caracterizado pela alta concentração populacional dos bairros mais antigos e das vilas operárias surgidas ao redor das fábricas, em espaços periféricos aos centros urbanos. O

vertiginoso crescimento urbano foi acompanhado de um quadro de degradação do ambiente que levou Friedrich Engels, em 1845, denunciar as péssimas condições de vida e trabalho da classe operária inglesa a partir da observação da cidade de Manchester, espelho da precariedade urbana, em meados do século XIX na Europa.

É difícil imaginar a mistura desordenada das casas, escarnecendo de qualquer urbanística racional, o seu apinhamento, de tal ordem que se encontram literalmente em cima umas das outras. E a culpa não é somente imputável aos edifícios sobreviventes dos velhos tempos de Manchester: em tempos mais recentes a confusão foi levada ao máximo, pois onde quer que houvesse um bocadinho de espaço entre as construções da época precedente continuou a construir e a remendar, até arrebatat entre as casas a última unha de terreno livre susceptível de ser utilizado [...].

[...] Ao longo do rio estão ainda intercaladas fábricas: também aqui as construções são, portanto, apertadas e desordenadas, tal como na parte inferior de Long Millgate. À direita e à esquerda, uma quantidade de passagens cobertas conduz da rua principal aos numerosos pátios, nos quais se depara com uma revoltante imundície que não tem igual, particularmente nos pátios virados ao Irk, que contêm as mais horrendas habitações que eu alguma vez vira [...].

O primeiro pátio [...] durante a cólera encontrava-se em condições tais que a polícia sanitária teve de o desimpedir, limpar e desinfetar com cloro (ENGELS apud BENEVOLO, 1994:37-40).

A insalubridade dos espaços urbanos tornou-se uma das questões mais prementes em meados do século XIX, demandando ao poder público, dos diversos países europeus, enfrentamento e solução. Como demonstra os dados para algumas cidades inglesas, em Birmingham, de cada mil habitantes o coeficiente de mortalidade se eleva de 14,6 para 17,2; em Bristol, de 16,9 para 31; em Liverpool, de 21 para 34,8; e em Manchester, de 30,2 para 33,8 (PECHMAN; FRITSCH, 1985).

As várias epidemias vivenciadas pelas cidades européias, além de colocar em risco real as economias e o desenvolvimento dos mais importantes centros urbanos do mundo, punham em cheque os cultuados paradigmas burgueses, que davam suporte ao capitalismo industrial: a ciência e o progresso. Portanto, de um real e concreto problema a ser enfrentado, a higienização passa a se constituir em um dos principais instrumentos ideológicos que viria, não somente justificar o radical processo de modernização urbana, mas também validar e legitimar as ações mais torpes praticadas contra uma imensa população desprovida de todo e qualquer amparo.

Visualizar a estreita correlação entre o espaço construído e a precariedade das condições sanitárias foi apenas uma questão de tempo. Em decorrência dessa lógica, a legislação urbanística passou a incorporar não somente as preocupações do momento, mas gerar alternativas às questões de higienização das cidades, como também açambarcar os demais

desejos e necessidades da época que se definia pela trilogia: higiene, embelezamento e racionalização do espaço.

A descoberta de que a insalubridade estava por detrás da crise que se desenhou nas cidades em franco processo de crescimento iria levar à fundação da urbanística moderna. A higienização das cidades demandava a adoção de medidas tão amplas em seu tecido urbanístico que, no fim e ao cabo, saneá-las acabava por significar reformá-las em toda a sua amplitude. Livrar as cidades do fantasma das doenças era empresa que transcendia a competência do médico sanitário. Tratava-se, em verdade, de replanejar as cidades, de escorá-las em novos fundamentos, de submetê-las a novas formas de organização (PECHMAN; FRITSCH, 1985:142).

Como exposto, podemos então dizer que eram três os principais ideais que se faziam manifestos no processo de remodelação urbana das cidades europeias, em especial de Paris: higienização, embelezamento e racionalização (BENJAMIN, 1985). Desta maneira, a capital francesa, com a adoção de uma concepção urbanística nunca antes experimentada, se transformou no símbolo do ideal urbano.

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 europeias de porte. Entendemos, todavia, que se Paris se constituiu no paradigma da cidade moderna, metonímia da modernidade urbana, isso se deve, em grande parte, à força das representações construídas sobre a cidade, seja sob a forma de uma vasta produção literária, seja pela projeção urbanística dos seus projetos, personificados no que se chamaria o *haussmanismo* (PESAVENTO, 2002:31).

Os ideais que se constituíam nos novos atributos da metrópole moderna deveriam torná-la: limpa e saneada, para livre se fazer das pestes e epidemias comprometedoras do desenvolvimento; bela e deslumbrante, para se constituir num jogo de espelhos a refletir tanto a realidade concreta quanto os símbolos e valores do ideário de modernidade; e, por fim, lógica e racional, de forma a criar uma estrutura retificadora do traçado das vias no intuito de promover a circulação do que se valorizava – o ar e a água, bens e capitais, homens e mercadorias –, bem como, descartar o que tanto se temia e desprezava. Conforme preconiza Hobsbawm (1996), para os planejadores de cidades, os pobres representavam uma ameaça pública, suas concentrações potencialmente capazes de se desenvolver em distúrbios deveriam ser cortadas por avenidas e bulevares, que levariam os pobres dos bairros populosos a procurar habitações em lugares não especificados, mas presumidamente mais sanitizados e certamente menos perigosos.

Do simplismo datado e redutor que via na abertura dos Boulevards apenas um ato deliberado para facilitar a marcha dos canhões sobre o povo e acabar com as barricadas, passou-se a estudar as respostas que a remodelação geral da cidade dava a representações anteriores e a problemas urbanos prementes de salubridade e circulação, o que significava equipá-la com ruas pavimentadas, praças arborizadas,

parques, jardins, escolas, teatros, estações, esgotos, transportes, imóveis padronizados com fachadas em pedra e providos de água, luz e gás, medidas que, independentemente de qualquer ideologia e da especulação inerente a esse processo, trariam novas condições cotidianas de vida. Havia na Paris do Segundo Império, um sentimento geral de que era preciso fazer alguma coisa para resolver os conflitos sociais, os problemas decorrentes da falta de saneamento e de mobilidade na cidade capital, cada vez mais cosmopolita (SALGUEIRO, 2001:23-24).

Os argumentos sobre a remodelação urbana de Paris, com seus suntuosos *Boulevards*, são das mais variadas ordens: vão da fé na racionalidade técnica em busca de um maior controle social, passa pelos argumentos favoráveis às motivações estéticas, chegando às reflexões de caráter filosófico, que acusam esse movimento de realizar uma ruptura com a tradição. Assim, o tipo de urbanização que surgiu da modernidade na Europa pode ser vista como a expressão de um cenário complexo envolvendo uma série de variáveis que, conjugadas simultaneamente, resultaram em um modelo que conseguiu capturar a essência de uma época e se fazer universal. No entanto, sem desconsiderar o seu caráter multifacetado, torna-se fundamental pensar no que estava ocorrendo com o capital neste período.

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

Conforme menção de David Harvey (1989), já no século XVIII, Paris manifestava traços que indicariam sua futura condição de protagonismo, convertendo-se, no século seguinte, como a segunda maior cidade da Europa. Há bastante tempo a capital francesa crescia envolta por uma onda de especulação financeira, em boa parte proveniente dos investimentos em infraestrutura urbana. A forte presença do capital imobiliário renovando os edifícios privados, juntamente com o Estado francês intervindo nos espaços e prédios públicos, com recursos provenientes das colônias, possibilitou a organização espacial adaptada ao processo de acumulação do capital.

O processo de reformulação de Paris se deu em uma enorme escala de grandeza, projeto que além de encerrar a recuperação do poder imperial tinha intrínseco um conteúdo de ordem classista. Haussmann e sua equipe conseguiram captar intenções latentes e manifestas nesse processo percebendo que a transformação de Paris tinha que dar conta de um problema de escala da cidade. O primeiro projeto ao prefeito apresentado foi recriminado e descartado, por

serem as avenidas projetadas demasiadamente estreitas, o desejo era que essa largura fosse triplicada, e assim foi feito. Essa ambição não era apenas para atender as motivações manifestas como a racionalidade técnica, o controle social, os novos padrões estéticos ou as intenções de ruptura com a tradição, antes de tudo, Haussmann conseguiu entender, que para alocar o capital excedente teria que edificar uma cidade nunca vista e jamais imaginada. Mais que remodelar a cidade, tornando-a salubre aos cidadãos, Haussmann empreendeu suas obras para serem vistas e apreciadas, fazendo aguçar o desejo de governantes de várias nações em seguir a perspectiva urbanística adotada em Paris.

A dimensão monumental e teatral dos trabalhos de Haussmann na Paris do Segundo Império se teria encarregado de obscurecer o trabalho subterrâneo da instalação da infra-estrutura urbana. Em Paris, os resíduos barrocos da perspectiva finalizada em monumentos encobririam o caráter moderno e funcional dos equipamentos coletivos urbanos, equipamentos situados no subsolo das cidades e mantidos apartados da vista do cidadão. Seria exatamente essa dimensão espetacular das reformas do prefeito de Luis Napoleão Bonaparte o que teria levado os contemporâneos a ser incapazes de reconhecer o teor moderno das obras sanitárias realizadas na Inglaterra sem o recurso à produção de efeitos visuais, ou seja, desdenhando o apelo a elementos materiais inerentes à estrutura arquitetônica e urbanística sobre o solo. Os contemporâneos, em sua maior parte, seriam pouco sensíveis à concepção moderna, menos propensa a fazer concessões à teatralidade arquitetônica (BRESCIANI, 2002:25-26).

Com origem nessa realidade complexa e dinâmica, Paris inscreve-se num modelo de cidade polifuncional com atribuições administrativas sediando os poderes jurídico, militar, político e a gestão econômica da monarquia francesa. Acrescenta-se a importância mercantil que colocou a “capital do século XIX” no âmago de um sistema urbano, não apenas da hinterlândia francesa, mas como referência de várias outras cidades e centros urbanos coloniais europeus. Concomitantemente às funções de governo, às funções fiscais e militares, às funções judiciárias ou dos recursos humanos e materiais, o conceito de cidade capital adquirido pela Paris da *Belle Époque* se apóia nas representações que se constroem neste período como sendo também centro radioso de cultura, consumo e entretenimento.

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

Como regra geral, poderíamos argumentar que a posição e a importância que cada uma dessas funções ou características, quando assumidas numa dada realidade urbana, se transformam de cidade para cidade guardadas as suas especificidades. No entanto, no caso da Paris do século XIX, o que podemos observar é a convergência de uma gama de dimensões assumidas pela

cidade, cuja imagem-símbolo multifacetada tornou-se um modelo difuso, dando a interpretá-lo como um fenômeno universal resultante de um conjunto de circunstâncias singulares.

1.5.3 A catedral e o profeta

No mesmo contexto das transformações urbanísticas, no âmbito político, surge uma direita que assume o poder nos mais importantes países da Europa, após 1848. De perfil conservador, autoritário e popular, esta elite política considerava necessário um controle direto do Estado sobre a sociedade.⁵ Na Alemanha o “Chanceler de Ferro”, Otton Von Bismark; na Inglaterra Benjamin Disraeli e; na França, Napoleão III, representantes da conjuntura do poder que se forjara pelas Revoluções Burguesas (MENEZES, 2004).

Durante o Segundo Império, sob a égide de Napoleão III, Paris iniciou um processo de remodelação urbana que iria transformar radicalmente sua configuração espacial, paisagem e costumes. Os princípios norteadores dessa remodelação urbana, além de se estabelecerem como modelo urbanístico local de forte impacto, iriam influenciar ações de semelhante intento em diversas cidades do mundo, numa escala jamais imaginada e com a total ausência de fronteiras culturais.

[...] Foi-se a velha Paris (de uma cidade a história / Depressa muda mais que um coração infiel); / Paris muda! Mas nada em minha nostalgia / Mudou! Novos palácios, andaimes, lajeados, / Velhos subúrbios, tudo em mim é alegoria. / E essas lembranças pesam mais do que rochedos [...].⁶

Neste período histórico, se Paris era considerada a catedral da modernidade, Georges-Eugène Haussmann (1809–1891), foi o seu profeta. Mais conhecido como Barão de Haussmann – natural de Paris, funcionário público por profissão, administrador francês nomeado prefeito por Napoleão III – foi um dos principais responsáveis pelo remodelamento da cidade entre os

⁵ Uma série de Revoluções na Europa Central e Ocidental eclodiram em função de regimes governamentais autocráticos, de crises econômicas, de falta de representação política das classes médias e do nacionalismo, ficaram conhecidas como revoluções de 1848. Abalaram as monarquias da Europa onde tinham fracassado as tentativas de reformas políticas e econômicas. Também chamada de Primavera dos Povos, este conjunto de revoluções, de caráter liberal, democrático e nacionalista, foi iniciado por membros da burguesia e da nobreza que exigiam governos constitucionais, e por trabalhadores e camponeses que se rebelaram contra os excessos e a difusão das práticas capitalistas.

⁶ Versos 7–8 e 30–33, do poema “O cisne”, de Charles Baudelaire, presente no livro *As Flores do Mal*. Tradução de Ivan Junqueira. (BALDELAIRE, 1985:327-328).

anos de 1853 e 1870, com a colaboração de uma equipe de arquitetos e engenheiros imprimiram marcas indeléveis na história cultural do urbano.

[...] o Barão E. Haussmann, homem afinado com os ideais neo-imperiais do Segundo Império, já se encontrava à frente dos trabalhos da reforma urbana de Paris. Sua concepção e execução deveriam colocar o saber de engenheiros, arquitetos, desenhistas, topógrafos, sanitaristas, paisagistas, dentre outros, a serviço da higiene pública, do comércio, das obras de infra-estrutura (rede esgoto, iluminação a gás, meios de transportes modernos), bem como da idealização de áreas de lazer, jardins e bairros destinados aos setores abastados. Caberia, ainda, à equipe de Haussmann estruturar o novo arranjo espacial de forma a preservar os monumentos da França Imperial. A combinação de tais requisitos visava materializar uma versão atualizada da utopia urbana renascentista, ou seja, da cidade geométrica de forte apelo cenográfico (BORGES, 2005:01).

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

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

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

É o quadro que colheram os pintores impressionistas como Monet e Pissarro em suas visitas dos boulevards parisienses do alto, cheios de gente. É um ambiente ainda diferenciado, onde as formas singulares podem ser colhidas somente perdendo sua individualidade, misturando-se em um tecido compacto de aparências mutáveis e precárias; mas isso constitui o ponto de partida do qual irá surgir o conceito de ambiente urbano aberto e contínuo, oposto ao antigo e fechado (BENEVELO, 1998:110).

Georges-Eugène Haussmann, amparado politicamente pelo Imperador Luis Napoleão e sob orientação dos princípios fundadores da urbanística moderna – higienização, embelezamento e racionalização do espaço urbano –, transformou a capital francesa de configuração medieval, na mais moderna das metrópoles europeias do século XIX. Paris, com um apelo

simbólico tão intenso, se tornaria o objeto de desejo mais cobiçado das demais cidades do mundo na longa duração.

[...] 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).

Como já dissemos anteriormente, o processo de remodelação urbana da capital francesa envolveu uma série de vertentes conjugadas resultaram em modelo que conseguiu capturar a essência de uma época e se fazer universal. O simbolismo embriagador, produto do turbilhão de variáveis, expressa a perda de conexões com o passado como observou Haussmann ao rejeitar o primeiro projeto proposto para remodelar o espaço urbano de Paris, apresentado pelo engenheiro auxiliar que ainda ancorava seus valores em ideais de épocas passadas.

O projeto posto em prática adotou um partido urbanístico que não permitia referências à tradição e à memória da comunidade, mas visceralmente ligado ao impacto deslumbrante que a técnica moderna era capaz de produzir no indivíduo. Essa experiência conseguiu, através do poder das técnicas modernas, destruir e recriar a própria cidade. A sociedade foi submetida à sensação única e intransferível de deslumbramento que a monumentalidade e os demais atributos da cidade-espetáculo poderiam proporcionar ao indivíduo moderno.

Esta afetação que a cidade moderna causa à esfera individual talvez seja uma dimensão essencial à compreensão da universalidade do modelo haussmanniano. Elemento que referencia o método científico, as teorias econômicas ou as análises urbanísticas, tudo ainda em formação, mas já tratadas pela literatura da época, sendo Baudelaire o mais elevado expoente e o seu *Flâneur*⁷ o personagem que mais incorporou os deleites e as agruras da metrópole moderna.

Metrópole surgida da capacidade de resposta que tiveram as técnicas construtivas naquele momento. Cidade concebida para expressar tanto os paradigmas do progresso, como para criar uma paisagem que impressionasse por sua força e beleza.

⁷ O Flâneur é um ser que vaga pelas ruas apenas a contemplar a vida, encanta-se com ela, mas não a vive, pelo menos na produtividade do fazer definido pelo mundo capitalista. Ser flâneur é ser vagabundo e refletir, é ser basbaque e comentar, ter o vírus da observação ligado ao da vadiagem. Flanar é ir, de manhã, de dia, à noite, meter-se nas rodas da população. Flanar é a distinção de perambular com inteligência. Nada como o inútil para ser artístico. Daí o desocupado flâneur ter sempre na mente dez mil coisas necessárias, imprescindíveis, que podem ficar eternamente adiadas (RIO, 1997:51).

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

De cidade medieval à metrópole moderna, a reformulação de Paris nos diz muito mais do que mudanças estético-construtivas. Mais do que propor a reformulação da materialidade urbana, o processo de sua reconstrução traduziu, literalmente, o ideário da modernidade burguesa que colocou a cidade e seu espaço urbano no rol de sua cadeia produtiva. Personificada, Paris ganha “corpo e alma”: um corpo físico construído com equivalência no seu valor de uso e, principalmente, no seu valor de troca; uma alma expressa pelo fetiche, próprio das coisas que se constituem mercadoria.

2. O CENÁRIO MODERNO NO BRASIL

*Rio diverso múltiplo / desordenado sob tantos planos /
ordenadores desfigurados geniais / ferido nas encostas /
poluído nas fontes e nas ondas Rio onde viver é uma
promissória sempre renovada. (Carlos Drummond de
Andrade – Elegia Carioca)*

2.1 Antecedentes da modernidade: o contexto urbano colonial e imperial

A urbanização, como exposto no capítulo anterior, passou a ser entendida como ciência dedicada ao estudo da cidade e seus problemas apenas em princípios do século XX. A partir do Novecentos, pesquisas ganham forma e sistematização, tendo como objeto os espaços urbanos europeus e norte-americanos. No caso do Brasil, os estudos voltados para compreender o espaço urbano e sua gênese, sobrevieram na década de 1960, inicialmente, tendo como referência trabalhos de geógrafos, antropólogos, cientistas sociais e, somente mais tarde, de historiadores (MOTA, 2005).

Não obstante, o conceito de urbano somente se reveste de sentido quando de sua análise contextual, tendo em mente a constituição de cidades e vilas próprias de seu tempo e espaço, o que expande o campo de pesquisas sobre os processos urbanísticos mediante a escassez de trabalhos mais aprofundados e detidos a espaços específicos. Como representação de uma determinada sociedade, a *urbes* acaba por ser alterada, mediante as exigências das relações sociais que nela se estabelece o que propicia a criação de conceitos distintos para a definição do que seria ou não espaços urbanos de cada época.

Ao constatar ser a cidade ambiente em constante transformação, assim como seus habitantes, se adequando a cada momento histórico sem se desvencilhar completamente do passado, o pesquisador dedicado ao estudo desses espaços faz sua investigação a partir de permanências e modificações presentes no próprio objeto de pesquisa. A cidade, campo de representação da materialidade e imaterialidade de determinada sociedade, fornece a principal fonte primária às pesquisas urbanas, uma vez que a remodelação do ambiente urbano não impede que traços de

períodos anteriores sejam preservados, o que permite o estudo de sua evolução mesmo em contextos distintos de nosso tempo.

No caso do Brasil, as primeiras vilas e cidades formadas em princípios do Período Colonial, transpuseram a sua época mediante a permanência de alguns traços urbanísticos advindos daquele período, o que informam não somente especificidades da história colonial, como também expõem características dos colonizadores europeus transferidas para as Américas.

As maneiras específicas como portugueses, espanhóis e ingleses construíram suas cidades no Novo Mundo, dizem muito de seus projetos, mas, sobretudo, abrem possibilidades de entendimento da trajetória histórica dos colonizadores. As modalidades específicas de interação/adaptação/apropriação pelas populações coloniais aos modelos urbanísticos europeus, são manifestações das peculiaridades regionais do desenvolvimento do sistema colonial no Novo Mundo (PAULA, 2002:78).

Destarte, a amplitude da formação urbana brasileira teve como ponto de partida o processo colonizador iniciado no século XVI. Desde o início, vilas e cidades brasileiras se formaram impregnadas de valores e conceitos externos, como componente de um sistema urbano que se faz, em determinada medida, de forma universal. “No mundo moderno, no qual se inserem o descobrimento e a colonização do Brasil, as relações da economia urbana e o processo de urbanização ultrapassam as fronteiras das nações para assumir um caráter internacional” (REIS FILHO, 1968:21).

Portanto, justifica-se ter o primeiro impulso para a criação de núcleos urbanos no Brasil sujeito ao sistema colonial imposto pela Metrópole portuguesa, pertencente a conjuntura do Período Moderno.

A colonização moderna foi um fenômeno global, no sentido de envolver todas as esferas da existência, mas seu eixo propulsor situa-se nos planos político e econômico. Quer dizer, a colonização do Novo Mundo articula-se de maneira direta aos processos correlatos de formação dos Estados e de expansão do comércio que marcam a abertura da modernidade europeia. É fácil observar que a seqüência dos países colonizadores (Portugal, Espanha, Inglaterra, França, Províncias Unidas dos Países Baixos) é a mesma da formação dos Estados e expansão mercantil e marítima (NOVAIS, 1997:18-20).

O pioneirismo português, dessa maneira, esteve vinculado a sua precoce centralização política, o que lhe permitiu por em prática o movimento colonizador. No entanto, a tarefa de povoar novas terras não serviu de impulso para o movimento expansionista do Período Moderno. Portugal possuía baixa densidade demográfica no século XVI, ao contrário de países como a França, o que não impediu que o país fosse pioneiro nas conquistas coloniais.

Com a divisão da colônia em Capitânicas Hereditárias, mesmo modelo empregado na África e na Índia, Portugal transferiu para a iniciativa privada grande parte das tarefas ligadas ao processo de colonização e povoação do território brasileiro, incluindo a formação de núcleos urbanos. Cabe destacar que o sistema colonial previa a divisão das capitânicas tendo como parâmetro o litoral, sendo determinado que os núcleos fossem fundados no sentido de garantir a posse portuguesa do território através do povoamento dessa região, contribuindo para garantir o comércio marítimo, o aparelhamento militar e a defesa territorial da colônia. Nas Capitânicas Hereditárias passava a ser encargo dos donatários e seus colonos a tarefa de fundar vilas e povoações, enquanto a Coroa Portuguesa se reservava o direito de constituir cidades em regiões estratégicas, territórios que manteve sob seu controle numa tentativa de centralizar o aparato político e administrativo lusitano na colônia.⁸

Conseqüentemente, infere-se que no primeiro momento de ocupação efetiva da colônia, período que se estende do século XVI até meados do XVII, as iniciativas de investimentos recaíram aos donatários, assim como os diretos administrativos de suas donatarias.

Livra-se a Coroa da maior parte dos ônus da colonização do novo território, inclusive no que se refere à fundação de vilas e cidades. A grande maioria dos núcleos urbanos instalados nos dois primeiros séculos de colonização, o foi pelo esforço e interesses dos colonos e donatários, com o estímulo da Metrôpole, mas sem a participação direta dessa (REIS FILHO, 1968:31).

A pouca participação da Metrôpole, no que diz respeito aos investimentos na colônia, não significa a inexistência de interesses, principalmente mercantis, naquelas terras. Mesmo no início da ocupação do Brasil, o sistema colonial foi empregado mediante a política mercantilista de acumulação de riquezas processadas no ambiente rural. Cabia aos centros urbanos a exclusiva função de escoamento da produção agrícola para o Velho Continente.

⁸ Nestor Goulart (1968:67) chega a amostra de trinta e sete povoações, entre vilas e cidades, fundadas entre 1532 e 1650, das quais apenas sete seriam de iniciativa da Coroa, sendo que as demais se constituíram graças aos donatários e seus colonos. A amostra apresentada, mesmo que superada por estudos mais atuais, demonstra que o desenvolvimento do ambiente urbano esteve, em grande parte, ligado a iniciativas de particulares.

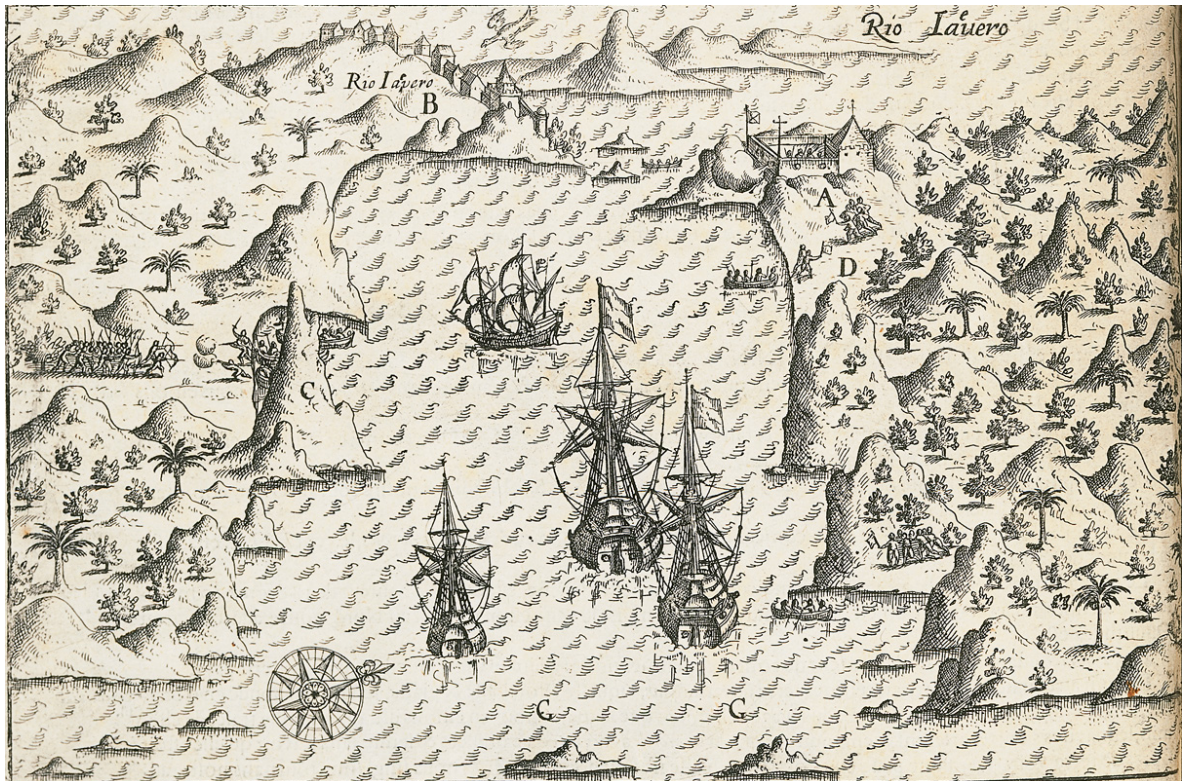


FIGURA 1: São Sebastião do Rio de Janeiro/RJ – ca. 1624

Fonte: REIS FILHO, CD-ROM, 2001. Gravura que ilustra o "Reys-boeck van het rijcke Brasilien...". Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro – autor não identificado.

Da Figura 1, datada da segunda década do século XVII, denota-se a estreita ligação entre os espaços urbano e rural do Rio de Janeiro, com supremacia do segundo perante o primeiro. As plantações circulavam o núcleo principal que se fixava em local estratégico ao escoamento da produção. Ao expor a referida imagem, tem-se um bom exemplo de como os núcleos, sitiados na costa brasileira, eram estruturados durante o Período Colonial.

Dessa maneira, mesmo concentrando as atividades mercantis, o mundo urbano colonial pode ser considerado como ambiente de passagem, em que produtores rurais praticavam os seus negócios de forma direta, numa nítida composição em que o urbano se subordinava as necessidades do ambiente rural. Assim sendo, nos dois primeiros séculos de ocupação, a rede urbana brasileira surgia como espaço de relações ligadas ao campo, deixando para o mundo rural as relações mais complexas da sociedade, principalmente as ligadas à produção e mão-de-obra. Algumas cidades e vilas brasileiras, fundadas até o século XVII, sem a presença de engenheiros e técnicos, adquiriram espontaneidade em seus traçados e edificações, mesmo sob orientação da Coroa Portuguesa no que diz respeito ao local de implantação dos referidos

núcleos. Tal constatação acompanharia o processo de urbanização brasileira pelos séculos que se seguiram ao XVII, estando à finalidade das cidades ligadas ao ambiente produtivo.

Assim, vilas e cidades coloniais, centros políticos por excelência, traduziam-se em ambiente reservado as atividades mercantis, onde era feio o escoamento da produção, muitas vezes cultivada em terras circunvizinhas.

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

A partir do século XVII, a administração portuguesa na colônia tende a centralizar-se, o que provocou a diminuição dos poderes dos donatários, desembocando no século seguinte no fim do sistema de donatarias. Trata-se de uma resposta ao término da União Ibérica (1580-1640), período em que Portugal ficou sob o jugo espanhol. Diante da referida conjuntura política, a Holanda, principal responsável pelo refino, transporte e distribuição do açúcar brasileiro na Europa, se viu prejudicada ao estabelecer sua independência em relação à Espanha, no ano de 1581, que passou a adotar ações restritivas no sentido de impedir a atuação mercantil daquele país no Brasil. A alternativa dos comerciantes holandeses foi à criação da Companhia das Índias Ocidentais na tentativa de conquistar os mercados produtores do Nordeste brasileiro, principalmente a Bahia e o Pernambuco. Este fato afetou profundamente os rumos da colonização nas regiões invadidas pela armada holandesa.

A próxima imagem revela a Vila de Olinda e o povoado do Recife, já ocupados pelos holandeses em 1630. O desenho, publicado em 1644, foi utilizado para demonstrar os efeitos da Companhia das Índias Ocidentais naqueles núcleos. Porém, mesmo considerando que a intervenção holandesa imprimiu novos rumos a urbanística colonial, sobressai-se o esquema imposto pelos núcleos coloniais primitivos, com destaque para a escolha do sítio que favorecia a segurança e o comércio.

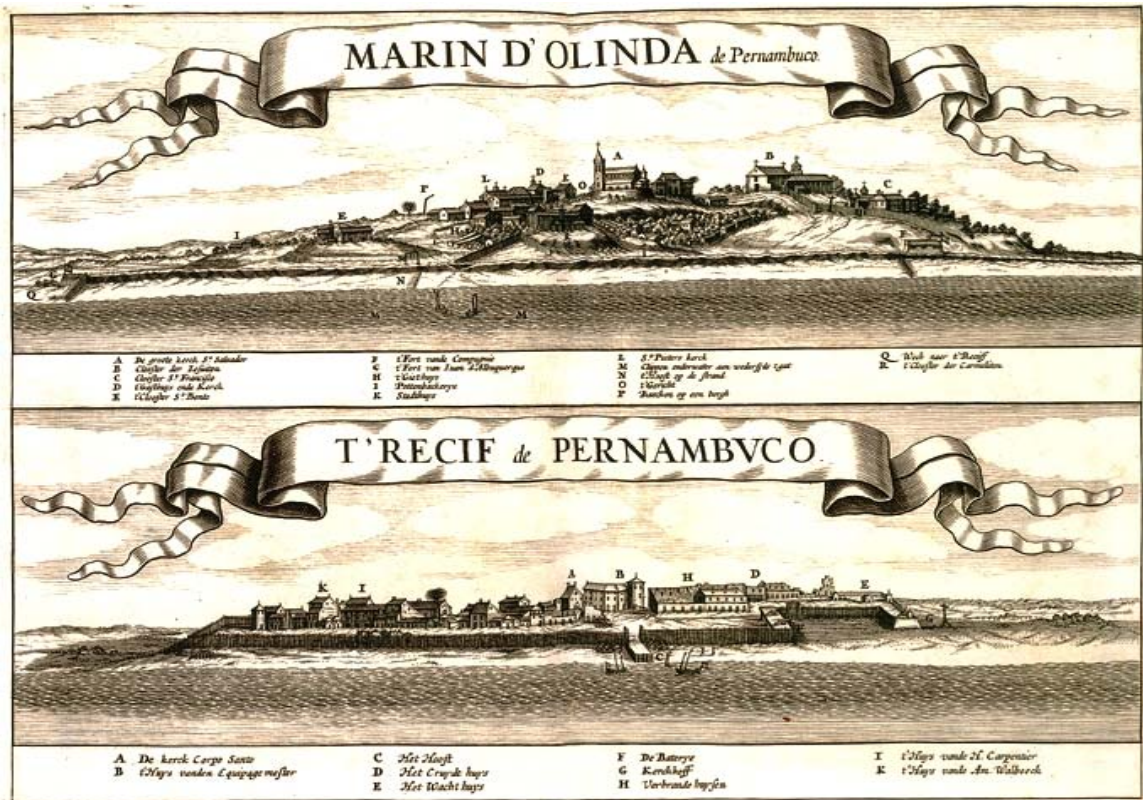


FIGURA 2: Recife e Olinda – ca. 1630

Fonte: REIS FILHO, CD-ROM, 2001. Ilustração do Livro de Johannes de Laet (LAET, 1644), exemplar utilizado pertencente à Koninkliothek, Haia – autor não identificado.

Além dos fatores externos, como o fim da União Ibérica e a reestruturação da Coroa Portuguesa em 1640, elementos internos à colônia favoreceram na trajetória de mudanças proferidas pela administração portuguesa, principalmente na virada para o século XVIII. Portanto, os interesses da Metrópole em converter para o espaço urbano as relações econômicas, através da centralização política, surgiram como resposta a descentralização produtiva alcançada no século XVIII, que passou a ter dois eixos: o agrícola e o minerador. Com a mineração, o território ocupado se estendeu para o interior da colônia além de provocar um surto populacional na região das minas. A estrutura imposta pela atividade aurífera foi responsável, em grande parte, pela mudança do complexo urbano colonial. A população dedicada ao extrativismo mineral instalava-se junto às lavras propiciando a formação de povoações que, ao contrário do que ocorria nos engenhos, muito dependia do aparato urbano para seu sustento e trabalho.



FIGURA 3: São Caetano nas Gerais e Mato Dentro/MG (1732)

Fonte: REIS FILHO, CD-ROM, 2001. Original manuscrito do Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa – autor não identificado.

Pela Figura 3 observa-se a presença de uma área de mineração interligada ao núcleo urbano que se formou para atender a atividade ali desenvolvida. Pelo menos na Capitania das Minas Gerais, criada sob julgo real e de produção aurífera, o urbano teve destaque sob o ambiente rural.

Com a centralidade administrativa, alcançada no século XVIII, as atividades econômicas passaram a ser praticadas por especialistas muito mais ligados ao ambiente citadino, desenvolvendo assim, o comércio interno onde a produção agrícola, coadunando com a voltada para exportação, direcionou-se também para o mercado interno, atendendo assim, a demanda gerada pela população urbana crescente (CUNHA, 2007:127).

Entre as características marcantes do processo de urbanização de Minas Gerais, do século XVIII, destacam-se: a emergência que se deu o processo, do surgimento à rápida consolidação dos núcleos urbanos ao redor da mineração; a existência de atividades diversificadas e hegemonicamente urbanas; a estrutura urbanística linear; desenvolvimento de uma arquitetura e de padrões artísticos seguindo o modelo europeu; instituição de uma cultura urbana, pautada por relações sociais mais abrangentes; e a transformação do espaço urbano em ambientes

multifuncionais onde se estabeleceram, além das atividades administrativas e sociais, aquelas voltadas para a produção e o pequeno comércio (PAULA, 2002:91-92).

No entanto, a referida constatação deve ser relativizada, pois, durante todo o Período Colonial, a colônia se fez auto-suficiente quanto a produção de gêneros de primeira necessidade, devido a presença de regiões voltadas para a produção e comércio dessas mercadorias. Dessa maneira, os núcleos urbanos mesmo que pouco desenvolvidos, concentravam muitas das atividades que foram sistematizadas nos núcleos das Gerais. Porém, a literatura histórica pouco se dedica ao estudo das especificidades regionais que não se adequaram ao sistema mercantilista implantado no Brasil colonial (CARVALHO, 2008).

Por outro lado, merece destaque o advento da mineração e, conseqüentemente, a formação de núcleos urbanos mais complexos por gerarem uma demanda anteriormente inexistente, corroborando para que a ocupação das Gerais seja vista pela historiografia como marco da transformação urbanística do Período Colonial. Torna-se perceptível pela análise da história colonial, que os núcleos urbanos ganharam contornos específicos de forma lenta e gradual, excetuando a região mineradora onde se exigia rapidez na consolidação de estruturas para atender ao setor produtivo.

Ao se iniciar o século XVIII, as atividades econômicas e as camadas sociais urbanas estavam constituídas. A vida urbana seria daí por diante resultante da combinação de suas ações e interações com predominância desses ou daqueles interesses. Os fundamentos porém já estavam estabelecidos e será com esses elementos que se desenvolverá a vida urbana brasileira até o século XIX (REIS FILHO, 1968:65).

Portanto, no século XVIII, a concepção de urbanização e ocupação territorial brasileira se modifica graças a expansão e consolidação das cidades como ambiente político, social e econômico da colônia, o que exige maior sistematização de traçados e até mesmo, reestruturação dos já existentes que não mais atendiam às necessidades geradas.

Com o esgotamento das minas, ainda no século XVIII, o eixo econômico volta a ser o campo, transferindo a população citadina para as grandes fazendas de café. Novamente a agricultura se punha como atividade produtiva hegemônica, agora com o advento da indústria cafeeira que ditaria a configuração do território brasileiro durante o Período Imperial. No século seguinte, a transferência da família real portuguesa para o Brasil (1808), reservaria para as principais cidades – Rio de Janeiro, Salvador e Recife –, feições adequadas e mais próximas do ideário moderno europeu de civilização.

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

A chegada da Corte marcaria profundamente a sociedade brasileira, que passava a contar com imprensa própria, ensino superior e um número considerável de obras públicas. Outro aspecto advindo desse marco histórico foi a abertura dos portos que contribuiu para a recepção dos padrões de moda e costumes europeus. No entanto, não se trata de uma ruptura com o passado colonial. Possivelmente a maior contribuição do período joanino tenha sido aquela ligada a separação dos espaços públicos e privados, urbano e rural, com definições e atribuições mais específicas do que as estabelecidas nos três primeiros séculos de colonização.

Por não se tratar de uma preocupação generalizada, o que prevaleceu foi à remodelação de algumas cidades, em especial o Rio de Janeiro, para atender considerável contingente populacional que compunha a Corte de D. João VI. O Rio de Janeiro seria alvo de alterações no sentido de se transformar em capital adequada a sediar o poder público do Estado Português. O remodelamento da nova capital do Império Ultramarino português intensificou as relações comerciais dispostas naquele porto, além de avivar as relações sociais com a presença da nobreza, o que explica a opção de continuar como capital do Império e mais tarde, da República do Brasil.



FIGURA 4: Rio de Janeiro, 1890
Panorama da área central do Rio de Janeiro, tomado da ilha das Cobras, c. 1890.
Fonte: Marc Ferrez

Com a Independência do Brasil, em 1822, fator muito mais de continuidade do poder da família Bragança, do que uma ruptura com o Período Colonial, o desenvolvimento urbano esbarrava nas limitações do terreno onde fora constituído as vilas e cidades, muitas vezes, acidentado. Os núcleos estavam restritos por morros que impediam a expansão contínua, problema que viria a ser solucionado apenas no século XX.

Pela constatação, verifica-se que o processo de remodelação do espaço está vinculado tanto pela ação transformadora do homem, quanto pelas possibilidades de alteração dos elementos naturais. De uma necessidade imediata, os núcleos urbanos coloniais se fizeram com baixa densidade demográfica, traçados irregulares, construções desabitadas a maior parte do tempo, ruas estreitas e eventuais praças. Não eram necessários muitos investimentos em urbanização para atender os transeuntes, em sua maioria residentes no perímetro rural, que freqüentavam o ambiente urbano nas ocasiões de festas religiosas e para a prática mercantil.

Kátia Mattoso (1997:145), ao analisar a cidade de Salvador do século XIX, encontra um perfil muito próximo daquele cunhado nos séculos anteriores. A capital baiana permanecia muito ligada a produção agrícola e as atividades mercantis que lhe foram impostas ainda no início da colonização portuguesa:

Cidade rural, como também, e essencialmente, mercantil; metrópole regional, assim como centro redistribuidor, a cidade de Salvador está sujeita às flutuações das ofertas de um mercado internacional caprichoso, a uma produção de gêneros de exportação sempre prejudicada pela má qualidade dos transportes, a um abastecimento difícil e insuficiente. Consideram-na, no entanto, opulenta de uma riqueza ostentatória.

No período subsequente à Independência do Brasil (1822), muitos dos aspectos urbanísticos coloniais se mantiveram com algumas intervenções localizadas. O incremento populacional, intensificado a partir de 1850, com a chegada de imigrantes europeus direcionados para o trabalho nas lavouras cafeeiras em substituição gradativa da mão-de-obra escrava, desempenhou juntamente com a cafeicultura papel significativo no processo de modernização dos meios de produção.

Os altos preços atingidos pelo café no mercado internacional, a melhoria das vias de comunicação, o aperfeiçoamento dos meios de transporte, a possibilidade de empregar, cada vez em maior escala, processos mecanizados para o beneficiamento do café, o fenômeno da urbanização característico da segunda metade do século e o crescimento da população modificavam as condições econômicas das áreas cafeeiras, criando novas perspectivas para o trabalho livre (COSTA, 1998:232-234).

Acrescente-se que a indústria cafeeira surgia em um cenário mundial em que os ideais urbanísticos já haviam sido consolidados. Portanto, a partir da segunda metade do século

XIX, o Brasil passa a buscar o modelo desenvolvimentista que se projetava em âmbito mundial, mesmo mantendo uma configuração herdada dos séculos anteriores. A principal fonte de riqueza mantinha-se na produção agrícola praticada em latifúndios onde predominava a utilização do trabalho escravo.

2.2 No rol das nações civilizadas e progressistas

Período de grandes descobertas ocorreu entre a segunda metade do século XIX e os anos iniciais do século XX. Considerada como uma era de ouro e beleza, inovação e paz, o período fora marcado por grandes transformações culturais que se traduziram em um novo modo de viver e pensar o cotidiano. As mudanças ocorreram tanto na esfera pública quanto privada, em ritmo tão alucinado quanto repleto de novidades nos mais diversos campos do conhecimento. Foi um tempo de certezas e convicções quase absolutas, advindas dos avanços técnicos e científicos.

Entre os anos de 1880 a 1900, os mistérios que lançavam sombras sobre o corpo humano foram desvendados quando identificados os bacilos da febre tifóide, da tuberculose, da difteria, da peste bubônica e a descoberta dos grupos sanguíneos em 1900, mesmo ano em que o Sigmund Freud edita o livro “A interpretação dos sonhos”. Époça em que inovações tecnológicas foram garantidas quando associadas ciência e técnica.⁹

⁹ Em 1890 o trem *Empire State Express* atingiu a velocidade de 100 km por hora, no contexto em que a malha ferroviária proliferou pelos cinco continentes. A indústria automobilística deu seus primeiros passos quando, em 1885, Daimler e Benz construíram o primeiro automóvel movido a gasolina; passados vinte três anos, em 1908, Henry Ford iniciou o processo de fabricação em série de seus veículos automotores. Em 1889 foi lançado por Laboeuf o primeiro submarino; no mesmo período as possibilidades da comunicação foram revolucionadas pela presença do telefone, do rádio, do telégrafo e da linotipo. A aviação também deu seu passo inicial quando no ano de 1906, Alberto Santos Dumont imprimiu nos céus de Paris a inesquecível marca do 14 bis, mesmo com os protestos dos irmãos Wright. Em menos de cinquenta anos, a humanidade presenciou o surgimento de inovações que se tornariam indispensáveis num espaço de tempo ainda menor (NEVES, 2006:21-22).

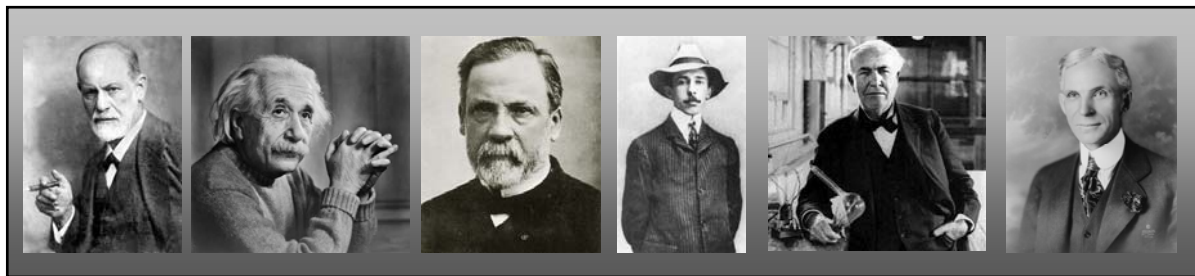


FIGURA 5: Um tempo de convicções e descobertas

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

Fonte: Montagem do autor.

Não há como negar que foi um tempo de grandes convicções lastreado pelos avanços tecnológicos e que a todos envolvia num enorme turbilhão de esperanças. Neste período, a ciência fazia revelar as luzes do progresso e da civilização com todos os seus símbolos: luz elétrica, grandes *boulevards*, telégrafo, locomotiva, enfim, todas as representações do triunfo de uma modernidade que tinha pressa e não podia esperar. Um tempo onde a civilização se impunha como um caminho sem retorno, com uma força tamanha propagada aos lugares mais recônditos, tão forte que fez Euclides da Cunha (1984:33) proclamar: “Estamos condenados à civilização. Ou progredimos, ou desaparecemos”. Assim, revelou-se o contexto onde a sucessão dos acontecimentos fazia parecer inexistente qualquer barreira que por ventura o tão desejado progresso tentasse conter.

Mesmo sem ter abolido a escravidão, um dos maiores entraves à construção da imagem de nação moderna, o Império brasileiro ansiava por incluir o Brasil no “[...] rol das nações civilizadas e progressistas”, termo, que segundo Margarida de Souza (2006:23), era uma formulação recorrente à época; e que Jacques Le Goff (1996), relatou ser um conceito iminentemente ocidental.

Os países centrais, principalmente Inglaterra e França, que deram forma e consistência à crença no progresso, contribuíram decisivamente com o desenvolvimento da ciência moderna, com os avanços técnico-científicos e suas invenções derivadas. A Revolução Industrial pode ser considerada o marco inicial do avanço, no entanto, foi no século XIX e na França, que os conceitos de progresso e civilização arraigaram-se. Com o advento da industrialização e seus aspectos de conforto – segurança e bem estar gerados à burguesia, evolução da democracia, da economia liberal, do acesso aos bens materiais produzidos em larga escala, da ampliação

dos índices de alfabetização e do grau de instrução –, fez este tempo colorir-se de dourado e ser batizado de *Belle Époque*.

O progresso tornou-se uma necessidade. Para aqueles que enxergavam na civilização europeia a própria civilização, importar as idéias era necessário e bem vindo. Sendo assim, a ideologia do progresso passaria a ser instalada também no Brasil. Cidades como Rio de Janeiro, Manaus e Juiz de Fora foram submetidas às transformações e modificações no espaço urbano. Ferrovias, saneamento, meios de comunicação, conforto, segurança; todos elementos esboçadores da ideologia das elites burguesas, europeias ou brasileiras (BARROS, 2005:2-3).

Na passagem do século XIX para o século XX, muitas nações ocidentais experimentaram essa embriagante ideologia do progresso e da civilização. Um estado de espírito onde o otimismo fez acreditar que os avanços científicos e a evolução das técnicas estariam ao alcance de todos e trariam a solução para os males da humanidade. Como se possível fosse, dentro do modelo de desenvolvimento capitalista, alcançar a prosperidade e a paz permanentes e generalizadas.

A pressão ideológica para transformar o Brasil em uma nação segundo o ideal moderno europeu era tão intensa que ao se prostrar diante do colonizador tornava-se incapaz de investir em uma produção científica própria. Naquele contexto, já havia posturas críticas acerca desse assunto, cientistas brasileiros, a exemplo de Manoel Amoroso Costa, denunciavam essa mentalidade colonizada que desconhecia o próprio país.

O mundo moderno, com seu fanatismo do progresso material, não desconhece o que deve ao trabalho dos homens de ciência. Nos países novos esse fanatismo é levado ao auge, e mesmo pessoas muito instruídas ignoram por completo que exista um ideal científico superior ao do homem que fabrica mil automóveis por dia, ou do que opera um apêndice em dez minutos. Daí a opinião quase unânime admitida entre nós: a ciência é útil, porque delas precisam os engenheiros, os médicos, os industriais, os militares; mas não vale a pena fazê-la no Brasil, porque é mais cômodo e mais barato importá-la da Europa, na quantidade que for estritamente suficiente para o consumo. Tal a mentalidade dominante entre aqueles que nos educam, e, por mais forte razão, entre aqueles que nos governam (COSTA apud VIDEIRA, 2003:17).

Na ciência aplicada a situação não se diferenciava da ciência pura, a transposição de modelos e práticas urbanísticas buscava, principalmente na cultura francesa, sua maior fonte de inspiração. Se possível fosse inverter a metáfora de narciso, diríamos que a elite brasileira, ao mirar o espelho do futuro, não enxergava a sua própria imagem refletida, admirava a imagem dos seus deleitantes desejos burgueses. Parafraseando Ovídio, a minoria mandatária podia até não saber o que estava vendo, mas o que via extasiava-a, e o mesmo erro que lhe enganava os olhos acendia-lhe a cobiça.

Os grandes centros irradiavam para a periferia o desejo de civilizarem-se. Isto é, imitar um modelo principalmente da França e Inglaterra pela modernização das cidades, seja no ordenamento do espaço com a construção de grandes avenidas e

edifícios condizentes com o ideal moderno de salubridade. Junto a isso, as inovações técnicas cumpriam um conjunto de medidas, cujo objetivo, ou melhor, cujo fim era o progresso e a civilização. E como é mostrada, a capital do Brasil, o Rio de Janeiro veio a ser “o laboratório” de experimentações atestadoras dos novos tempos. Reformas urbanas, trabalho livre, indústria e República, características dos novos tempos, do tempo do progresso (BARROS, 2005:3).

A ideologia do progresso, associada ao ideário de modernidade, fazia com que as nações periféricas incorporassem e tomassem para si o discurso dos países hegemônicos. Em outros termos, a condição para entrar no rol das nações civilizadas e progressistas era tê-las como espelho, como tipo ideal a ser capturado por todos os sentidos da existência, sem, no entanto, observar a existência de um abismo a lhes separar.

[...] não cessava de aprofundar-se, uma vez que a manutenção de seu lugar periférico, subordinado e ainda colonial, dependia a reprodução exponencial da riqueza, da hegemonia e do lugar ocupado pelos chamados países civilizados e progressistas [...] (NEVES, 2006:24).

Esse desejo de apropriação do modelo de modernidade era nutrido pelo processo de irradiação capitalista e tinha nas Exposições Universais a celebração de suas mais belas e cultuadas divindades: o Palácio de Cristal, A Estátua da Liberdade, a Torre Eiffel, dentre uma infinidade de outros ícones do progresso.



FIGURA 6: Exemplos de Obras em Londres e Paris

Primeira ilustração: Palácio de Cristal, Londres, 1851 – Segunda ilustração: Vista da Exposição de 1889, Paris.

Fonte: The Urban Earth – Revista Eletrônica de Urbanismo (<http://theurbaneearth.wordpress.com>).

Como exposto no Capítulo 1, a primeira Exposição Universal foi realizada na Inglaterra vitoriana no ano de 1851. Na virada do século, em 1900, Paris havia sido sede de outras quatro edições, confirmando a máxima benjaminiana de ser esta cidade a “capital do século XIX”. Assim, as Exposições Universais se transformaram em mecas de um mundo em

ebulição, operavam a materialização de todas as certezas e convicções de um tempo, realizando com os visitantes/peregrinos, um culto de adoração àquela que se constituiu numa espécie de “santíssima trindade”: modernidade, civilização e progresso.

Manifestações primeiras da industrialização triunfante, em meados do século XIX, as grandes exposições tornaram-se espelho da sua própria época, ao adaptarem-se à evolução sócio-geopolítico da Humanidade, em mutação permanente. Assim, a sua história reflecte de forma irrefutável o devir geopolítico dos últimos 150 anos. Apresentando-se como manifestações de prestígio, senão de ostentação, onde as nações pretendem afirmar e/ou consolidar o seu próprio poder económico, procuram exaltar a fé na ciência e na técnica e a aspiração ao progresso. Revelam-se como testemunhos fidedignos da evolução do saber e da actividade humana. Dizem-se descendentes da Enciclopédia (VERÍSSIMO, 1998:31).

As Exposições Universais foram ícones do imaginário progressista, numa época de afirmação da burguesia quando esta se consolidou como classe dominante. Além do carácter pedagógico de apresentar as inovações tecnológicas, propagavam o ideal capitalista, universalizando as conquistas da modernidade. As exposições alternavam-se entre os Estados Unidos e a Europa, nas cidades de destaque, em importantes datas festivas dos países que as sediavam. O Brasil fora partícipe deste processo desde o Período Imperial, em oito dessas exposições, valendo-se primeiramente de prévias nacionais, com o intuito de classificar os produtos que seriam expostos internacionalmente. No entanto, o enorme desejo do imperador, D. Pedro II, em colocar o país nos trilhos da civilização e do progresso, não se sustentava quando essa quimera era confrontada com a realidade nacional: atraso tecnológico, economia agrária, mão-de-obra escrava, além de espaços urbanos acanhados e sem a mínima estrutura.

As comitivas brasileiras, por mais que se esforçassem em mostrar um país menos exótico e mais alinhado com a modernidade europeia, marcavam presença nas Exposições Universais com contra provas daquilo que almejavam. Ao lado dos países hegemônicos e suas máquinas maravilhosas, o Brasil expunha produtos anacrônicos distante das representações de uma economia moderna.

No mesmo ano em que os franceses comemoravam o centenário da sua Revolução, eclodiu a República no Brasil por meio de um golpe militar, em 15 de novembro de 1889, que “[...] terminaria por ser mais uma das transformações sem mudanças substantivas da história brasileira” (NEVES, 2006:26).

Como bem nos conta Machado de Assis, em seu romance “Esaú e Jacó”, quando o vizinho do conselheiro Aires relata que viu descer as tropas pela Rua do Ouvidor, em aclamações à República, com as lojas e os bancos fechados, temeu pelo perigo desses estabelecimentos não

mais se abrirem, temeu pela desordem pública e outras calamidades possíveis. Aires, tentando acalmá-lo, diz-lhe que “[...] nada se mudaria; o regime, sim, era possível, mas também se muda de roupa sem trocar de pele. Comércio é preciso. Os bancos são indispensáveis. No sábado, ou quando muito na segunda-feira, tudo voltaria ao que era na véspera, menos a constituição” (ASSIS, 2004:71).

Ela surge de uma classe média ainda tinta de muito sangue negro e abominando a senzala, de que a cidade não soube prescindir para a estabilização da sua riqueza. Abominando a senzala e tentando esquecer um passado que os acabrunha, os homens das profissões liberais aplaudirão a derrocada do regime. E juntam-se aos ‘doutôres’ os adeptos da filosofia positivista de Comte que preconizam a república como um estágio mais avançado no evoluir dos povos (LATIF,1965:179).

A instauração da República Brasileira foi militar, tanto a sua organização quanto a sua execução, no entanto, o desejo republicano era polifônico. Referências republicanas podem ser observadas em períodos muito anteriores ao dia 15 de novembro de 1889: em movimentos organizados por partidos políticos provinciais; no surgimento de clubes republicanos pelo país afora; nas adesões de proprietários de escravos e fazendeiros insatisfeitos com a política abolicionista, empregada desde 1850 com a Lei de extinção do tráfico. Caso emblemático de republicano de última hora pode ser considerado o de Rui Barbosa, que anuncia sua adesão ao ideal republicano no Congresso do Partido Liberal em maio de 1889, meses antes de a República ser instaurada. Enfim, uma sucessão de fatores políticos que combinados resultaram no fim da monarquia e ascensão de uma nova conjuntura nacional, que exigia a remodelação do país seguindo os preceitos de modernização e modernidade, presentes no cenário internacional (NEVES, 2006:30).

A maioria dos militares envolvidos no levante republicano passara pela Escola Militar da Praia Vermelha ou pela Escola Superior de Guerra, onde a construção da identidade dos seus pares baseava-se em uma mentalidade cientificista e no enorme valor imputado ao mérito pessoal. Ou seja, dois fortes elementos de coesão social pautados em princípios muito comuns ao século XIX, a fé no progresso e na ciência.

O republicanismo da “mocidade militar” era oriunda da valorização simbólica do mérito individual somada à cultura cientificista hegemônica entre os alunos e jovens oficiais “científicos”. As últimas décadas do século XIX viram a aproximação cada vez mais estreita entre o “culto da ciência” e o republicanismo. Na França, centro cultural do “mundo civilizado” de então, o surgimento da Terceira República elevou o culto da ciência, da razão, da evolução e do progresso à condição de ideologia oficial. “Ciência” tornou-se palavra comum nos manifestos republicanos e serviu como arma ideológica contra monarquistas e conservadores (CASTRO, 2000:18).

Complementa-se que o advento do século XX fez surgir uma convicção tão grande de que os ideais republicanos são científicos ao ponto de Euclides da Cunha afirmar que:

[...] forma-se um democrata como se faz um geômetra, pela observação e pelo estudo; e, nessa luta acirrada dos partidos, por fim o republicano não vencerá — convencerá; e tendo enfim dominado os adversários, não os enviará à guilhotina, mandá-los-á para a escola (CUNHA apud CASTRO, 2000:25).

A mudança no mundo das mentalidades, elevando valores como o mérito contra os privilégios, o progresso contra o atraso, o futuro contra o passado, foi um elemento cultural predominante que se mostrou bastante influente na orientação da ação política republicana. A República passa a ser compreendida como concepção política da modernidade, portanto, capaz de incluir o Brasil no rol das nações civilizadas e progressistas.

Entretanto, o progresso não se fez da noite pro dia, muito menos se mostrou de forma homogênea em todo território brasileiro. Na concepção de Celso Furtado (2002), sem a confirmação das promessas, o que se verificou foi o estabelecimento de um processo que conduziu o país ao desenvolvimento de um modelo político excludente, autoritário e conservador, e a um progresso de caráter frágil pela sua dependência, o que de certa maneira, restringiu o acesso à modernidade, ofertada apenas às elites.

O centralismo do poder imperial tivera como conseqüência o confinamento da atividade política, relegada quase sempre a confrontações do mandonismo local. A tomada de consciência de pertencer a uma nação penetrava lentamente, dado que o exercício da cidadania fora limitado pela escravidão e por suas seqüelas, como o analfabetismo, que perduravam. O decantado *progresso*, apanágio do século XIX, era totalmente dependente da importação de artigos de consumo e de modismos que se incorporavam aos hábitos de uma elite (FURTADO, 2002:99-100).

A sociedade brasileira apresentava traços culturais que, em certa medida, a afastava definitivamente de elementos coloniais e imperiais, como no caso da escravidão e da monarquia. A República, mesmo recém implantada e ainda em formação, era a grande evolução moderna conquistada ao término do século XIX, por demonstrar estar o Brasil preparado para se modernizar, desejando, mesmo que em curto espaço de tempo, alcançar as nações que experimentavam o processo de modernização, desde o século XVIII. Assim sendo, torna-se necessário considerar que no advento do Período Republicano o desejo de transformar o Brasil em nação moderna ganha fôlego. Na primeira década do Noventa a possibilidade de apresentar uma nação moderna era imposta o que exigia a realização da Exposição Nacional (1908), capaz de reunir em um único espaço os potenciais da nação.



FIGURA 7: Vista Panorâmica da Exposição Nacional de 1908.
Fonte: Coleção Pereira Passos, Museu da República/RJ.

A Exposição de 1908 foi aberta em sessão solene no salão nobre do Palácio Principal, em 11 de agosto daquele ano, dirigida pelo Presidente da República Afonso Pena (1906-1909). Segundo o *Jornal Correio da Manhã*, de 12 de agosto de 1908, a solenidade de abertura da Exposição contou com a presença de altas autoridades do Governo Federal e foi acompanhada por uma multidão na Urca aonde barcas, bondes, carros e automóveis chegavam a todo instante. Antes mesmo da abertura da Exposição, o Rio de Janeiro foi palco de uma reformulação dos seus espaços culturais.

Os preparativos da exposição trouxeram o Rio para uma nova dimensão cultural e social. Ecoando o projeto urbanístico empreendido no início do século XX, o carioca viu surgir na cidade palácios, teatros, cervejarias, cafés, restaurantes e salas de cinema, assim como a efervescência de uma nova vida social (*JORNAL DO BRASIL*, 11 de agosto de 1908).

O parque da Exposição, as alamedas e jardins, o interior dos pavilhões, os restaurantes e bares estavam repletos. Muitos dos estados brasileiros montaram seu pavilhão onde apresentaram mostras de seus produtos e belezas. Com representações de diversos estados brasileiros, o evento tinha o intuito de comemorar os 100 anos da Abertura dos Portos e de fazer o Inventário¹⁰ da economia do país. Oportunidade que serviu para o reconhecimento do Brasil como nação integrada pelo sistema republicano, bem como apresentar suas potencialidades econômicas aos países estrangeiros.

¹⁰ De acordo com o relatório ministerial apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil enviado pelo então ministro de Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas, senhor Miguel Calmon du Pin e Almeida, a Exposição Nacional de 1908 abrangeria os quatro grandes ramos da atividade nacional: agricultura, indústria, pecuária, várias indústrias e artes liberais, no intuito de realizar um verdadeiro inquérito sobre os recursos e desenvolvimento do país. Fonte: <[http:// www.republicaonline.com.br](http://www.republicaonline.com.br)>.

A exposição que com tanta felicidade acaba de ser inaugurada é um acontecimento nacional cujas proporções não há ódio, não há indiferença que possam reduzir, impõe-se por si, na sua eloqüência soberana, a obra majestosa que foi hontem levada a cabo. Aquele lindo recanto da Praia Vermelha transformado de súbito, como por um passe de mágica, em um conjunto de primores de arquitetura, em um centro de movimento, em um ponto de encantos, em uma deslumbrante síntese do trabalho brasileiro, é uma vitória completa da administração atual do país, encerrando duas afirmações do mais alto valor para ela: a do seu descortino e a da sua honestidade. As vantagens morais e materiais do empreendimento agora triunfante são de ordem a impor-se ao espírito lúcido. O Brasil não é apenas desconhecido do estrangeiro, mas do próprio brasileiro (CORREIO DA MANHÃ, 12 de agosto de 1908:57).

O referido jornal não poupou adjetivos para classificar a Exposição como elemento de integração do país, ao mesmo tempo em que contribuiria para difundir a imagem do Brasil no exterior, como nação com diversas possibilidades de investimentos e preparada para recebê-los. Meses antes, o Jornal Correio da Manhã enunciava os preparativos da Exposição, adiantando o que se esperava com a realização do evento:

Começa então o exame minucioso do nosso Brasil trabalhador e progressivo, revelado ali pelos milhares de produtos do país, quer seja das margens do Amazonas, quer das matas frondosas e inestimáveis de Goiás e Mato Grosso (CORREIO DA MANHÃ, 12 de Junho de 1908:01).

No entanto, interpretações deste acontecimento dão a entender que o principal objetivo estava latente, o maior desejo era apresentar a nova Capital da República, remodelada, a diversas autoridades nacionais e estrangeiras que a visitariam a Exposição. Como também contribuiu para expor o potencial técnico dos responsáveis pelo acontecimento.

Quem quer que por terra se dirija ao local da Exposição, ao dobrar a curva da avenida Beira Mar ou ao sair da rua General Severiano, descobre subitamente um grande arco, suntuoso e imponente, ornamentado com elegância e gosto, coberto de lâmpadas elétricas. É a Porta Monumental. Foi toda construída de madeira e estuque; mede 25 metros de altura por 30 de largura. Lembra em menores proporções a Porta Triunfal da Exposição Universal, realizada em 1880, em Paris (CORREIO DA MANHÃ, 12 de Junho de 1908:01).

Os gastos públicos foram justificados pela necessidade de se fazer o Brasil conhecido dos brasileiros e apresentá-lo aos estrangeiros, foco maior do empreendimento. A exposição, que funcionou entre 11 de agosto a 17 de novembro de 1908, custou aos cofres públicos cerca de 5.000:000\$000 (cinco mil contos de réis). Pela estimativa a arrecadação geraria 30.000:000\$000 (trinta mil contos de réis), com a entrada diária de 5.000 visitantes. Os dados foram traduzidos pelo Jornal Correio da Manhã, principal veículo de propaganda sobre a Exposição, entre os meses de junho a agosto, como forma de inibir os opositores que denunciavam serem excessivos os investimentos num evento passageiro.

Sandra Jatahy Pesavento (1997), diz que o evento de 1908 não se tratava de uma novidade já que, a partir da Exposição Universal de Londres (1862), o Brasil se fazia representar como convidado, além de promover sua primeira Exposição Nacional em 1861, preparatória àquela do Reino Unido. Mas, sendo esta a primeira a ocorrer nos tempos da República isto lhe configurava um significado de extrema importância. A propaganda do Brasil ao mundo deveria não só mostrar a riqueza natural do país, como o seu potencial produtivo, representados pelos seus produtos primários e manufaturados, como também os avanços das ciências e artes alcançados naqueles primeiros anos republicanos. A autora considera que tais eventos podem ser caracterizados como "dramatizações" da idéia de progresso e de civilização, sobretudo após a implantação do Regime Republicano.

2.3 A sobremesa que financiou o desenvolvimento nacional

A intensidade da modernização do país, na virada do século XIX para o século XX, estava vinculada à força ideológica do fenômeno do progresso, porém a capacidade de realização do tão sonhado desenvolvimento nacional dependia de sua capacidade de financiamento. A expansão da economia cafeeira, que teve início em meados do século XIX, se processou com base no sistema agroexportador escravista e possibilitou ao Brasil colocar o café como o principal produto em sua pauta de exportações. Além da liderança do café, no *ranking* das exportações brasileiras, podemos perceber que a borracha também apresentou significativo crescimento. A queda na exportação dos produtos tradicionais do Período Colonial veio reforçar ainda mais a importância do café e das suas oligarquias produtoras no cenário nacional.

TABELA 1: Principais Exportações – Brasil 1821-1890

PERÍODO	CAFÉ	AÇUCAR	ALGODÃO	BORRACHA	COUROS E PELES	OUTROS
1821-1830	18,4	30,1	20,6	0,1	13,6	17,2
1831-1840	43,8	24,0	10,8	0,3	7,9	13,2
1841-1850	41,4	26,7	7,5	0,4	8,5	15,5
1851-1860	48,8	21,2	6,2	2,3	7,2	14,3
1861-1870	45,5	12,3	18,3	3,1	6,0	14,8
1871-1880	56,6	11,8	9,5	5,5	5,6	11,0
1881-1890	61,5	9,9	4,2	8,0	3,2	13,2
1891-1900	64,5	6,0	2,7	15	2,4	9,4

Fonte: Receita das Exportações entre os anos de 1821 a 1900 (SINGER, 1989:355).

Conforme Caio Prado Júnior (1990:160), na década de 1821/1830 a produção nacional de café foi de 3.178.000 sacas de 60 kg; na década de 1831/1840 a produção galopou em 328,2%, chegando a 10.430.000 sacas. As décadas subsequentes, de 1841/1850 e 1851/1860, atingiram as marcas de 18.367.000 e 27.339.000 sacas, respectivamente. A expansão da fronteira agrícola para as férteis terras do oeste paulista, devido ao esgotamento das áreas de plantio do Vale do Paraíba, vincula-se ao crescimento contínuo também alcançado nas décadas posteriores chegando a uma produção de 51.631.000 sacas de café na década de 1881/1890.

O setor agroexportador, tendo no café seu carro chefe, se constituiu como o núcleo fundamental da economia brasileira e principal fonte de financiamento do processo de desenvolvimento e modernização do Brasil na Primeira República (1889-1930). A abolição do tráfico negreiro fez com que grande parte do capital nele empregado migrasse para este setor da economia. Segundo Paul Singer (1989:355) os investimentos da Inglaterra no Brasil no período de 1880/1913 passaram de 40 milhões para 225 milhões de libras. De 1860 a 1902, de todos os investimentos estrangeiros no Brasil, 77,6% eram de origem britânica; e a escala seguia com: a França (5,9%), Alemanha (4,3%), Bélgica (4%), Canadá (2,3%), EUA (2,2%), Áustria (1,5%) e Portugal (0,4%). O investimento de diversas nações, da mesma forma que ocorrera na indústria açucareira, fez da cafeicultura atividade produtiva de interesse universal. Fenômeno que articulou o setor cafeeiro ao desenvolvimento urbano-industrial, possibilitando o alinhamento brasileiro à dinâmica econômica internacional, a partir de um projeto operado pelo governo e pelas oligarquias nacionais.

Como podemos perceber pela Tabela 1, a participação do Brasil na divisão internacional do trabalho estava bastante fragilizada, uma vez que no mercado global os produtos que apresentavam sinais de progresso na pauta de exportação eram o café e a borracha. O primeiro uma sobremesa, frágil pela sua natureza de consumo não essencial; o segundo uma matéria prima extrativista, na eminência de ser superado por países com produção superior.

A dependência econômica do setor primário fez o Brasil amargar sucessivas derrotas no mercado internacional, perdendo a primazia nas exportações de diversos produtos: o algodão, para os Estados Unidos; o açúcar, para as ex-colônias espanholas, principalmente Cuba e; a borracha, para os países do Extremo Oriente. Esta situação comparada ao tamanho do território e da população brasileira, reflete a crise que se instaurou, ficando a responsabilidade financeira do país centrada na cafeicultura, único produto que manteve supremacia no

mercado mundial. Foi tardiamente que o Brasil se inseriu com maior destaque na divisão internacional do trabalho e na rota dos fluxos de capital. Impulsionado por acontecimentos como a Abolição da Escravatura (1888) e a Proclamação da República (1889), surgia um quadro institucional favorável a crescente integração do país na economia internacional capitalista (CARDOSO, 2006:381-382).

Com o incremento das exportações o país aumentou sua capacidade de importação e endividamento. Os empréstimos adquiridos tanto pelo Governo Imperial quanto pelo Republicano, tinha por finalidade a realização de obras de infra-estrutura, como a de estradas de ferro; mapeamento e instalação de faróis na região costeira; construção de novos diques para base de reparo e manutenção de navios; ampliação e modernização dos portos e obras de melhoramentos dos equipamentos urbanos.

A pressão exercida sobre o país por melhorias urbanas tinha um núcleo policêntrico e irradiava necessidades provenientes não apenas do crescimento econômico, como também de uma forte solicitação exercida pelo crescimento populacional. No período situado entre 1872 e 1920, o Brasil deu um salto populacional de 203%, ou seja, passa de 9.930.500 para 30.635.600 habitantes. Mesmo com predomínio do campo sobre a cidade, a população urbana também sofre um vertiginoso aumento no período, de 67 para 265 cidades com mais de 30 mil habitantes. O crescimento populacional das cidades atinge 412%, isto é, de 3,1 milhões chega a 15,7 milhões. São Paulo passa de 31 mil habitantes para 580 mil, enquanto a Capital Federal, Rio de Janeiro, de 274 mil chega a 1,2 milhões de pessoas (SILVA, 1985:99). Ainda sobre a Capital Federal, Damazio (1996) informa que o crescimento da população da cidade do Rio de Janeiro foi de 95,8% entre 1872 e 1890 e 56,30% até 1906, o que corrobora para a interligação entre o processo de imigração, intensificado a partir da década de 1850, e a trajetória emancipacionista da escravatura, iniciada no mesmo período.

Com uma população crescente, com a economia em expansão e o desejo de modernidade foram desenvolvidos projetos em várias cidades brasileiras com referências conceituais baseadas em experiências urbanísticas internacionais. Sob forte influência francesa, a partir dos trabalhos do Barão de Haussmann em Paris, a possibilidade de intervenção no espaço urbano sobreveio com o limiar do século XX (SIMÕES JUNIOR, 2007). Mesmo que o fenômeno modernizador tenha tido alcance limitado, constituindo-se muito mais na produção de cenários do que propriamente de alterações estruturais nas cidades, sua importância na compreensão do ordenamento urbano brasileiro se faz indispensável. E não são poucas as

pesquisas que registram a disseminação desse fenômeno no Brasil, que vão de cidades com forte centralidade nacional, como Rio de Janeiro, São Paulo, Salvador, Recife e Porto Alegre até atingir cidades com menor dinamismo como Vitória, situada no Estado do Espírito Santo.

A onda de transformações urbanas que impôs nova personalidade as cidades brasileiras, no limiar do século XX, tem sua gênese na capital nacional, que por sua vez absorveu os maiores impactos transformando-se em expressão máxima do fenômeno no país. Tendo como espelho as reformas que as cidades européias operaram no século XIX, especialmente Paris, os profissionais responsáveis por estas transformações irão reger as ações modernizadoras de um país igualmente em transformação.

Estudo realizado por uma rede de pesquisadores de oito centros universitários do Brasil nos dá a conhecer sobre a evolução do urbanismo brasileiro, nas duas primeiras décadas do século XX, a partir das cidades de São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador, Recife, Porto Alegre, Belo Horizonte, Niterói e Vitória. Do conjunto de análise podemos apreender acerca das principais intervenções que foram realizadas nessas cidades e que ilustram o fenômeno no período: as principais cidades litorâneas brasileiras realizaram reforma e ampliação dos portos marítimos e fluviais, para melhorar o fluxo de mercadorias e capitais; investiram em obras de saneamento e embelezamento das cidades; promoveram melhoramentos nas áreas centrais; criaram parques e praças; abriram e alargaram ruas e avenidas arrasando significativos símbolos das velhas cidades (LEME, 1999:22-25). Enfim, as cidades coloniais, “doentes”, foram diagnosticadas como portadoras de epidemias e atraso, para seu perfeito convalhecimento doutores foram contratados: para livrá-la das febres e pestes, sanitaristas e vacinas; para modernas torná-las, engenheiros e projetos.

2.4 A Limpeza da Cidade

O êxodo do liberto, após o advento da abolição, somado ao intenso processo de imigração estrangeira foram fatores que repercutiram de forma incisiva no quadro social da capital da República, na virada do século XX. O primeiro impacto foi o rápido crescimento populacional que fez a cidade do Rio de Janeiro ultrapassar a casa de meio milhão de habitantes na última década do século XIX, com taxas de crescimento bastante elevadas, conforme demonstração do Anuário Estatístico do Brasil.

TABELA 2: Crescimento Anual da População do Rio de Janeiro

ANO	CRESCIMENTO ANUAL (%)
1872-1880	3,84
1880-1890	4,54
1890-1900	3,23
1900-1906	2,91

Fonte: Crescimento Anual da População – Rio de Janeiro (1872-1906). ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO BRASIL (1808-1912), Volume I, p. XVIII.

Em números absolutos, este crescimento quase dobrou a população que foi de 266 mil habitantes em 1872, chegando a 522 mil em 1890. Na última década do século XIX a cidade do Rio de Janeiro absorveu 200 mil novos moradores, passando a contar com 45% de sua população tendo origem no exterior ou em outras regiões do país. Esse vertiginoso crescimento gerou uma série de impactos sociais: o desequilíbrio entre os sexos, com mais homens do que mulheres; o acúmulo de pessoas em ocupação mal remuneradas ou sem ocupação fixa, gerando um grande número de desocupados e de menores abandonados; enorme carência de habitações, especialmente para o operariado em formação; problemas de abastecimento de água, de saneamento e higiene; violento surto de epidemias, como varíola, febre amarela, malária e tuberculose. No ano de 1891, a cidade do Rio de Janeiro apresentou nível nunca antes observado em sua taxa de mortalidade: 52 mortes em cada mil habitantes (CARVALHO, 1987).

A cadeia produtiva da época – as quais preponderavam atividades vinculadas ao serviço público, ao comércio, às movimentações de cargas e demais serviços agregados ao porto e a uma indústria ainda em formação – não dava conta de absorver uma oferta excessiva de mão-de-obra que fazia sobejar um exército de desvalidos de fazer inveja a Brancaneone. No Rio de Janeiro a prática de convergência da população de escravos, anterior à República, e ex-escravos, na pós-abolição, se estabeleceu em espaços nitidamente definidos. No porto ou nas adjacências das recém instaladas indústrias, os migrantes menos favorecidos encontraram o ambiente ideal no qual conciliavam a proximidade do local de trabalho com o da moradia. Essa massa populacional demandava à economia capacidade de absorção da força de trabalho disponível e ao poder público, respostas às necessidades de infra-estrutura.

Com a continua chegada de novos moradores era necessário criar uma rede de serviços públicos de abastecimento e saneamento, que por sua vez requeria investimentos e melhorias

constantes. Mesmo a cidade do Rio de Janeiro tendo sido a segunda capital do mundo a implantar uma rede de esgoto sanitário, ainda no Império, a população carente não foi atendida por este serviço.¹¹

Argumenta Benchimol (1985), não ter chegado a um terço o número de habitações coletivas que possuíam latrina para um conjunto de 20 moradores, conforme preconizava a Lei. Com a precariedade do sistema de abastecimento de água e esgoto, somada às exigências do processo de industrialização em curso, as autoridades se viram duplamente pressionadas: pelas graves doenças geradas com a falta de saneamento e pelos fortes interesses econômicos que lhe reclamavam a ampliação da rede de infra-estrutura.

No início do século XX, segundo Glória Kok (2005), o Rio de Janeiro já era uma cidade partida e suas fraturas expunham profundas contradições. De um lado, uma pequena parcela usufruindo os benefícios da urbanização, de outro, as vítimas da especulação imobiliária e do crescimento desordenado da cidade amontoavam-se nas favelas que, ao final do século XIX, consolidaram-se próximas ao centro da cidade, que de local provisório para moradia, logo se transformaram em opção de residência permanente.

Trata-se de um período em que as formas mais comuns de moradia popular eram as habitações de uso coletivo, com alta densidade ocupacional e precárias condições de higiene. A título de exemplo, o cortiço constituía-se de um ou dois pavimentos, subdivididos em várias unidades habitacionais, com uma porta e uma janela, um ou dois cômodos, com cozinha, lavanderia e banheiro, todos de uso comum. As casas de cômodos eram antigos palacetes transformados em habitações para população carente, mesmo assim, possuíam preço muito alto se comparado ao salário dos trabalhadores. Em 1888 havia 1.331 cortiços, com 18.866 quartos onde residia uma população de 46.680 pessoas. Um dos maiores cortiços da cidade tinha 114 cômodos, habitados por dois a quatro moradores cada um. Considerados como focos de epidemias e desordem social, os cortiços foram perseguidos e sua derrubada não viria acompanhada da construção de habitações alternativas, excetuando-se as vilas operárias cuja construção interessava a seus proprietários. Às camadas populares restavam como

¹¹ O Governo Imperial, após grave epidemia que vitimou cerca de 5.000 pessoas em 1855, passou a se preocupar com as condições sanitárias da capital. Em 1862 as obras de saneamento básico da cidade do Rio de Janeiro foram iniciadas, seis anos mais tarde 7.800 moradias se interligavam a rede de esgoto, porém vários imóveis não foram atendidos por este serviço, especialmente a população mais pobre, aquela que mais sofria com esse tipo de carência (BENCHIMOL, 1985:539).

alternativa os subúrbios mais distante ou a favela. A insalubridade instaurada nos cortiços e a conseqüente identificação dos mesmos como focos de doenças fizeram com que os médicos-higienistas combatessem este tipo de ocupação, contudo, sem proporem alternativas ao problema. Segundo Glória Kok (2005:34): “Nada se fazia também para mudar as condições de trabalho nas indústrias modernas, que nada deviam às habitações coletivas em termos de degradação e de falta de higiene”.

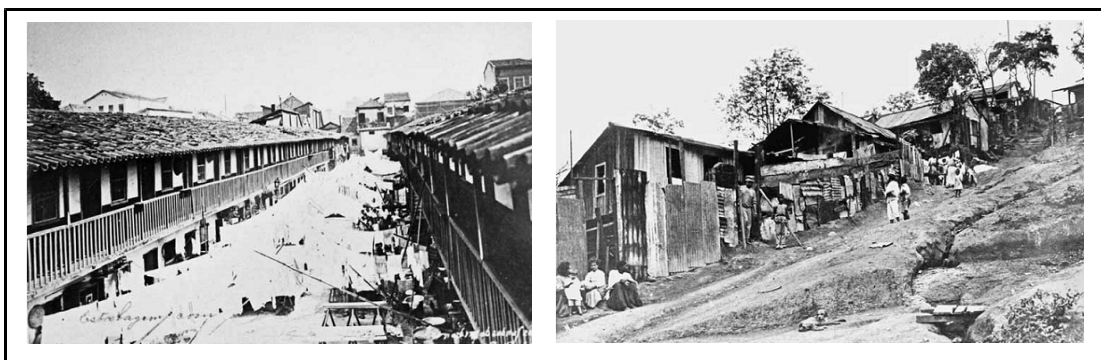


FIGURA 8: Alternativas de Moradia na Capital Federal

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

Fonte: Fotos de Augusto Malta.

Além do título de Capital Federal, o Rio de Janeiro também assumiu o de capital das epidemias: febre amarela, febre tifóide, varíola, malária, peste bubônica, sem contar com as doenças endêmicas como a tuberculose. Tanta era a virulência que a cidade recebeu o apelido de “túmulo dos estrangeiros” (SEVECENKO, 1993:41). As denúncias no parlamento e na imprensa eram constantes, conforme edição do Jornal do Brasil, do dia 11 de novembro de 1903, que em matéria intitulada “Pobre Cidade” reclamava do estado lastimável da capital do país: “O fétido é insuportável. Pelas bocas de lobo, pela grata dos respiradouros da péssima rede de esgotos da cidade, foge um mau cheiro terrível, forte, insistente, que ennauseia e tonteia”.

A proliferação dessas doenças de caráter transmissível e infeccioso estava diretamente relacionada às péssimas condições de higiene as quais se encontrava exposta a população, principalmente aquelas residentes em habitações coletivas. Com um quadro de calamidade instalado ceifando vidas e difundindo o terror, não foi difícil tomar o discurso higienista como

verdade e as ações higienizadoras como imprescindíveis, o que fez estas serem postas em prática a qualquer custo.

Debruçados sobre os microscópios os médicos estão a observar. A cidade estuda a sua doença e pede que o mundo a estude também. E chega a confirmação da suspeita: é o mosquito! O povo perplexo não quer acreditar. Custa a se convencer que precisa isolar os doentes e resguardar todo mundo debaixo dos mosquiteiros. Com farda de zuarte, um exército de mata-mosquitos devassa o fundo das casas, para extinguir os focos de água estagnada. Tomam-se medidas como em tempos de guerra. É como militar, que um médico comanda as operações e, de vasta cabeleira ao vento, parece um predestinado (LATIF, 1965:185-186).

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

Acompanhando esses procedimentos foi reeditada a Lei da vacina obrigatória contra a varíola, em 31 de outubro de 1904, que previa pesadas multas e proibição de trabalhar para quem a descumprisse. No dia 5 de janeiro de 1903, com a aprovação do Decreto Lei N°. 1.151, ficou autorizada a interdição e demolição de prédios com base no Código Sanitário. A forte insatisfação popular, consequência dos métodos utilizados pelas brigadas sanitárias, somou-se às críticas oposicionistas, gerando um ambiente político conflituoso.



FIGURA 9: Higienismo em Ação

Equipe sanitária montada para o combate ao mosquito *Aedes Aegypti*.

Causadores da febre amarela e da dengue, 1904.

Fonte: anônimo.

Jornais da época relatam que neste período havia também insatisfação com a falta de saneamento básico, o alto custo de vida, o desemprego e o tormento com a insegurança. Agruras que alimentadas pela imprensa e potencializadas pela oposição levaram ao motim. A indignação popular eclodiu em 11 de novembro de 1904 e fora apelidada de Revolta da Vacina. Tombou e ateou fogo em carroças e bondes; saqueou estabelecimentos comerciais; destruiu postes de iluminação pública; apedrejou lojas; resultando em reação armada da polícia que disparou contra o povo deixando 23 mortos, dezenas de feridos, quase mil cidadãos presos, dos quais praticamente a metade fora deportada para o Estado do Acre e submetida a trabalhos forçados. Aquino e Mittelman (2003) ainda incluem na origem dos conflitos a remodelação urbana do Rio de Janeiro, realizada pelo presidente Rodrigues Alves, por também apresentar características autoritárias e arbitrarias, principalmente pelo fato de colocar milhares de pessoas ao relento sem ter onde morar ou a quem recorrer.

A conseqüente valorização do papel dos médicos junto ao poder público data do início do século XIX, com as inquietações geradas pela falta de higiene e necessidades de serem adotadas medidas para melhoria da saúde pública. Lícia Valadares (1991), ao refletir acerca do higienismo e a pobreza urbana, expõe que a Sociedade de Medicina e Cirurgia do Rio de Janeiro (1829), se especializou em produção de conhecimento e proteção à saúde coletiva, destinada à higienização e ao ordenamento da cidade. No mesmo século, a Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro elaborou uma série de teses com diversas temáticas: mortalidade infantil; condições de higiene das moradias; cultura alimentar e sua relação com as doenças;

prostituição; dentre outros. O desenvolvimento destes trabalhos acadêmicos era acompanhado das denúncias apresentadas pelos inspetores e médicos sanitários que reforçavam o poder da categoria.

Compondo o processo de modernização, as teorias médicas francesas estavam presentes e influenciaram os higienistas sociais brasileiros que trataram de estabelecer estratégias para “medicalização” da cidade. Ou seja, o trabalho consistia no processo de desinfecção dos espaços urbanos públicos, drenagem das áreas pantanosas, retificação das vias e o combate aos surtos epidêmicos. Logo, o que era uma preocupação sanitária abriu a possibilidade de intervenção sobre a pobreza, que por sua vez influenciou a revisão do Código de Posturas Municipal do Rio de Janeiro, em 1851.



FIGURA 10: Demolição de Cortiços
Demolição de cortiços para início das obras da Avenida Central.
Fonte: João Martins Torres, década de 1900.

O caráter ideológico do higienismo possibilitou o deslocamento da estratégia de ação governamental. Não cabiam mais intervenções médicas apenas no plano individual, focado no homem e nas suas enfermidades, uma vez constado serem as principais doenças da época de natureza exógena. Em outros termos, doente estava a cidade e sobre o seu corpo físico e social é que deveriam se concentrar as maiores intervenções. Afastar os cemitérios, drenar terrenos baldios, aterrar os pântanos, organizar o espaço urbano e livrar-se dos focos de estagnação do ar e das águas era a profilaxia para o meio físico. Com relação ao corpo social, a receita foi a limpeza da cidade, eliminando seu passado colonial, retirando os pobres da região central, juntamente com seus cortiços, práticas e costumes.

Não há como negar que a cidade carecia de ações urgentes e resolutivas para conter a propagação das pestes e realizar o controle sanitário dos ambientes urbanos. Havia, realmente, baixas condições de higiene e muita insalubridade nas edificações da região central, bem como uma onda de epidemias, conforme demonstra a tabela abaixo.

TABELA 3: Morte por doenças transmissíveis

DOENÇAS	1886/1890	1891/1895	1896/1900	1901/1905	1906/1910
Tuberculose	10.471	11.239	13.073	14.008	14.607
Malária	6.351	9.157	7.407	3.649	1.106
Febre amarela	5.211	15.261	5.241	2.204	85
Variola	4.662	6.329	2.508	6.621	6.829
Tifo	567	531	548	528	260
Beribéri	1.022	919	1.152	489	179
TOTAL	28.284	43.436	29.929	27.499	23.066

Fonte: LESSA, 2000:78

No entanto, é necessário que à reflexão sobre a reforma da cidade seja acrescida das intenções subjacentes ao processo de higienização. Que fique bastante claro, ao combate das epidemias uniram-se as motivações ideológicas da elite dominante para extirpar, da nobre região central da cidade, tudo o que se opunha às representações de uma metrópole moderna: passado colonial e pobreza.

A destruição do cortiço carioca mais famoso da época não foi um ato isolado, e sim um evento no processo sistemático de perseguição a esse tipo de moradia, o que vinha se intensificando desde pelo menos meados da década de 1870, mas que chegaria à histeria com o advento das primeiras administrações republicanas. E é preciso ao menos mencionar um outro motivo para a truculência contra os cortiços neste contexto: tais habitações foram um importante cenário da luta dos negros da Corte

contra a escravidão nas últimas décadas do século XIX. Em outras palavras, a decisão política de expulsar as classes populares das áreas centrais da cidade podia estar associada a uma tentativa de desarticulação da memória recente dos movimentos sociais urbanos (CHALHOUB, 1996:25-26).

A estalagem a qual se refere Sidney Chalhoub situava-se à Rua Barão de São Félix, 154 e tinha em sua entrada principal um grande portal em arco ornamentado com a figura de uma cabeça de porco, onde se cogita ter existido uma ocupação em torno de duas a quatro mil pessoas em seus áureos tempos. Quanto à perseguição aos cortiços o autor tem toda razão em não tratá-la como um evento isolado, mas como parte integrante de um processo pré-estabelecido que iniciara suas ofensivas contra alguns segmentos da cidade na segunda metade do século XIX. Por um lado o problema higienista se impunha como questão de salubridade pública, por outro pode ser entendido como um entrave a perspectiva desenvolvimentista que se pretendia atingir.

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

A secular estrutura material herdada da colônia – mas já transfigurada em sua função desde a desagregação do escravismo – foi posta abaixo, criando-se uma nova paisagem que tentava dar ao Rio de Janeiro o aspecto imponente das metrópoles do Velho Mundo, e uma nova estrutura mais compatível com as atividades econômicas e as relações sociais radicadas no espaço urbano [...]. Surgiram as grandes fábricas produzindo bens de consumo corrente: tecidos, alimentos, calçados, bebidas, etc. Como na primeira Revolução Industrial Inglesa, quase um século antes, seu setor de ponta era a indústria de fiação e tecelagem, que se instalou em arrabaldes distantes do centro: Gávea, Laranjeiras, Jardim Botânico, Tijuca, Andaraí, Vila Isabel... Mas é importante não esquecer que essa industrialização “retardatária” revolucionou apenas parcialmente a estrutura produtiva do Rio de Janeiro. Expandiu-se também a produção de caráter artesanal e manufatureiro, especialmente concentrada na Cidade Nova, na orla da Saúde e Gamboa e, sobretudo, em São Cristóvão que na década de 1890 perdeu definitivamente o seu prestígio de bairro residencial aristocrático para se transformar em densa zona industrial (BENCHIMOL, 1985:599-601).

Mudanças de corte profundo nas estruturas físicas, econômicas e no tecido social de uma cidade não se fazem sem o devido correspondente político, principalmente quando esta cidade é a Capital Federal. O Rio de Janeiro se tornou o âmbito político e financeiro, com o maior porto exportador do país, centro distribuidor dos produtos importados e palco privilegiado das decisões nacionais. As elites perceberam o perigo que representava uma cidade tão forte e deliberante. Esse receio foi acusado logo no início da República, percebeu-se que para

consolidar o comando nacional do recém instalado regime e instituir as mudanças estruturais na cidade-capital seria necessário um novo *modus operandis*.

A maneira indireta de neutralizar a capital e as forças que nela se agitavam era fortalecer os estados, pacificando e cooptando suas oligarquias. Era reunir as oligarquias em torno de um arranjo que garantisse seu domínio local e sua participação no poder nacional de acordo com o cacife político de cada uma. [...] O acordo foi consagrado em 1900, durante o reconhecimento de poderes da nova legislatura. Por ele, presumia-se a legitimidade dos diplomas dos deputados eleitos pelas políticas dominantes nos estados, conseguindo-se assim o apoio dessas políticas para a ação do governo federal. [...] O resumo é perfeito: governar o país por cima do tumulto das multidões agitadas da capital. O Rio podia ser caixa de ressonância, mas não tinha força política própria porque uma população urbana mobilizada politicamente, socialmente heterogênea, indisciplinada, dividida por conflitos internos não podia dar sustentação a um governo que tivesse que representar as forças dominantes de um Brasil agrário (CARVALHO, 1987:32-33).

Esse foi o legado que o Presidente Manuel Ferraz de Campos Sales deixou ao país e, em especial, ao Rio de Janeiro, uma cidade-capital, centro administrativo da nação, porém com reduzido peso político em virtude da força do sistema oligárquico de dominação. Assim, à cidade foi dado o papel de cartão-postal da República, um verniz que combinava bastante com o espírito francês da *Belle Époque*. Herança deixada sob encomenda para um grande fazendeiro de café paulista, Francisco de Paula Rodrigues Alves, que tinha sido Presidente do Estado de São Paulo e sucedeu Campos Sales com mandato de 1902 até 1906, assegurando a arquitetura da política dos governadores.

Bom representante da oligarquia cafeeira, Rodrigues Alves, entendeu que a capital exigia uma grande reforma visando sua organização urbana e social. Assim, apresentou em seu programa de governo a preocupação quanto ao saneamento e a remodelação da cidade do Rio de Janeiro. Projeto que atendia tanto aos interesses dos grandes produtores de café – com a ampliação das estradas de ferro e do porto para escoamento da produção –, como do capital internacional – com o financiamento e exploração dos sistemas de energia, abastecimento e transporte.

2.5 La Ville Merveilleuse

O Presidente Rodrigues Alves herdou uma conjuntura econômica mais amena do que a vivenciada pelo seu antecessor. Passado os efeitos da crise cafeeira e com o saneamento financeiro realizado pelo governo brasileiro, executado a partir de um rigoroso receituário ditado pelos credores da dívida externa, a situação econômica parecia tomar novos rumos.

Diante do quadro favorável, o Presidente da República recorreu aos bancos e utilizou a capacidade de endividamento do governo para financiar as obras de infra-estrutura e remodelação urbana do Rio de Janeiro. Prática adotada constantemente pelo poder público brasileiro, como observa Amaury Patrick Gremaud (2003:7): “[...] na verdade, a partir do início do século percebe-se um aumento significativo da participação do capital estrangeiro não apenas no setor bancário, mas também em outros como as utilidades públicas”.

Para o novo Presidente da República as vertentes transformadoras da cidade do Rio de Janeiro seriam as remodelações do Cais do Porto e da Avenida Beira-Mar, seguido da Avenida Central, surgida como complemento natural das outras duas. Esse conjunto de obras se transformou em ícone da modernização urbana brasileira. Na realização da obra que foi considerada a base dos empreendimentos que seriam realizados na Capital Federal do início do século XX, a modernização do Porto do Rio de Janeiro custou aos cofres públicos à quantia de 8.500.000,00 libras esterlinas, adquirida mediante empréstimo concedido pelo Banco Rothschild ao Governo Federal, em maio de 1903 (BENCHIMOL, 1985:601).

Acompanhando o programa de obras executadas pelo Governo Federal, a municipalidade carioca também teve papel determinante na remodelação urbana da cidade. Francisco Pereira Passos¹² assumiu a prefeitura do Rio de Janeiro, então capital da República, em 30 de dezembro de 1902 e nela permaneceu até 15 de novembro de 1906. O Engenheiro fora convidado para exercer as funções de Prefeito logo após a posse de Rodrigues Alves, e ao longo de quatro anos comandou o mais importante processo de reforma de uma cidade no Brasil. A remodelação urbana do Rio de Janeiro se fez sob direção do Prefeito, juntamente com Luiz Rafael Vieira Souto e Francisco Bicalho, presidente e chefe da Comissão de Obras do Porto, e Paulo de Frontin chefe da Comissão Construtora da Avenida Central, todos nomeados diretamente pelo Presidente da República.

Pereira Passos quando esteve na Europa, na década de 1860, participou das obras que Georges Haussmann empreendeu na capital francesa. Portanto, a experiência adquirida no exterior diz muito sobre as concepções adotadas por Pereira Passos, que de forma preeminente expôs seu

¹² Filho de Antônio Pereira Passos, Barão de Mangaratiba, Francisco Pereira Passos (1836-1913) nasceu e foi criado em uma grande fazenda de café, na localidade de São João Príncipe, Província Rio de Janeiro. Em 1856 graduou-se em matemática pela Escola Militar, o que lhe conferiu o título de engenheiro. Dois anos mais tarde, em 1858, foi admitido na *École de Ponts et Chaussées* de Paris. Sua formação inclui ter acompanhado as obras da Estrada de Ferro Paris-Lion e no Porto de Marselha, em 1860 (ANDREATTA, 2006:32).

desejo de transformar a cidade do Rio de Janeiro uma cidade “moderna e civilizada”. Em seu retorno ao país, o futuro Prefeito sempre desenvolveu atividades em áreas dinâmicas da economia acumulando capital profissional e político, como funcionário público, executivo da iniciativa privada e empresário vinculado à construção civil.¹³

O engenheiro Francisco Pereira Passos fez parte de um grupo de profissionais que, na segunda metade do século XIX, tornou-se peça importante no processo de reestruturação do espaço urbano do Rio de Janeiro. De posse de um saber técnico em ascensão, a engenharia, esses profissionais conquistaram vários espaços de poder. A indicação de Pereira Passos para o cargo de prefeito deve ter se relacionado ao fato do mesmo se encontrar na rota de convergência dos interesses público e privado, de onde pôde construir uma rede de parcerias, oportunidades e negócios.

Por isso mesmo, talvez seja possível afirmar que, ao contrário de seus antecessores, o presidente Rodrigues Alves tinha um padrão claro para a escolha do prefeito a quem destinaria o desafio de “restaurar o conceito” da capital brasileira no âmbito do mundo civilizado. Se na indicação para a prefeitura da capital o presidente Campos Sales (1898-1902) oscilou entre políticos de expressão nacional, como Cesário Alvim, e representantes da política local, como Xavier da Silveira (Freire, 2000), Rodrigues Alves manteve Passos do início ao fim de seu período presidencial (SANTOS; MOTTA, 2003:10).

Percebe-se que o perfil técnico e empreendedor do engenheiro Pereira Passos parece ter sido de grande conveniência para uma República que, recém instaurada, necessitava estabelecer os limites institucionais dos poderes local e federal, que sobre a capital encontravam-se fisicamente instalados, agindo ora de forma convergente e, não raro, de forma conflituosa. Fazia-se necessário a escolha de um Prefeito capaz de justificar tantos poderes outorgados:

¹³ Costuma-se insinuar que Pereira Passos acumulou muito mais do que capital profissional e político nas atividades que desenvolvera após sua volta ao Brasil. Entre algumas curiosidades, diz-se que acumulou bastantes dividendos com a reforma urbana que teve um forte lobby de governos estrangeiros, bancos e empreiteiras poderosas interessadas tanto na sua realização como no seu financiamento, além da exploração dos serviços de transporte, água, saneamento, energia elétrica e gás que viriam em uma fase posterior às obras. Outro episódio polêmico envolveu a construção do Theatro Municipal, onde foi realizado um concurso público para selecionar o melhor projeto e fora escolhido o que obteve o segundo lugar, coincidentemente, do filho do próprio prefeito, que segundo comentou-se à época, apenas cedera o prestígio familiar para garantir a vitória, pois o único sobrenome brasileiro entre os autores do projeto – Albert Guilbert, Antonio Raffin, Charles Peyreten, Emílio Bien e J. Personne, chefiados por René Barba – é o de Francisco de Oliveira Passos. Sem contar as insinuações acerca do grande volume de madeira que fora utilizado nas obras de construção do referido teatro fornecido, com exclusividade, pela serraria do prefeito – calcula-se que nas fundações do Theatro Municipal foram utilizadas mais de duas mil grandes toras de madeira. Contagiado pelo poder, uma outra faceta burlesca do Prefeito pode ser revelada quando declarou festivo o dia do seu aniversário, que segundo o Jornal do Comércio de 03 de setembro de 1903, o dia seria “[...] assim equiparado ao do padroeiro da cidade”.

comandar, demolir e reerguer uma cidade; e, conseqüentemente, sustentar-se no poder durante todo mandato como prefeito ditador.

Pode parecer exagero o rótulo de ditador, mas conforme Américo Freire (2000), esse adjetivo não foi sem motivo. Em 29 de dezembro de 1902, no primeiro mês do governo do Presidente Rodrigues Alves, o Congresso Nacional aprovou a Lei N°. 939 que suspendeu por seis meses as atividades do Conselho Municipal e a eleição dos seus Intendentes por igual período. A referida Lei transmitia ao prefeito o poder de demitir funcionários e até a possibilidade de suspender as aposentadorias dos seus servidores. O Congresso determinou que o número de intendentes fosse reduzido de quinze para dez; eliminou o poder do Senado em opinar sobre a nomeação do Prefeito que, a partir daquele momento, haveria de ser de livre indicação do Presidente da República. Ou seja, acima do Prefeito, somente o Presidente da República tinha maiores poderes outorgados.

Acobertado pela legislação, que com base no Código Sanitário permitia a demolição pura e simples das edificações consideradas portadoras de foco epidêmico, a reforma levada a cabo pelo Prefeito Pereira Passos prostrou milhares de prédios da velha São Sebastião do Rio de Janeiro em uma ação que ficou conhecida como “bota – abaixo”. Para dar lugar à obra símbolo da remodelação da cidade do Rio de Janeiro, a Avenida Central, Pereira Passos, rasgou boa parte do centro da cidade, em apenas seis meses, levando ao chão centenas de prédios.¹⁴ O que para alguns era motivo de desespero, para outros se revestia de deslumbramento, tal qual João do Rio ao discorrer sobre as ações do prefeito em livro acerca do Teatro Municipal do Rio de Janeiro:

Com uma vontade divina e uma força de semideus, o grande e inesquecível Prefeito apertou na sua mão poderosa a velha cidade, rasgou-a, quebrou-a, desfel-a por toda a parte e quando batalhões de operarios em cada canto destruíam, no momento em que a cidade, uma immensa cidade de um milhão de almas, desaparecia n’uma nuvem de poeira, elle imaginou e realisou uma cidade inteiramente nova [...] (RIO, 1913:13).

Paulo Barreto, mais conhecido pelo seu heterônimo João do Rio, foi dos escritores que na virada do século XIX para o XX, mais intensamente vivenciou e escreveu sobre o seu tempo e

¹⁴ Cortou as ruas da Prainha (atual Rua do Acre), Municipal, Visconde de Inhaúma, Teófilo Otoni, S. Pedro, General Câmara, Alfândega, Hospício, Rosário, Ouvidor, Sete de Setembro, Assembléia e São José, além de comprometer grande parte das ruas de São Bento, Beneditinos, Municipal, Ourives, Santo Antônio, Barão de São Gonçalo, Ajuda e do Beco do Manuel de Carvalho (KOK, 2005:52).

que tão bem entendeu “a alma encantadora das ruas”, no entanto imune não ficou à afetação causada pelos apelos do momento.

Da mesma forma o poeta Olavo Bilac saudava a chegada da modernidade enaltecendo as picaretas que ruidosamente calavam o passado colonial do Rio:

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

Até o final da República Velha a participação política do povo brasileiro foi restrita. Não havendo uma população politicamente organizada, nem mesmo um sentimento nacional consolidado, os grandes acontecimentos na arena política eram protagonizados pela elite, cabendo ao povo o papel de mero coadjuvante, sem entender muito bem o que se passava e, no caso da remodelação urbana do Rio, sofrendo as conseqüências de processos e decisões alheias sem ter a quem recorrer. O Jornal Correio da Manhã, do dia 05 de janeiro de 1905, em matéria sobre a casa de cômodos do antigo Seminário São José, no morro do Castelo, condenada à demolição pela Comissão Construtora da Avenida Central, exemplifica a falta de comprometimento público com a população apartada do jogo político. A matéria intitulada “Uma nova Babel” relata que depois de indenizada a Mitra, proprietária do ex-seminário, bem como os arrendatários que o transformaram em casa de cômodo, a ninguém mais se devia qualquer satisfação.

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

Sob precárias condições de trabalho, milhares de operários demoliam a cidade em um frenesi diurno e noturno, enchendo de entulho colonial as carroças responsáveis pela remoção daquilo que às elites achavam ser os escombros do atraso urbano. Nada resistia às picaretas da modernidade: casas, comércios, cortiços e até montanhas eram removidas, tão forte era a fé no progresso e na modernidade.

A reforma implicava intervenções irreversíveis na geografia da cidade. O morro do Senado foi inteiramente destruído. No morro de São Bento, formado de granito, empregou-se a dinamite para fazer desaparecer uma grande escadaria de pedra que dava acesso à caixa d'água existente no local. O morro do Castelo, berço histórico da cidade e local de residência de muitas famílias imigrantes, teve uma de suas abas cortadas, sendo todas as casas de uma das suas encostas derrubadas. Para dar lugar à avenida, uma grande extensão da ladeira do Seminário e parte da entrada do antigo Seminário dos Capuchinhos, no morro do Castelo, também desapareceram. Este último só seria definitivamente arrasado no início da década de 1920, na administração do prefeito Carlos Sampaio (KOK, 2005:53-54).

As demolições foram além do arrasamento dos morros ou da derrubada de paredes e tetos coloniais. Elas implicaram no desamparo de uma grande parcela da população residente na cidade-capital, cerca de 3.000 pessoas, sendo que boa parte ocupou as encostas dos morros, em especial o da Providência, incrementando o processo de favelização há pouco tempo iniciado. Um exército de homens, mulheres e crianças empobrecidos e desesperados, sem ter para onde ir ou como pagar pela especulação imobiliária em plena ascensão. Assim se encontrava boa parte da população, sem a mínima possibilidade de diálogo ou negociação, diante de um poder republicano que há bem pouco tempo reclamava valores mais democráticos do hermético Império.

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

[...] As instalações portuárias do Rio de Janeiro eram obsoletas ao ponto de se tornar impraticável o volume crescente de suas transações comerciais. Os antigos cais tinham pouca profundidade e não permitiam que as grandes embarcações e os modernos transatlânticos os abordassem diretamente, devendo permanecer ancorados à distância e transferir suas mercadorias por um complicado sistema de transbordo por embarcações menores, ao mesmo tempo precário, lento e extremamente oneroso. Ademais, quando chegavam em terra firme, as mercadorias teriam que atravessar a cidade para ser destinadas às linhas de trem que as remetiam para outros pontos do território nacional, o que não era menos complicado numa cidade cuja estrutura viária ainda provinha em grande parte do período colonial, toda composta de vielas tortuosas, onde fatalmente os caminhões necessitariam fazer complicadas manobras de recuo toda vez que se deparassem com veículos de tração animal, visto que não

havia espaço para ambos no vão apertado das múltiplas ruelas (SEVECENKO, 1998:22).

Estamos falando de um momento quando “[...] intensificam-se as trocas, as relações entre diferentes áreas do Globo tornam-se mais intensas e assumem diversos papéis, não só econômicos, mas também políticos, culturais, etc.” (SANTOS, 1997:46). Um período, segundo Manuel Castells (1986:7), de “[...] crescente internacionalização da economia capitalista, com uma total interdependência das diferentes economias internacionais e uma nova divisão internacional do trabalho”. Reivindica-se do espaço urbano uma reestruturação para responder às novas demandas de um mundo e uma produção cada vez mais globalizados. O discurso intolerante que reclamava da cidade colonial, por acreditar que esta era uma representação do atraso e que se opunha à dinâmica moderna das metrópoles, era o mesmo a criticar o funcionamento ultrapassado do sistema portuário, dos seus trapiches precários e serviços ineficientes. Mesmo com supremacia sobre os outros portos brasileiros, o Porto do Rio de Janeiro começou a sentir conseqüências da sua estrutura inadequada.

TABELA 4: Movimento Marítimo de alguns Portos Brasileiros

ANOS	NAVIOS (N) TONELADAS (T)	RIO	SALVADOR	RECIFE	SANTOS
1848-1849	N	3.691	1.191	673	221
	T	650.719	221.722	105.828	26.598
1904	N	2.202	799	961	984
	T	2.828.617	1.360.654	1.211.038	1.511.296
1905	N	2.199	812	929	1.087
	T	3.104.496	1.410.206	1.284.627	1.694.641
1906	N	2.386	877	853	1.209
	T	3.443.004	1.548.769	1.327.029	2.120.781
1907	N	2.454	976	854	1.359
	T	3.948.731	1.911.056	1.509.832	2.708.040
1908	N	2.602	1.050	881	1.452
	T	4.739.608	2.258.930	1.608.186	3.062.041

Fonte: CRUZ, 1999:03.

Pela Tabela 4 percebe-se que, conforme a movimentação de navios e cargas, no final da primeira metade do século XIX, o número de embarcações aportados em Santos não chegava a 6% do número de navios aportados no Rio. No ano de 1904, o percentual de navios no Porto de Santos era de 45% em relação ao Porto do Rio de Janeiro. Caso a relação seja calculada em

volume de carga a diferença se torna ainda maior. No período de 1848-1849 o volume de carga no Porto de Santos representava apenas 4% da movimentação do Porto do Rio, enquanto que em 1904 o volume do primeiro chegou a mais de 53% em comparação com o segundo.

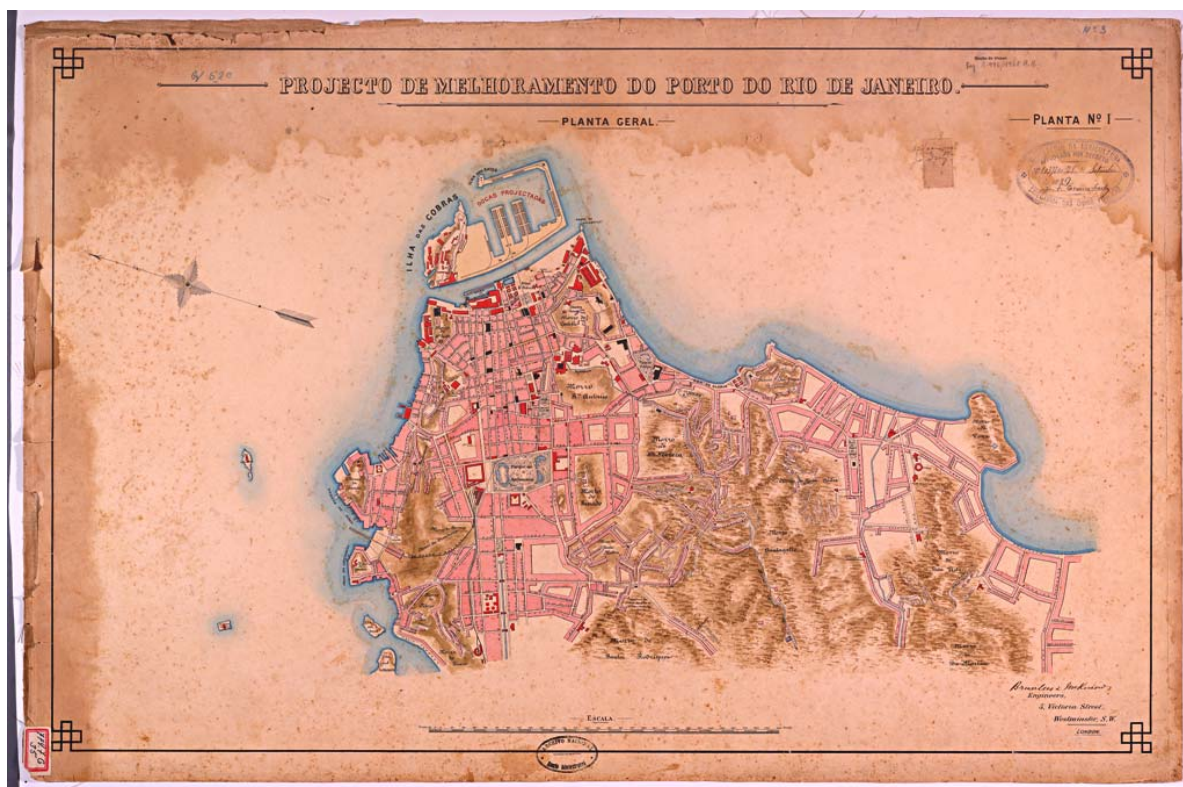


FIGURA 11: Porto do Rio de Janeiro – Planta Nº. 1
 Planta Geral aprovada pelo Ministério da Agricultura/Diretoria de Obras Públicas, em 28 de setembro de 1889.
 Projeto de autoria de Brunlees & McKerrrow Enginners – Londres/Inglaterra.
 Fonte: Arquivo Nacional – Rio de Janeiro.

Detectados os problemas, várias medidas foram aprovadas tendo em vista a realização das obras daquele que fora o catalisador das transformações modernizadoras da cidade: o Decreto nº. 3.323 de 27 de junho de 1899, aprovou o plano geral das obras de melhoramento do porto; em 1903 o Congresso Nacional autorizou o Executivo a efetuar as despesas necessárias à realização das obras; o Decreto nº. 4.839 autorizou o empréstimo de 8.500.000 libras com os banqueiros N. M. Rothschild & Sons; em 18 de setembro de 1903 o Decreto nº. 4.969 aprovou os planos e plantas, um orçamento de 168.216;270\$000, criou a Comissão Fiscal e Administrativa, instituiu a “Caixa especial” à qual deveriam ser recolhidos os suprimentos recebidos do Tesouro Nacional; Em 24 de setembro de 1903 foi lavrado contrato entre o

Governo Federal e a firma inglesa “C.H.Walker Comp. Ltda.”, para execução das obras; e finalmente o Decreto nº. 5.031 de 10 de novembro do mesmo ano regulamentou a “Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro”, criada pelo citado Decreto nº. 4.969, da qual foram nomeados, presidente, diretor-técnico e diretor-gerente, os engenheiros Luiz Rafael Vieira Souto, Francisco de Paula Bicalho, Manoel Maria de Carvalho.

Na Edição de 30 de março de 1904, o Jornal do Comércio anunciou que, na presença do presidente Rodrigues Alves e ministros, iniciavam-se oficialmente, com a primeira dragagem, as obras do Porto. O projeto considerava os interesses comerciais, embelezamento e saneamento da capital.

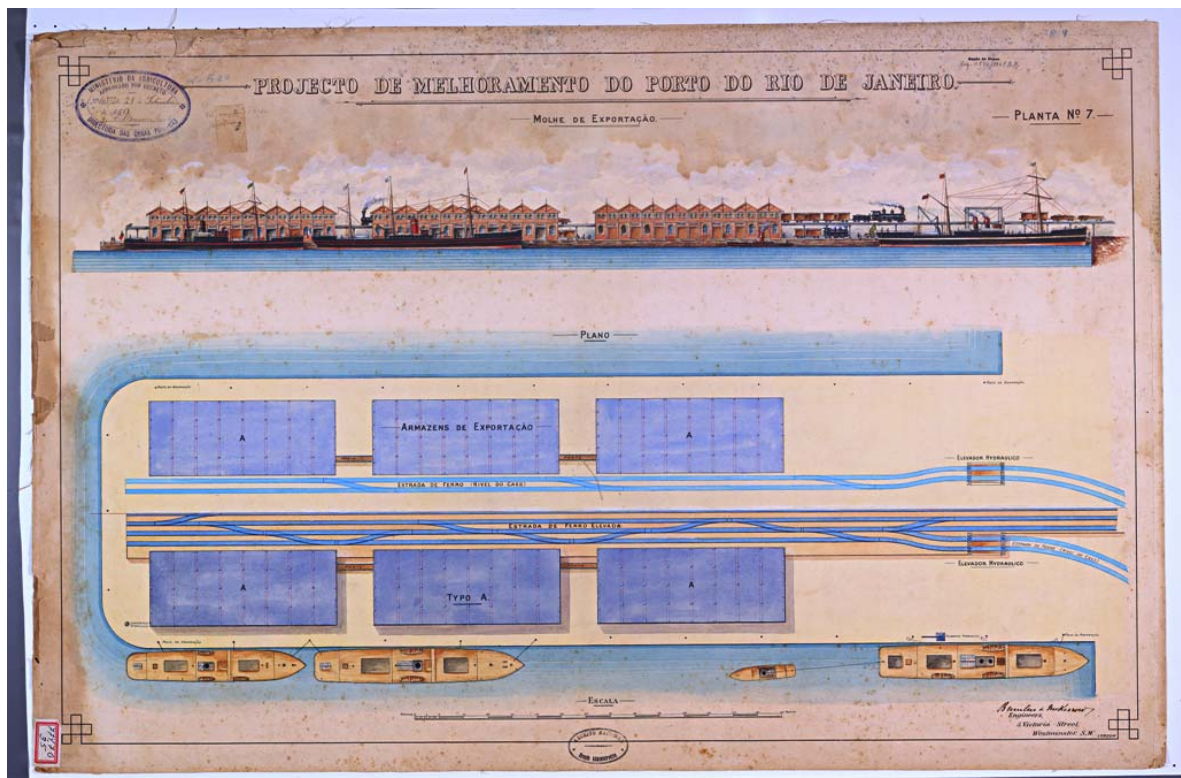


FIGURA 12: Porto do Rio de Janeiro – Planta Nº. 7
Planta Número 7, aprovada pelo Ministério da Agricultura/Diretoria de Obras Públicas, em 28 de setembro de 1889. Projeto de autoria de Brunlees & McKerron Engineers – Londres/Inglaterra.
Fonte: Arquivo Nacional – Rio de Janeiro.

O porto passou a contar com um cais de atracação de 3.500 metros e profundidade de água suficiente para navio de qualquer calado à época; fácil comunicação com a parte comercial da cidade; alargamento da faixa contígua ao cais para cem metros, ficando a avenida marginal

com 40 metros de largura; construção de uma série de armazéns com 35 metros de largura; aparelhamento do cais com guindaste e linhas férreas; calçamento da avenida do porto; construção do Canal do Mangue; dentre outros. No ano de 1905 e 1906 Rodrigues Alves inaugura os trechos concluídos do Cais do Porto e do Canal do Mangue.

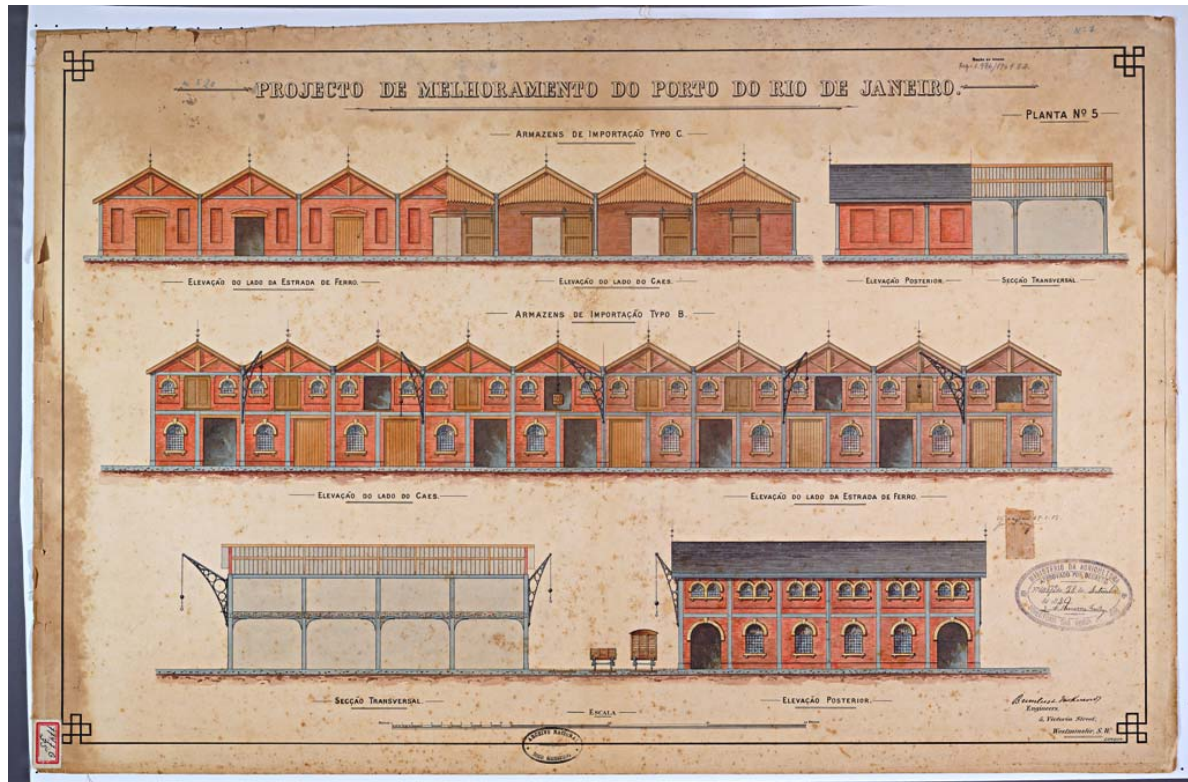


FIGURA 13: Porto do Rio de Janeiro – Planta Nº. 5

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

Fonte: Arquivo Nacional – Rio de Janeiro.

Ainda mais simbólico foi a abertura da Avenida Central, atual Rio Branco, que incorporou e refletiu todas as aspirações do imaginário burguês. Construída à imagem e semelhança da Paris de Haussmann, as obras tiveram início no dia 21 de novembro de 1903, com os trabalhos chefiados pelo engenheiro Paulo de Frontin. Em ritmo acelerado, os trabalhos deveriam estar conclusos o mais rápido possível em função do seu alto custo político e social. Em menos de trinta dias após a assinatura da ordem de serviço já haviam sido realizados 40 negociações com fins de demolição. No mês de março de 1904, as obras do primeiro prédio foram iniciadas e no mês de junho a avenida já ocupava toda a sua futura extensão,

transformando-se em um gigantesco canteiro de obras com mais de 130.000,00 m², dividida em três áreas:

1. a da atual Praça Mauá até a antiga Rua General Câmara (destruída com a abertura da Avenida Presidente Vargas, inaugurada em 1944), situando as empresas de importação e exportação e as companhias marítimas; 2. a da antiga Rua General Câmara à Rua São José, ocupada por jornais, bancos confeitarias e grandes magazines; 3. a da Rua São José até a Avenida Beira-Mar, destinada aos imponentes prédios ligados às artes e à cultura, como a Biblioteca Nacional e o Theatro Municipal (PREFEITURA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO, 2007:08).

Uma intervenção de tamanha magnitude, no coração da capital do país, não poderia levar somente dor e sofrimento à sua população. Se houve quem ao inferno desceu junto com as pedras da velha cidade, outros subiram aos céus instalando-se no paraíso mais moderno que havia ao sul do equador. Para quem esteve no centro ou mesmo em órbita dos ótimos negócios gerados com a reconstrução da cidade, não pôde reclamar: os vários ramos da construção civil, o mercado e os negócios imobiliários, o setor de transportes e o comércio exterior, principalmente de importação. O emprego de novas técnicas e materiais de construção – estruturas metálicas, vernizes, asfalto, maçanetas, papéis de parede, elevador, espelhos, torneiras – tudo concorria para que essas novas áreas da cidade fossem “[...] eleitas para constituir os novos pólos de prestígio e poder, e na conseqüente renovação da ocupação imobiliária” (CAMPOS, 2002:135).

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

A atuação dos urbanistas brasileiros, sob forte influência dos paradigmas do urbanismo internacional, favoreceu a implantação de um projeto de modernização urbana em curto prazo, mas com alcance limitado. Um dos incentivos aos profissionais, conforme matéria do Jornal Gazeta de Notícias, do dia 27 de janeiro de 1904, “[...] de ordem do senhor Ministro da industria, viação e obras públicas foi aberto concurso para projectos de fachadas de prédio a construir-se na Avenida Central”. A publicação informa sobre seu regulamento e estipula prêmios em dinheiro para os vencedores que apresentassem os projetos mais adequados.



FIGURA 14: Teatro Municipal
Avenida Central, destaque a esquerda, para o Teatro Municipal com fachada projetada pelo filho de Pereira Passos, Francisco de Oliveira Passos, em 1903.
Fonte: Marc Ferrez, c. 1910-1912.

Coadunando com Glória Kok (2005:71):

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

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

As revistas mundanas e os colunistas sociais da grande imprensa incitavam a população afluenta para o desfile de modas na grande passarela da avenida, os rapazes no rigor *smart* dos trajes ingleses, as damas exibindo as últimas extravagâncias dos tecidos, cortes e chapéus franceses. [...] Como corolário, as pessoas que não pudessem se trajar descentemente, o que implicava, para os homens, calçados, meias, calça,

camisa, colarinho, casaco e chapéu, tinham o seu acesso proibido ao centro da cidade (SEVECENKO, 1998:26).

Para o governo do Prefeito Pereira Passos a reforma urbana ficaria incompleta se não houvesse também uma mudança de costumes. Por isso, ele recuperou uma série de antigas posturas municipais e criou outras novas, com o intuito de disciplinar os hábitos da população: tornou obrigatória a matrícula dos cães sob pena de recolhimento e extermínio daqueles não matriculados; obrigou os estabelecimentos públicos a fazerem uso de escarradeiras; decretou a proibição de cuspir em vias públicas. Outras medidas visavam diretamente conter o tumulto provocado por trabalhadores informais: carregadores com carrinhos de mão sobre os trilhos de ferro das companhias de bondes; ambulantes sem licença; vendedores de leite que ordenhavam suas vacas nas vias públicas; negociantes de bilhetes de loteria, que em gritaria perseguiram a população; comerciantes de miúdos de reses em tabuleiros à mostra nas ruas. A imagem da metrópole moderna não permitia a divisão de seu espaço com a prática de costumes rudimentares.

No afã do esforço modernizador, as novas elites se empenhavam em reduzir a complexa realidade social brasileira, singularizadas pelas mazelas herdadas do colonialismo e da escravidão, ao ajustamento em conformidade com padrões abstratos de gestão social hauridos de modelos europeus ou norte-americanos. Fossem esses os modelos da missão civilizadora da Europa do Norte, do urbanismo científico, da opinião pública esclarecida e participativa ou da crença resignada na infalibilidade do progresso. Era como se a instauração do novo regime implicasse pelo mesmo ato o cancelamento de toda a herança do passado histórico do país e pela mera reforma institucional ele tivesse fixado um nexos co-extensivo com a cultura e a sociedade das potências industrializadas (SEVECENKO, 1998:27).

Dezessete meses e sete dias foi o tempo necessário para conclusão das obras. Após várias inaugurações parciais, realizadas para diluir os efeitos das medidas impopulares adotadas pelo governo, finalmente a Avenida Central foi entregue à população, no dia 15 de novembro de 1905, sob chuva torrencial e gritos de “*Vive la France!*”, com alguns prédios ainda em construção (REZENDE, 2002).



FIGURA 15: Avenida Central – Rio de Janeiro
Avenida Central, atualmente Avenida Rio Branco.
Fonte: Marc Ferrez, c. 1910-1912.

A Avenida Central, assim concebida como espaço legalmente delimitado para livre circulação das elites, tornara-se marca registrada do progresso e da civilização no Brasil, daquela que atualmente recebe a alcunha de “Cidade Maravilhosa”. De acordo com José Murilo de Carvalho (1987:40), uma poetisa francesa, em visita ao Rio de Janeiro, tempos depois de inauguração da Avenida, entusiasmada, escreveria um livro de poemas com o título *La Ville Merveilleuse*.

3. A ILHA E O ESPELHO: o ideal moderno e a reestruturação urbana da cidade de Vitória (1892 a 1912)

Às vezes o espelho aumenta o valor das coisas, às vezes anula. Nem tudo o que parece valer acima do espelho resiste a si próprio refletido no espelho. As duas cidades gêmeas não são iguais, porque nada do que acontece em Valdrada é simétrico: para cada face ou gesto, há uma face ou gesto correspondente invertido ponto por ponto no espelho. As duas Valdradas vivem uma para outra, olhando-se nos olhos continuamente, mas sem se amar. (Ítalo Calvino – Cidades Invisíveis).

3.1 De Vila à Cidade: concepções urbanas de Vitória

Os traços arquitetônicos de Vitória, principalmente aqueles que se encontram no núcleo central da cidade, área ocupada desde os remotos anos da colonização portuguesa, denunciam, ainda hoje, vestígios de diferentes conjunturas históricas. Assim, encontram-se em Vitória, capital político-administrativa do Espírito Santo, representações arquitetônicas do Período Colonial e Imperial, convivendo com as construções datadas da contemporaneidade. Assim, torna-se inevitável percorrer os primórdios da fundação da Vila de Vitória, diante de sua ocupação, a partir de 1551, até sua elevação à condição de cidade, ocorrida em 1823, com o advento da Independência do Brasil. A trajetória histórica da formação do núcleo urbano de Vitória, muito tem a nos dizer acerca do traçado urbanístico da capital do Espírito Santo, que tanto se desejou modificar no advento do século XX. O estudo aqui proposto busca responder as questões levantadas ao término do século XIX e primeiras décadas do século seguinte, quando do processo de modernização urbana da cidade.

A descrição do ambiente urbano-colonial da Ilha tem por finalidade aproximar o olhar sobre a realidade da cidade de Vitória, ao término do Período Imperial, um ambiente que não resistiu à força do ideal moderno de urbanização e progresso posto em pauta pelas elites republicanas. Guardada as devidas proporções, em processo idêntico a outras cidades-capitais, Vitória compartilhava o desejo de se tornar uma metrópole moderna inspirada no modelo parisiense propagado pelo mundo afora, com passagem pela cidade do Rio de Janeiro, até aportar em terras capixabas.

O processo de desenvolvimento de Vitória se vincula, em essência, a sua condição de capital político-administrativa do Espírito Santo desde sua fundação no século XVI. A referida constatação permite identificar ser esse núcleo urbano o principal centro econômico e social da Capitania, Província, e, mais tarde, Estado do Espírito Santo.

Seguindo o exemplo de outras capitanias, a do Espírito Santo passou a ser povoada por portugueses por iniciativa de seu primeiro donatário, Vasco Fernandes Coutinho, fidalgo português que recebera a donataria de 50 léguas de terra, tendo como base de medida o trecho central da costa do Brasil, mediante Carta de Doação, assinada em 1º de junho de 1534, por D. João III, soberano de Portugal. De posse dos documentos, Vasco Fernandes aportou em 23 de maio de 1535 em sua donataria, na então batizada Vila do Espírito Santo, atualmente Vila Velha, com o designo real de implantar o sistema colonial português, que previa a ocupação, defesa e produtividade das terras sob sua administração (OLIVEIRA, 2008:23-24).

Dessa maneira surgira à primeira povoação do Espírito Santo, construída junto à praia, em local próximo ao canal de acesso à baía, ambiente aberto que dificultava sua defesa. Devido a essa localização, as primeiras tentativas de desenvolvimento empreendidas pelo donatário do Espírito Santo foram pouco significativas diante das dificuldades impostas pelos gentílicos e mesmo pelo relevo acidentado que marca o território espírito-santense.

A opção de manter em terras continentais a principal povoação tornou-se perigosa e insustentável para os colonizadores portugueses, principalmente nas primeiras décadas de ocupação. Os constantes ataques a engenhos e conflitos diretos com os povos autóctones, fizeram com que Vasco Fernandes Coutinho transferisse a administração da Capitania para a Ilha, que se encontra equidistante às terras continentais que formavam a donataria capixaba.

Mesmo com os constrangimentos advindos do fato da Ilha ter sido doada em sesmaria a Duarte de Lemos, a transferência do donatário se consolidou em 1551, após diversas disputas entre ambos na Corte Portuguesa.¹⁵

¹⁵ “A quinze de julho de 1537, Coutinho assinava o alvará de doação da ilha de Santo Antonio em favor do novo companheiro” (OLIVEIRA, 2008:42). Segundo Oliveira, o donatário fizera a doação, movido pela gratidão que depositava em Duarte de Lemos, pelos préstimos em socorrê-lo contra o íncola incontestável. O mesmo autor transcreve a disputa travada por ambos em Portugal, vencendo Vasco Fernandes Coutinho.

Segundo José Teixeira de Oliveira (2008:66), em março de 1550 já havia sido oficializado pelas autoridades do Governo Geral a existência e denominação da Vila da Vitória. Seja em 1550 ou 1551, a transferência e fundação da Vila de Vitória, a partir da segunda metade do século XVI, serve de marco para a formação urbanística que deixou marcas no centro da cidade. Erguida em local mais alto e protegido, com localização estratégica, Vitória foi escolhida para sediar o governo da Capitania do Espírito Santo, passando a Vila do Espírito Santo a ser denominada de Vila Velha. Entretanto, as condições topográficas da área, onde se instalou o primeiro núcleo urbano de Vitória, apesar de garantir a segurança da população, não favoreciam em nada o desenvolvimento da Vila, “[...] implantada no flanco sul de montanhosa ilha separada de terras continentais pelos ramos do estuário e apenas tendo limitada costa ao oriente – banhada pelas ondas do mar” (BRITO, 1996:05).

Mesmo desfavorável, a escolha do local pelos portugueses para fixação do principal núcleo urbano do Espírito Santo era a melhor opção, devido ao fato do terreno acidentado servir de defesa a invasão de corsários e ataques dos nativos. Segundo Saturnino de Brito (1996:05):

Se porém, esta justificativa corre paralela ao natural egoísmo do ocupador lusitano, ela não logra vingar em favor do procedimento acanhado dos primeiros edificadores, que erguiam as suas casas à direita e à esquerda, acima e abaixo, com tanto cunho de estabilidade no detalhe quão pequena preocupação de ordem e de progresso no conjunto. Levantavam-se casas marginais com muralhas de fundo banhadas n’água do rio ou do mar.

Mediante o transcrito, para o Engenheiro Sanitarista, Saturnino de Brito, que mais tarde viria a ser o mentor de vários projetos de modificação espacial de Vitória, a presença de um núcleo urbano caótico e sem planejamento fundado pelos portugueses, representaria um obstáculo ao progresso séculos mais tarde.

Nas primeiras décadas da República, a composição inicial da cidade servia de entrave ao desenvolvimento urbano, na medida em que limitava o espaço em terreno acidentado e de difícil acesso aos benefícios do desenvolvimento moderno. Mais adiante as concepções do referido Engenheiro serão melhores detalhadas, no momento, resta à identificação que o traçado imposto pelos lusitanos sobreviveu ao Período Colonial e fora notado como obstáculo ao desenvolvimento da Vitória no término do século XIX

A Figura 16, um desenho produzido por holandeses e publicado em 1624, demonstra Vitória com um casario antigo e mais denso que o da antiga Vila do Espírito Santo, além de se encontrar mais protegido pela construção da fortaleza. Observa-se também, estar a parte

ocupada margeada por desníveis do relevo e plantações, numa nítida evidência de que a fundação da Vila se vinculava as necessidades do meio rural.



FIGURA 16: "Espiritu Santo" – Vitória e Vila Velha (1624)

Fonte: REIS FILHO, CD-ROM, 2001. Gravura que ilustra o "Reys-boeck van het rijcke Brasilien...". Exemplar da Koninklijke Bibliotheek, Haia – autor não identificado.

De certo, a deficiência do sistema colonial em implantar núcleos urbanos devidamente pensados, esteve presente em outras regiões da antiga colônia portuguesa, até porque a fundação de vilas ficava ao encargo dos donatários, se eximindo a Coroa Portuguesa de prestar auxílio a esse empreendimento. Prevalciam assim, as características de espontaneidade e necessidades localizadas na formação dos referidos núcleos. Observa-se, no entanto, que a rusticidade e simplicidade das vilas e cidades coloniais não as impediram de centralizar, em seus limites, as relações desenvolvidas pela sociedade luso-brasileira daquele contexto, o que leva a crer na existência de um planejamento urbano que fizesse sentido para aquele momento. Em Vitória não foi diferente, mesmo permanecendo com o *status* de Vila

durante todo o Período Colonial, concentravam-se em seu território não apenas o aparato político-administrativo da Capitania capixaba, mas também, as demais relações que envolviam a economia e as questões sociais. Com base econômica na diversificação da produção agrícola¹⁶, em pequena escala e negociada diretamente entre o produtor, o comerciante e/ou consumidor, grande parte das relações de produção desenvolvidas na região central da Capitania acabavam por serem finalizadas em Vitória. As atividades mercantis incidiam nas constantes idas ao núcleo urbano para o labor comercial, tornando comum a compra de imóveis na Vila da Vitória pelos proprietários rurais que se empenhavam também em empreendimentos de mercancia, o que justifica a presença cômoda de cais particulares que faziam o escoamento da produção (CARVALHO, 2008:72-78).

A constatação de que o principal centro urbano colonial do Espírito Santo teve como função mais importante atender a demanda proveniente do ambiente rural, mesmo que o último seja interligado ao primeiro, pressupõe que Vitória acompanhava a dinâmica urbanística do restante da colônia, como exposto no Capítulo 2. Todavia, a economia de produção diversificada da Capitania, apesar de proporcionar alguns sucessos individuais, limitava o desenvolvimento do Espírito Santo como um todo, principalmente de seus poucos núcleos urbanos. As iniciativas dos governantes acabavam se esbarrando na falta de interesse da Coroa Portuguesa em desenvolver uma capitania que deixava aquém o retorno financeiro almejado. Mesmo assim, Vitória se manteve como sede e única comarca da Capitania ao iniciar o século XIX.

¹⁶ Mediante as irregularidades do relevo, a produção capixaba, durante o Período Colonial, era empreendida em pequena escala e de forma diversificada, em lavouras de cana-de-açúcar, mandioca, algodão, milho, entre outros gêneros. Não obstante, esta produção era destinada a economia de mercado de dentro da colônia, o que contrapõe a idéia da historiografia tradicional que define as capitanias que não participavam do sistema de monocultura exportadora, baseado na grande propriedade escravocrata, como apartadas do sistema colonial (CARVALHO, 2008).



FIGURA 17: "Perspectiva da Villa de Victoria" (1805)

Fonte: REIS FILHO, CD-ROM, 2001. Original manuscrito do Arquivo Histórico do Exército, Rio de Janeiro – Autor Joaquim Pantaleão Per.^a da S.^a.

Pela Figura 17, vista em perspectiva da Vila da Vitória a partir do porto, verifica-se que apesar de reunir as condições de entreposto comercial, principalmente pela estrutura portuária e identificação de embarcações em sua costa, Vitória permanecia rodeada por plantações que ocupavam a maior parte da população da Ilha. Mesmo assim, algumas edificações podem ser notadas, como o antigo Colégio dos Jesuítas, atual Palácio do Governo Estadual, que aparece em destaque (A). Na extremidade da colina, encontra-se a Igreja Matriz (B), com sua fachada em frontão trabalhado. Entre as outras construções representadas pela imagem, destacam-se: a Igreja do Rosário (D); entre a Matriz e o Colégio dos Jesuítas, a Igreja da Misericórdia (C); a Casa de Câmara e a Cadeia (E), com dois corpos de telhado destacados (REIS FILHO, 2001).

Complementando a iconografia que retrata Vitória ao se iniciar o século XIX, existem também alguns relatos que informam as condições urbanísticas do núcleo. Francisco Manuel da Cunha (1842:2-3) descreve em 1811, uma cidade que apresentava as seguintes características físicas e edificações:

Esta Vila denominada da Victoria, está situada em uma espécie de ilha: o braço-de-mar, que forma o seu ancoradouro, segue o oeste por mais de légua e meia e, dirigindo-se para o norte e leste, torna a engolfar-se no mesmo mar: a largura desta ilha, de norte a sul, será pouco menos de duas léguas, e de leste a oeste a sua extensão não é regular. Nove igrejas e dois conventos de religiosos aparecem no meio desta

vila, que se estende sobre uma colina à maneira de um anfiteatro: as casas não são belas; ali não há divertimentos, porque a pobreza da terra assim o permite. O comércio, que consiste em pequenas quantidades de açúcar, aguardente, café, milho, feijão, arroz e algodão, não é bastante para animar os seus habitantes, e as suas pequenas embarcações só navegam ao longo das costas limítrofes do Rio de Janeiro e Bahia, e raras vezes se atrevem a viajar para Pernambuco ou Rio Grande do Sul. A maior parte das mulheres, só seu exercício diário é fiarem o algodão, percebendo deste trabalho unicamente três ou quatro vinténs: a agricultura está como esquecida; não há um só negociante capaz de animar ali os diversos gêneros do comércio, ou seja em artigos europeus, asiáticos ou africanos, donde nasce a desgraça e comiseração daquele país, de tal sorte que, mesmo arruinando-se qualquer prédio, jamais o reedificam.

No mesmo período, naturalistas e viajantes estrangeiros, em visita a costa brasileira, descreveram, entre outras, o aspecto arquitetônico de Vitória. Contrapondo as informações de Cunha, o Príncipe Maximiliano de Wied-Neuwied (1940:142), em viagem que realizou pelo Brasil entre 1815 a 1817, relatou ser a Vila da Vitória:

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

Em duas viagens realizadas pelo naturalista Augusto de Saint-Hilare (1974:45), à Vila da Vitória, a primeira em 1818 e a segunda em 1833, o mesmo observou características mais estruturais do traçado urbano como ruas estreitas e calçadas de forma irregular. Apesar dos problemas, Saint-Hilare identificou também a conservação de edificações assobradadas, a presença de conventos e igrejas, bem como a existências de fontes suficientes ao abastecimento de água da população.

O último Governador que completou sua administração sob o designo da Coroa Portuguesa, Francisco Alberto Rubim (1940:03-04), em sua mensagem de 1817, dedicou um momento para a descrição da Vila da Vitória:

Sua principal vila é a da Victoria; cabeça da comarca, tem seu assento em uma ilha montanhosa quase duas léguas da barra; dentro forma uma baía estreita, mas capaz de navios grandes; na entrada há 8, 7, 6 braças; mais dentro 5; e acima da vila, junto à ilha do Príncipe, onde está a casa da pólvora, 30 e 40 braças. Seus ares são benignos; o terreno fértil produz todos os gêneros próprios do reino e da Europa, além de outros o trigo, e o trigo mourisco é de excelente qualidade, provado por repetidas experiências de 1813 em diante; 10 rios principais banham seu terreno; os campos alegres; as matas, ricas de toda a qualidade de madeiras de lei; nelas se encontram as delícias dos bálsamos Copaíbas, Almecegas, e Sassafrases que perpetuamente recendem: o ouro das minas de Santa Anna, vulgarmente chamadas do Castelo, é de superior quilate: há vestígios em diferentes lugares de minas de ferro; e na serra denominada do Mestre Álvaro, termo da vila da Victoria, minas de salitre e enxofre: assim como vulgarmente se diz que das Cachoeiras do rio Jucú para o sertão se encontram pedras preciosas.

Com a Independência do Brasil, a antiga vila colonial foi elevada à condição de cidade, o que não significou, de imediato, grandes transformações arquitetônicas e urbanísticas de Vitória. A seguir, segue o texto enviado pelo Paço Imperial, ao Juiz Presidente da Comarca de Vitória que previa sua elevação à cidade:

Francisco Coelho de Aguiar, Juiz Presidente da Comarca, mais oficiais dela que servimos este presente ano nesta Cidade da Vitória esse termo:

Fazemos saber aos que o presente Edital virem: Que Sua Majestade Imperial o Senhor Dom Pedro Primeiro Imperador Constitucional e Defensor Perpétuo do Império do Brasil. Foi servido elevar esta Vila a Cidade como se faz público pela Provisão e Carta Imperial de dizer seguinte: Provisão – Carta Imperial – para que chegue a notícia a todos e não aleguem ignorância e dêem um demonstrativo de alegria e contentamento se iluminarão três noites sucessivas tendo o seu principio da data deste mandamos passar o presente que depois de publicado será gravado no Livro de semelhantes Dado e passado e remetido ao Juiz Presidente e assinado nesta Cidade da Vitória aos 2 de Novembro de 1823. Eu Severo Xavier de Araújo, escrivão da Câmara, que escrevi (ARQUIVO GERAL DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA, EXPOSIÇÃO PERMANENTE, 1823).

A título de informação, Vila Velha, primeira povoação do Espírito Santo, viria a ser elevada a cidade apenas em 1896, quando já havia sido proclamada a República do Brasil. Portanto, a elevação da cidade de Vitória, em 1823, representa um esforço de sobrepujar a falta de urbanização do Espírito Santo, mesmo em seus núcleos mais antigos. Reserva-se também que naquele contexto, os centros regionais obtiveram grande significado perante a política imperial. A elevação das vilas mais importantes à condição de cidades representava a superação do período anterior e o caminho para o desenvolvimento, mesmo que ficasse apenas no papel.

Portanto, pelos relatos e imagens apresentados, tem-se que nas últimas décadas do Período Colonial já se definira o traçado de Vitória que se conservaria, sem grandes alterações, durante o Período Imperial Brasileiro. A cidade permaneceria como principal praça mercantil, com construções reunidas no núcleo central, numa tímida expansão quando comparada aos primórdios de ocupação da Ilha a partir de 1550. A diferença se fez pela demanda por infraestrutura, decorrente da precariedade em que se estabeleceu a *urbe* e os novos rumos ditados pelos Tempos Modernos. O século XIX presenciaria as mudanças políticas do Brasil – de Colônia passaria a ser Império, tendo ao final, o advento da República. A antiga colônia portuguesa se torna nação independente ainda na segunda década do referido século, sob administração de um Imperador Português.

Considerando a análise dos últimos anos do Período Colonial, assevera-se que a perspectiva urbanística de Vitória havia se desenvolvido tendo como referência o primeiro núcleo a ser

habitado. A antiga fazenda de Duarte de Lemos serviu de ponto de partida à ocupação do século XVI e se manteve nos posteriores. Daquele momento restam alguns vestígios arquitetônicos principalmente na parte alta da cidade, como a Capela de Santa Luzia, construída por iniciativa de Duarte de Lemos. A capela, local em que se celebraram missas até 1928, após restauração na década de 1940, mesma de seu tombamento pelo Governo Federal, foi transformada em Museu de Arte Sacra.



FIGURA 18: Capela de Santa Luzia, Vitória/ES.
Fonte: Arquivo Geral do Município de Vitória – Acervo Fotográfico.

Em 1889 foi Proclama a República do Brasil. Se em termos nacionais a conjuntura exigia drásticas mudanças para as antigas províncias, a realidade dos recém criados Estados guardava muito do período anterior.

A concepção higienista e os valores da modernização atravessaram os oceanos, chegando a aguçar os sonhos de desenvolvimento urbano de alguns dos mais celebres personagens históricos do Brasil e do Espírito Santo, em especial. Espelhadas principalmente no modelo parisiense do Barão de Haussmann, várias cidades brasileiras dos séculos XIX e XX adotaram políticas desenvolvimentistas para sanar questões de bem estar físico e social do cidadão. O processo de urbanização do Rio de Janeiro, capital administrativa da República, exposto no Capítulo 2, serviu de modelo nacional aos projetos pensados para grande parte das cidades brasileiras.

Assim, a reestruturação urbana passou a ser perseguida em diferentes núcleos, entre eles o de Vitória, capital do Espírito Santo. Com a chegada da República, o passado colonial, que em sua longa trajetória fora imprimindo suas marcas na arquitetura da cidade, viria sofrer um forte processo de transformação que mudaria a paisagem e a dinâmica urbana da capital capixaba.

Diante da referida perspectiva, serão apresentadas as mais importantes influências do ideal moderno empregadas na remodelação urbanística e arquitetônica da Ilha de Vitória, a partir da ascensão de José de Mello Carvalho Moniz Freire, como Presidente de Estado (1892-1896; 1900-1904), até o término do governo de Jeronymo de Souza Monteiro (1908-1912). Observa-se que, se o primeiro governante ousou no planejamento da cidade, o segundo foi responsável pela realização das diversas obras idealizadas anteriormente, dando continuidade ao processo de expansão pensado para Vitória ao término do Oitocentos.

3.2 A Cidade Desejada: Vitória na virada do século

“Foi oportuna ou extemporânea a iniciativa do Sr. Dr. Moniz Freire?”¹⁷. O questionamento feito pelo Engenheiro Saturnino de Brito¹⁸ talvez tenha sido o mesmo de grande parte da população que residia em Vitória de 1896. Para o Engenheiro as respostas estavam no passado recente do Espírito Santo e no imperativo de superá-lo:

O Espírito Santo era reputado uma das Províncias mais atrasadas e das menos importantes do Brasil até o advento da República. [...] a sua posição foi sempre subalterna e humilde, apesar da sua situação geográfica entre três províncias ricas e poderosas (Rio de Janeiro, Bahia e Minas Gerais), e da sua proximidade da capital do Império (BRITO, 1996:12 – Grifo nosso).

Com um orçamento inferior a 600:000\$000 (seiscentos contos de réis) até 1880, suprimindo apenas a folha de pagamento dos funcionários públicos e serviços de primeira necessidade, o desenvolvimento era posto como utópico em termos de melhoramentos dos 14 municípios que

¹⁷ Referência a Carta de Francisco Saturnino Rodrigues de Brito, escrito em 1896, em resposta a extinção da Comissão de melhoramentos da Cidade, ao Presidente do Estado Graciliano dos Santos Neves, anexa ao Relatório do Projeto de um Novo Arrabalde (BRITO, 1996:58).

¹⁸ Francisco Saturnino de Brito, Engenheiro Sanitarista, foi autor de diversos projetos realizados em cidades brasileiras como o saneamento de Santos, de Recife, da baixada campista, da Lagoa Rodrigues de Freitas, além de participar no planejamento da cidade de Belo Horizonte.

compunham a Província capixaba. Em 1896, já na condição de Estado, o Espírito Santo possuía 28 municípios, porém, com receitas bem inferiores às necessidades básicas que competiam ao poder municipal: “[...] de todos eles a capital, o de mais recursos, nunca arrecadou renda superior a vinte contos de réis, sendo a média aproximada dos últimos anos financeiros” (BRITO, 1996:15).

Na segunda metade do Oitocentos, o Espírito Santo ainda apresentava um quadro de desenvolvimento pouco satisfatório. Segundo José Teixeira de Oliveira (2008:366):

A população urbana – em constante aumento – não demonstra aspiração de progresso. Seja na Capital, seja no último dos distritos, o povo se deixa arrastar melancolicamente pela rotina. Nenhum empreendimento marcante: nem no terreno das construções materiais, nem no campo social. Falta, talvez, de uma elite que marchasse à vanguarda, despertando iniciativas.

Diante desse quadro, as dificuldades de uma ação empreendedora eram vinculadas não somente à falta de capital, como também de lideranças comprometidas com desenvolvimento local. Portanto, a perspectiva de mudança somente seria posta em prática quando as finanças estaduais assim permitissem, juntamente com a ascensão de políticos mais engajados ao processo nacional de desenvolvimento. Acrescenta-se que a sociedade capixaba via com desconfianças os gastos públicos em obras de grandes proporções.

A ação empreendedora, aplicada em Vitória, foi de iniciativa do próprio Governo Estadual, que previa estender as melhorias às demais localidades do Espírito Santo. Para Maria da Conceição Francisca Pires (2006:14), o processo de desenvolvimento de Vitória se iniciou durante o Governo Provisório de Afonso Cláudio (1890-1892), com construções inspiradas no moderno urbanismo francês. A receita orçada para 1889, ano anterior à posse de Afonso Cláudio, era de 830:000\$000 (oitocentos e trinta contos de réis), dos quais 100:000\$000 (cem contos de réis) estavam consignados às obras públicas, o que favorecera ao governante subsequente (OLIVEIRA, 2008:415).

Confirmando as informações de Pires (2006), a 1º de maio de 1890, em Ofício Expedido na Intendência Municipal, foi levado ao conhecimento do então Governador Afonso Cláudio de Freitas Rosa, que estava concluído o aterro da Praça Paula Castro, e o melhoramento das ruas da Capelinha, hoje Rua Coronel Monjardim, e da que levava até a Ladeira da Várzea, atual Rua Professor Baltazar (ELTON, 1999). Nesta ocasião, fora mencionada a participação do Governo Estadual, mediante iniciativa direta de Afonso Cláudio na conclusão das obras, não se poupando agradecimentos a pessoa do Governador:

[...] ocorreu-me o dever de agradecer, em nome do Intendente Municipal, os serviços e a coadjuvação franca e leal por vós prestada no intuito de levar-se a efeito aqueles melhoramentos, de há muito reclamados, fazendo votos para que continueis no desempenho da ordem missão que vos foi confiada, aplicando com vantagem os produtos de vossa ilustração (ARQUIVO GERAL DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA, OFÍCIO EXPEDIDO, N.º. 40, 1890).

Cabe destacar, que apesar de algumas obras e melhorias, as rendas municipais eram insuficientes naquele momento para suprir os serviços básicos de abastecimento de água e salubridade pública da capital. Competiu ao Governo Estadual auxiliar o município nos serviços de limpeza e conservação das vias, como bem demonstra os Ofícios recebidos e expedidos pelo Governo Municipal de Vitória entre os anos de 1890 a 1909, sendo que a partir desse período a receita municipal conseguia cumprir suas responsabilidades. Portanto, ao contrário do que se verificou na cidade do Rio de Janeiro, a participação da municipalidade de Vitória, no que diz respeito ao processo de remodelação da Capital capixaba, foi muito mais tímido do que ocorrera na Capital Federal. Projetos e execuções de obras, muitas vezes ficavam ao encargo da Diretoria de Obras e Empreendimentos Gerais do Estado e/ou da Comissão de Melhoramentos da Cidade criada pelo Governo Estadual em 1895.

As funções do engenheiro municipal, basicamente se resumiam às fiscalizações dos prédios em ruínas decidindo quais seriam demolidos, vistorias de obras públicas e particulares, acompanhamento de calçamentos de ruas e pareceres quanto aos pedidos de afloramento de terrenos públicos (ARQUIVO GERAL DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA, OFÍCIOS EXPEDIDOS E RECEBIDOS, 1890-1912). Contudo, a economia da Província já havia se alterado antes da década de 1880, passando a marcar as transformações posteriores. O eixo econômico e social se deslocou para a cafeicultura com utilização da mão-de-obra imigrante europeia, iniciativa singular a grande parte do território do país que continuou a utilizar o escravo, em larga escala, até sua alforria (1889).



FIGURA 19: Casa de Importação e Exportação – Comissões e Consignações
Casa Verde, Cruz Duarte & Cia., Comissões e Consignações – fundada em 1879, fachada na Rua 1º de Março, Nº. 16 e 18.
Fonte: Indicador Ilustrado do Estado do Espírito Santo (1912) – Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES)

Conforme estatísticas oficiais, a Província do Espírito Santo possuía, em 1855, 226 casas comerciais e industriais, sendo 149 nacionais e 77 estrangeiras. Em termos de comparação, em 1864, o número de casas comerciais era de 449, sendo 351 nacionais e 98 estrangeiras. Dos dados assevera-se que houve um aumento de quase 100% do número de estabelecimentos comerciais no Espírito Santo, em números absolutos totalizavam 202 casas nacionais e 21 estrangeiras, demonstrando ter o comércio de importação e exportação, praticado no Espírito Santo, ganhado proporções, mas continuando a predominar aquele praticado dentro do país (MARQUES, 1876:35).

Localizada às margens de um porto natural, com baía propícia ao desembarque de embarcações de grande porte, o incremento da atividade mercantil se fazia mesmo sem o aparato urbano condizente a tal prática. No entanto, a falta de investimento na cidade impedia a manutenção e o crescimento do comércio, dependendo esse de infra-estrutura portuária e

urbana para seguir seu curso desenvolvimentista. Ou seja, os projetos urbanísticos estavam interligados e dependentes. Era necessário acelerar a economia mediante o aperfeiçoamento portuário, além de estender a cidade gerando condições de atender as demandas advindas das atividades de importação e exportação, como também aquela proveniente do aumento populacional.



FIGURA 20: Exportadores de Café
Casa Verde, Cruz Duarte & Cia., fundada em 1879, interior com a entrada na Rua da Alfândega, Nº. 16.
Fonte: Indicador Ilustrado do Estado do Espírito Santo (1912) – Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES)

Moniz Freire (1894:15) previa que o desenvolvimento seguiria seu curso natural, com esforços individuais e empresariais, dependendo somente, que o Governo tomasse para si a responsabilidade inicial das melhorias. O referido Presidente não estava alheio ao contexto do mercado ao qual Vitória se inseria, enxergando no aumento da receita estadual a oportunidade de por em prática os ideais modernizadores, garantindo assim, a manutenção da principal receita: as exportações.

Assim como no Período Colonial, durante a Primeira República a base econômica do Espírito Santo se encontrava na produção agrícola. Porém, o café que rapidamente se fez supremo, introduziu o Estado entre os exportadores do principal produto brasileiro daquele período.

Não somente as cidades do Espírito Santo, como outras do Brasil, sofriam forte influência do contexto mercantil em que estavam inseridas. Dessa maneira, o pioneirismo de Moniz Freire pode ser justificado pela necessidade manifesta de atender a dinâmica econômica do momento e consubstanciava-se na previsão de que Vitória se tornaria um centro populoso e dinâmico no que se refere às atividades urbanas. Acrescenta-se que esse político utilizou como argumentação, exemplos de países que já haviam realizado remodelações urbanísticas de suas cidades-capitais, relacionando, de forma direta, o desenvolvimento urbano com a evolução social dos povos:

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

Na visão daquele gestor, era necessário forjar uma grande nação pondo em prática projetos que qualificassem os núcleos urbanos brasileiros, em especial o de Vitória. Entre os projetos de maior importância de seu governo estavam a construção de uma via férrea, ligando Vitória a Cachoeiro de Itapemirim; o aparelhamento do Porto de Vitória e a expansão do núcleo urbano da capital com a conclusão do Projeto do Novo Arrabalde (CAMPOS JUNIOR, 1996).

Além das prioridades, outras ações visavam o saneamento e embelezamento da cidade, a racionalização do traçado urbano, o lazer e o bem estar da população. Ou seja, existia a preocupação em empregar os ideais urbanos modernos na capital do Espírito Santo, de forma a atender os novos tempos e tendências.

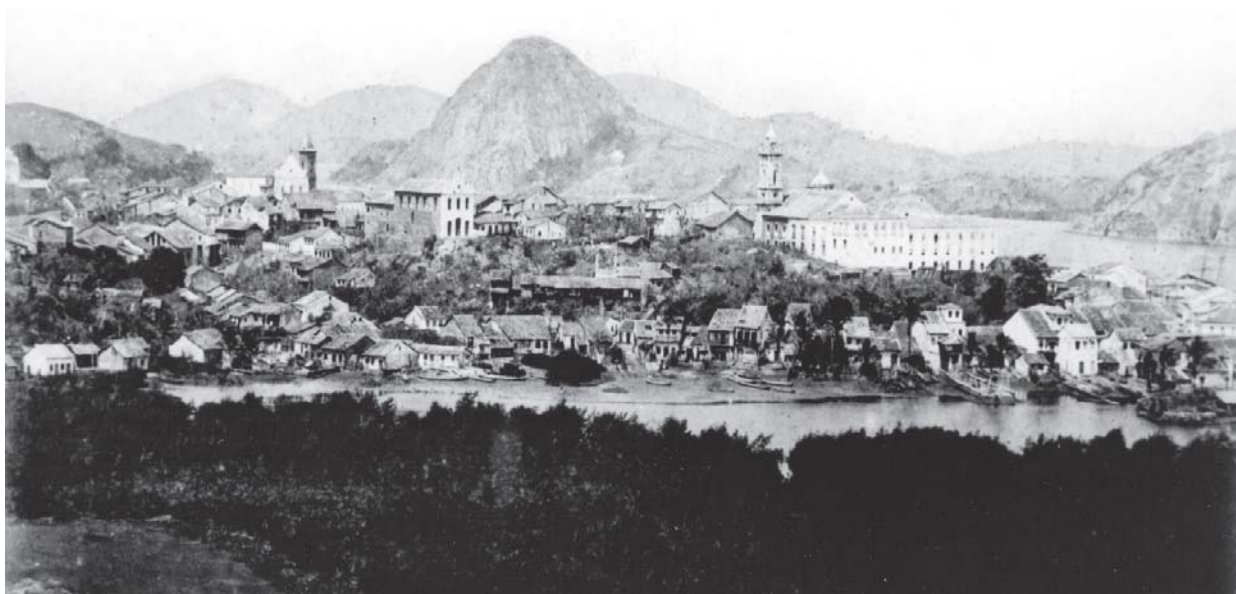


FIGURA 21: Vitória no século XIX

Destaque para as igrejas de São Gonçalo e Santiago, ao fundo o Morro do Penedo.

Fonte: Acervo Biblioteca Nacional.

A resposta à questão levantada por Saturnino de Brito, em 1896, pode ser obtida na própria conjuntura que Moniz Freire encontrou ao assumir seu primeiro mandato, em 1892. A frente da política estadual, o então Presidente vislumbrara as possibilidades de transformação do Estado, embasado no ideário de modernidade favorecido pelo incremento da receita pública.

[...] um Estado que até os últimos dias que antecederam a Constituição republicana era arrolado nas estatísticas oficiais como um fardo da nação, revelando rapidamente o seu cabedal de riqueza e de vida própria, sopesando sem constrangimento algum os grandes onus da nova situação política, apresentando um orçamento cinco vezes maior que o da antiga Província e mostrando-se bastante calmo, bastante confiante nos seus próprios recursos para ousar os mais vastos empreendimentos, sem desecrar um só dos problemas essenciais do seu futuro desenvolvimento [...] (MONIZ FREIRE, 1893:3-4).

Em termos econômicos, a produção cafeeira estabelecia uma situação favorável às finanças estaduais, além de contribuir para o incremento populacional. Politicamente, o advento da República trouxe maior autonomia aos estados, favorecendo as elites locais no exercício do poder, na possibilidade de contrair empréstimos no exterior e no direcionamento do legislativo estadual. Igualmente, a municipalidade, a partir de 1895, pelo Decreto Municipal Nº. 11, de 8 de outubro, foi autorizada a contrair dentro ou fora do Estado, empréstimos até a quantia de 1.000:000\$000 (mil contos de réis), valor que ultrapassava a receita municipal em mais de cinco vezes.

O contexto era desenvolvimentista, porém os núcleos urbanos capixabas traziam a precariedade e rusticidade do Período Colonial. Mesmo na Capital, como mostra a Figura 21, as limitações do ambiente urbano colonial se mantiveram no decorrer do século XIX, o que aproximava a cidade muito mais de uma vila do que da sede administrativa que se desejava para o Estado ao se iniciar o Período Republicano. Tornava-se imperativo sobrepujar as limitações impostas pelo antigo traçado urbano da capital. Assim, durante seu primeiro mandato, Moniz Freire não poupou esforços no sentido de “construir” uma nova capital para o Espírito Santo, dessa vez, embasado nos mais modernos padrões urbanísticos e arquitetônicos da época.

A Comissão de Melhoramentos da Cidade, criada em 1895 por iniciativa do então Presidente Moniz Freire, mediante Resolução Nº. 46, teve a incumbência de realizar o levantamento topográfico de Vitória para definir o espaço onde seria posto em prática o principal projeto de expansão da cidade, o Novo Arrabalde, considerado: “[...] a primeira proposta de expansão urbana desenvolvida pelo o engenheiro sanitaria Francisco Saturnino Rodrigues de Brito, em 1896, e também, a primeira da cidade” (MENDONÇA, 1999:183).

Sob Decreto Nº. 50, em 11 de julho do mesmo ano, Moniz Freire regularizou os trabalhos da referida Comissão, sob coordenação de Saturnino de Brito. O mencionado Engenheiro foi o responsável pelo projeto e execução dos primeiros trabalhos de implantação do Novo Arrabalde. Nas palavras do próprio Moniz Freire, Saturnino de Brito correspondia a: “[...] uma das primeiras capacidades da mocidade politécnica brasileira e vocação dedicada para esse gênero de trabalho” (MONIZ FREIRE, 1896:73).

O projeto do Novo Arrabalde surgiu como resposta aos desejos de modernização do Presidente do Estado, fugindo das limitações físicas apresentadas pelo antigo núcleo. Previa-se, com a conclusão do projeto, a utilização de terrenos da própria ilha para o estabelecimento de um novo bairro dotado de infra-estrutura urbana para receber a população, mesmo que para isso se lançasse mão de aterros em áreas sob domínio das marés altas, acarretando grandes gastos públicos.

Entendeu-se que os hábitos da população e a sua situação econômica exigiam que o local destinado a proporcionar-lhe o repouso das fadigas diárias deveria achar-se a pequena distância do núcleo atual, e em condições tais que o transporte para ele fosse o menos oneroso e o mais acessível em cada momento e a cada algibeira (BRITO, 1996:06).

O terreno escolhido, uma planície ao Norte da ilha, apresentava dificuldades quanto sua composição arenosa e de área insuficiente, dificuldade somente sanada com o aterramento de regiões marítimas ou de mangue.



FIGURA 22: Projeto do Novo Arrabalde
Identificação da ocupação original da cidade e os eixos de sua expansão com o Novo Arrabalde.
Fonte: Acervo Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES)

Os números apresentados pelo Engenheiro Saturnino de Brito (1996), por si só demonstram a grandiosidade tentada na primeira década republicana. Com uma área de 3.293.713 metros quadrados, muito superior a da cidade original, dividida por 178 quarteirões e 2.129 lotes, esperava-se abrigar 15.400 habitantes, mais que dobrando a população da cidade. As larguras

das ruas e avenidas, 21 e 28 metros respectivamente, foram planejadas no sentido de garantir o maior número possível de cruzamentos entre os logradouros.

O Novo Arrabalde é atravessado, no sentido da maior dimensão, por duas grandes avenidas em linha reta que ao norte convergem sob ângulo agudíssimo. Uma outra avenida, com a mesma largura, forma a base do triângulo e, finalmente, a quarta corta este aproximadamente na região central (BRITO, 1996:23).

Saturnino de Brito (1996:23-24) batizou, no projeto, as avenidas considerando o posicionamento e prestando homenagens à política positivista, à civilização ocidental e a religiosidade capixaba, com os seguintes nomes: Avenida Norte-Sul, atual Leitão da Silva; Avenida da Penha, inaugurada com Avenida Nossa Senhora da Penha; Avenida Ocidental, hoje Avenida Rio Branco; e Avenida Ordem e Progresso, atualmente avenidas César Hilal e Desembargador Santos Neves, respectivamente.

Antes de tudo, era preciso interligar a nova cidade a antiga por estrada de rodagem (Figura 23) que facilitasse o trânsito de pessoas e mercadorias. Em 1895, com a aprovação da Resolução N°. 80, de 25 de julho, a construção da estrada de rodagem ligando Vitória ao Novo Arrabalde, iniciou sendo o seu percurso calculado em 8,560 quilômetros e com 7 metros de largura, orçados em 259:000\$000 (duzentos e cinqüenta e nove contos de réis).

A construção da estrada de rodagem teve especificações bem definidas por seu Engenheiro, quanto ao calçamento e conservação da via: “[...] a estrada deverá receber um lastro de pedra britada; este, porém só deverá ser lançado depois de perfeitamente consolidados todos os aterros e para isto torna-se imprescindível tempo e cuidados incessantes de conservação” (BRITO, 1996:12).

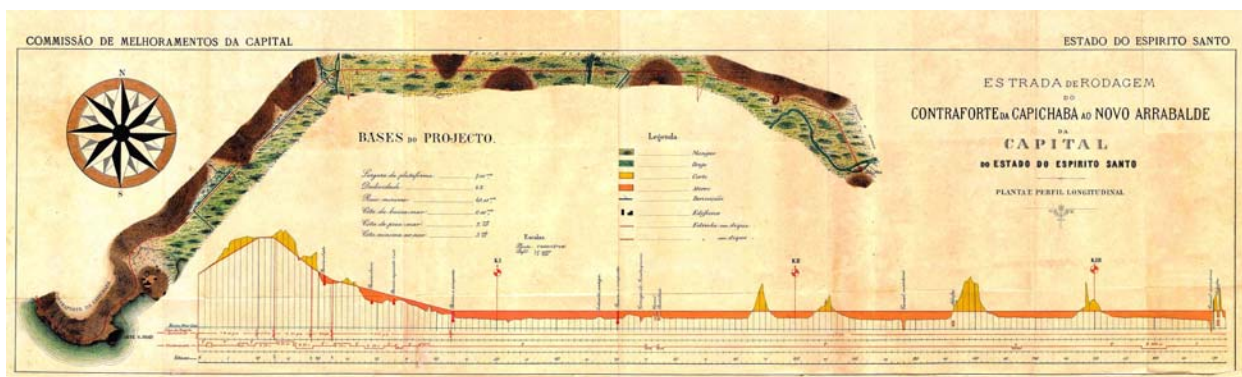


FIGURA 23: Traçado que definiu a Avenida Vitória
Planta que integrava o Projeto do Novo Arrabalde.
Fonte: Acervo Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES)

O Novo Arrabalde, antes de constituir um projeto de melhoramento da cidade, criando um bairro saudável e convidativo, foi concebido pela lógica do mercado de terras tornando-se um grande empreendimento imobiliário. Pela Figura 24, planta que definiu o loteamento do novo bairro e, conseqüentemente, propõe os traçados das ruas, avenidas e demais espaços públicos, bem como a metragem dos lotes a serem vendidos pelo Estado.

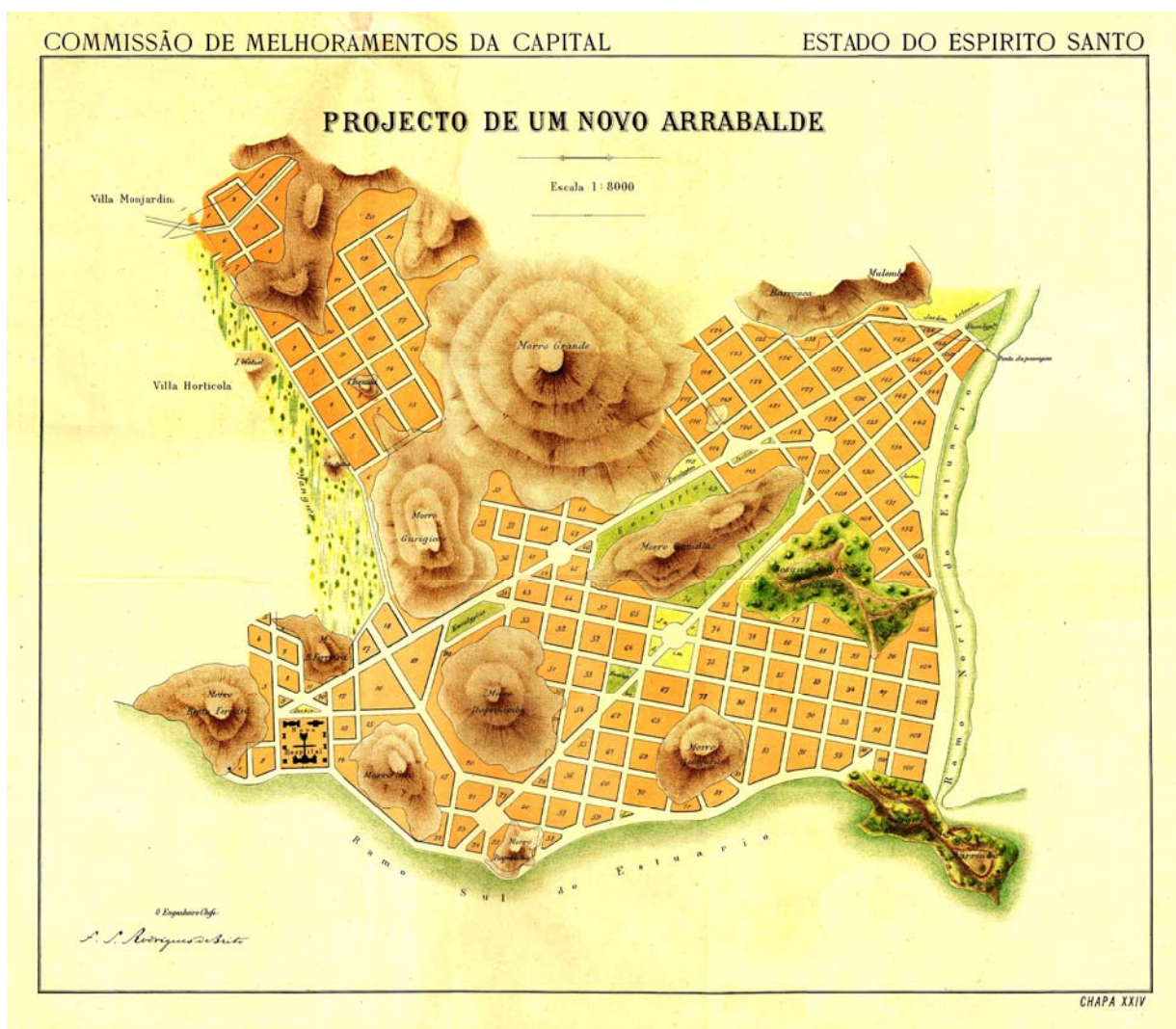


FIGURA 24: Loteamento do Novo Arrabalde
Planta que integrava o Projeto do Novo Arrabalde.
Fonte: Acervo Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES)

Competia ao Estado, proprietário da maior parte do loteamento, negociar as vendas dos terrenos de forma direta com os compradores, reservando-se o direito de seleccionar o momento ideal para a venda de parte dos lotes com valores diferenciados.

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

Nesta empreitada, o Governo do Estado contou com a parceria da Companhia Brasileira Torrens, que sob contrato, se responsabilizava pela construção do novo Hospital da Praia do Suá e de 200 casas até o final de 1897 (MONIZ FREIRE, 1895:17).

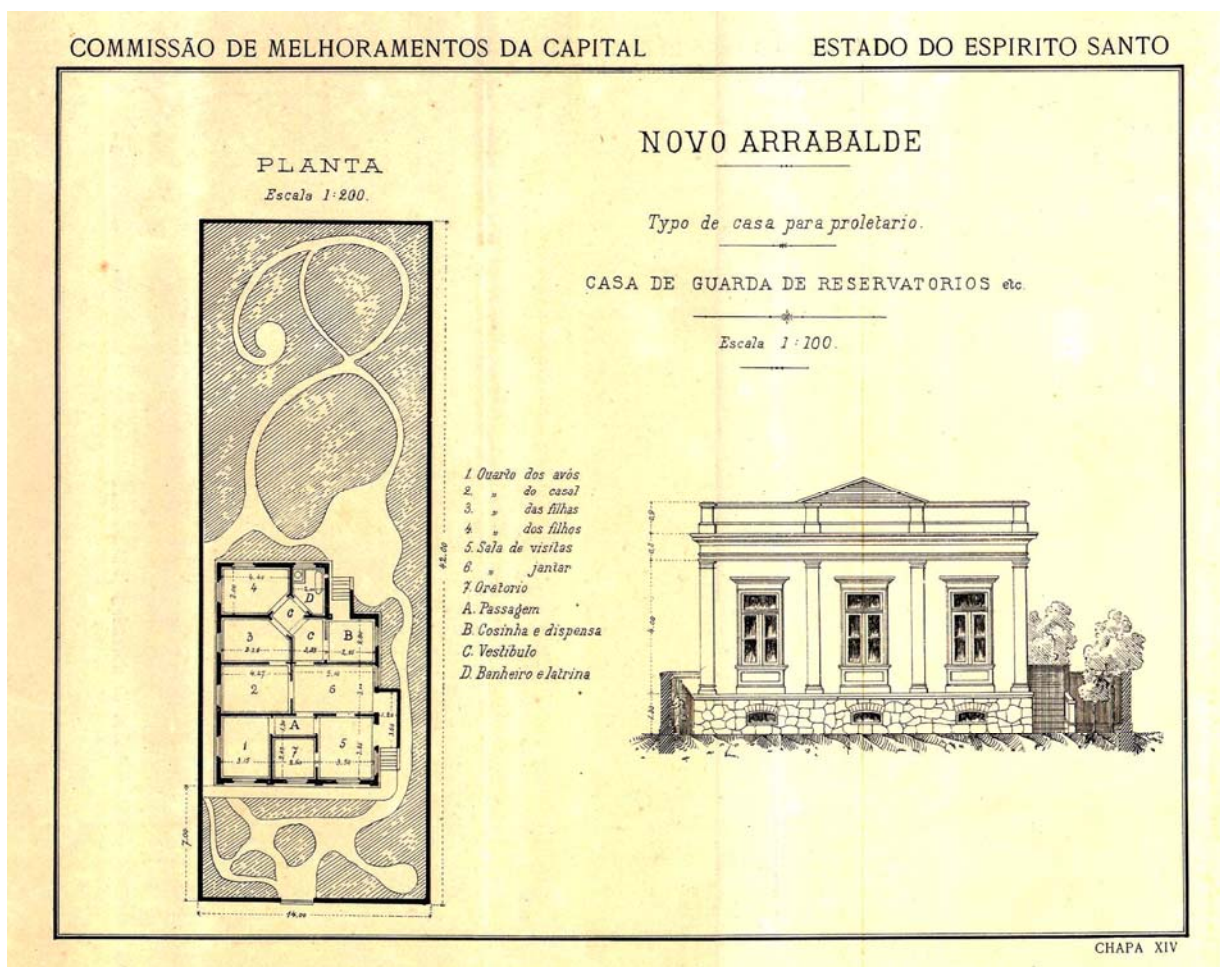


FIGURA 25: Modelo de Casa para Proletariado
Planta que integrava o Projeto do Novo Arrabalde.
Fonte: Acervo Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES)

Pela Figura 25, modelo de casa destinada à moradia do proletário, deixa claro o principal objetivo do Novo Arrabalde: constituir-se um bairro capaz de receber a população de trabalhadores atraídos pelo desenvolvimento pretendido para a cidade. Contudo, a conclusão do Novo Arrabalde somente viria a cabo na década de 1920, sob administração de Florentino

Avidos, quando foram construídas melhores vias de acesso e a população chegava a 21.860 habitantes, o que levou a retomada do projeto de expansão da cidade e conseqüentemente, a ocupação efetiva da área.

Assim, com uma receita considerável e vislumbrando novos rumos para o Espírito Santo, o projeto Novo Arrabalde surgira em dois momentos como resposta à cidade limitada, herança dos períodos anteriores à República.

Concomitantemente à expansão da cidade pelo referido projeto, a gestão de Moniz Freire se preocupou com o aparelhamento do Porto de Vitória. Como mencionando, as ações de melhoria econômica e social estavam interligadas. O Novo Arrabalde fora pensado para atender uma demanda que surgiria com o incremento das finanças e o desenvolvimento do Estado.



FIGURA 26: Entrada do Porto de Vitória – 1912
Fonte: Indicador Ilustrado do Estado do Espírito Santo (1912).

No aparelhamento do porto se encontrava a melhor alternativa de dinamização da economia local e regional. Mesmo se tratando de um empreendimento federal, a partir de 1892 houve a

preocupação por parte da política estadual em criar condições de se investir em melhorias portuárias.

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

Com o intuito de auxiliar e garantir a continuidade das obras portuárias, o Governo do Estado, mediante a criação da Lei Estadual de Nº. 19, de 19 de outubro de 1892, estipulou tributação especial destinada ao melhoramento do porto.

No entanto, as verbas advindas desse tributo somente alcançaram os propósitos de sua criação durante o Governo de Jeronymo Monteiro (1908-1912). “Aspirando melhorar as condições do porto de Vitória, Jerônimo Monteiro passou a aplicar, em 1908, a verba deste tributo de acordo com a primitiva determinação da lei” (SIQUEIRA, 1995:80).



FIGURA 27: Vista do porto velho em Vitória – 1912
Fonte: Indicador Ilustrado do Estado do Espírito Santo (1912).

Para Simone Lemos Vieira Herkenhoff (2000:136-137), com o crescente movimento portuário, ao término do século XIX, houve o esgotamento de sua capacidade operacional, exigindo-se sua adequação. O desejo de reformulação do porto, por parte do Governo do Estado, fora rejeitado pelo Governo Federal que preferiu transferir a realização das obras, no complexo portuário do Espírito Santo, para a Companhia Brasileira Torrens.

O Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Brasileira Torrens, concede-lhe autorização, com os onus e vantagens da lei n. 1746 de 13 de outubro de 1869, para estabelecer no porto da Victoria, do Estado do Espirito Santo, um systema de cáes de atracação para grandes navios, com os respectivos armazens e mais accessorios, observadas em relação á presente concessão as clausulas que com este baixam assignadas pelo Ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, que assim o faça executar (GOVERNO FEDERAL, DECRETO N°. 1.173, de 17 de dezembro de 1892).

No referido Decreto, constam as cláusulas referentes aos direitos e obrigações estipulados pelo Governo Federal regulamentando a relação deste ente com a referida com a empresa contratada. Entre as obrigações constava a dragagem do banco da Barra, e de toda parte do porto, com a abertura de um canal para facilitar a entrada das embarcações e assegurar o maior volume de águas ao canal da Barra. As demais melhorias, contratadas no Decreto N°. 1.173, em sua Cláusula I, assim estão dispostas:

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

Pela citação, nota-se que a movimentação portuária ficaria sob gestão privada, constando no mesmo Decreto, que essa concessão duraria 50 anos a contar da data de conclusão das mesmas obras, prevista para 1899. Porém, a Companhia não chegou nem mesmo a iniciar as obras determinadas pela federação, transferindo, após sucessivas prorrogações, em 28 de março de 1906, por meio do Decreto N°. 5.951, á Companhia do Porto da Victoria, a cessão das obras de melhoramento do porto da Victoria.

O que se pode notar pelos Relatórios do primeiro Governo de Moniz Freire, em se tratando das obras do porto, esse governante chamou a atenção do Governo Federal quanto às necessidades de realização do referido empreendimento. Quanto às medidas tomadas pela federação, conforme mencionado, ficaram muito aquém do esperado.

A modernização do Porto de Vitória era imprescindível ao sucesso do projeto político do Presidente Moniz Freire, uma vez que se encontravam nas exportações, em especial do café, a principal receita do Estado.

[...] pretendia, então, Muniz Freire concentrar as forças do comércio em algum lugar, no Espírito Santo. Já havia observado os germes dessa atividade aqui no Estado. A expansão das lavouras cafeeiras e as elevadas safras alcançadas, juntamente com os preços crescentes atingidos pelo produto no mercado externo nos primeiros anos da República, davam indícios ao governante de que na Capital o comércio do café poderia ser ampliado, tornando-se o agente motor do progresso (CAMPOS JUNIOR, 1996:148-149).

A importância de Moniz Freire para a História Urbana de Vitória, reside em seu espírito visionário frente à sociedade capixaba ao término do século XIX. No entanto, para uma sociedade constituída com menos de 10.000 habitantes, o projeto de estender a cidade, sextuplicando sua área original, se faria em detrimento do atendimento das necessidades basilares, representando, desta forma, uma obra não prioritária com muito dispêndio de recursos público. Reside aqui um paradoxo da gestão pública a perseguir os administradores que ousam transbordar o seu tempo.

Moniz Freire (1864) entedia que o maior problema para levar à cabo sua empreitada modernizadora encontrava-se nos aspectos urbanísticos e arquitetônicos da cidade colonial. Igualmente observado no Capítulo 2, quando a elite carioca acreditava residir na herança colonial o atraso e a barreira para acesso à constituição de uma metrópole moderna.

Nós temos a felicidade de possuir uma das baías mais pitorescas do mundo, segundo a versão de todos os viajantes, mas, em contraposição, no fundo dessa tela admirável da natureza, a incúria e a inércia do homem assentaram a mais irregular e menos graciosa das cidades. É preciso fazer quase tudo a um tempo, não só para melhorar as condições da atual cidade como para estender as raias de seu campo de desenvolvimento (MONIZ FREIRE, 1864:14-15).

Em outro trecho da mesma Mensagem apresentada durante a instalação do Congresso Legislativo do Espírito Santo, Moniz Freire (1894:15) enumera as obras mais urgentes para elevar Vitória ao seu destino cidade moderna e de Praça Comercial de importação e exportação, de singular importância para o Brasil:

Além de não termos até hoje regularmente organizado nenhum dos serviços necessários à vida de uma cidade populosa, o que é preciso fazer para a conquista de nova área urbana depende de grandes dispêndios; e por outro lado, o próprio porto, que entre os de segunda ordem é um dos principais da República, carece de ser grandemente melhorado para corresponder às exigências da importância comercial que vai ter.

Em relação às obras de infra-estrutura, no ano de 1894, o Presidente do Estado renovou o contrato que existia com a Companhia Brasileira Torrens para o abastecimento de água, serviços de esgotos e construções prediais, compondo uma parcela dos melhoramentos a serem executados em Vitória. Outras obras eram necessárias e se tornava urgente estabelecer, de forma harmônica e organizada, as ações da municipalidade, do governo estadual e federal.

Em 10 de março de 1892, o representante da Companhia Brasileira Torrens, Cleto Nunes Pereira¹⁹ enviara ofício à Intendência Municipal da capital, comunicando que os trabalhos de abastecimento de água da cidade haviam se iniciado no dia anterior. As obras começaram com locação e preparo do terreno no alto do morro Santa Clara, Vila Moscoso, para no lugar ser fundado o reservatório geral de distribuição de água à população (ARQUIVO GERAL DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA, OFÍCIO RECEBIDO, N.º. 3, 1892).

A mesma Companhia foi contratada pela municipalidade para a realização de aterros, saneamento básico e abastecimento de água nos anos que se seguiram a 1892, corroborando com as intenções do Presidente Moniz Freire em interligar as ações municipais e estaduais de melhoramentos da capital.

Contudo, a interação entre Governo Estadual e Municipal se estabelecia mediante o comprometimento do primeiro em ceder crédito ao segundo, para com isso, gerar receita municipal hábil a honrar os compromissos e executar melhorias em Vitória. Em Ofício Confidencial N.º. 129, de 07 de agosto de 1893, o Governo Municipal, sob administração de Cleto Nunes, agora Presidente do município, solicitava auxílio do Presidente do Estado no sentido de conceder empréstimo, devido aos gastos da receita municipal com as obras públicas:

Como não ignora V. Exa., esta municipalidade vem de realizar importante melhoramento na cidade, conseguindo por meio de desapropriações dispendiosas, fazer a ligação das Ruas Primeiro de Março e Alfândega, melhorando este que há muito exigem não só o crescente comércio de nossa praça, como as condições de embelezamento, que ficou à municipalidade em mais de 40:000\$000, e na falta dos recursos extraordinários autorizados em lei especial, tivemos de lançar mão da receita ordinária do município, o que colocou-nos atualmente na dificuldade de poder atender a outros serviços da administração municipal. Nestas condições, venho recorrer à V. Exa. para que autoriza o Tesoureiro do Estado a emprestar a este Governo, mediante

¹⁹ Cleto Nunes Pereira pertenceu a Sociedade Abolicionista do Espírito Santo, fundada no ano de 1869 em Vitória. Compunha a elite intelectual capixaba e, mais tarde, viria a ser Presidente do Município de Vitória, em 1893, assumindo o cargo em dois sucessivos períodos até maio de 1898, quando foi eleito Senador pelo Estado.

as condições que V. Exa. julgar acertadas, a quantia de 10:000\$000 que deverá ser paga no próximo mês de Setembro, quando se efetuar a cobrança dos impostos das indústrias e profissões e predial. Acreditando que o alvitre que venho de sugerir merecerá a aprovação de V. Exa., antecipo o agradecimento da corporação que represento, pelo serviço que assim prestará ao nosso município (ARQUIVO GERAL DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA, OFÍCIO EXPEDIDO, N°.129, 1893).

O mesmo ofício indica algumas das principais rendas da municipalidade como sendo os impostos da indústria, profissões e predial. Observa-se pela fonte, que a situação financeira do Governo da capital apresentava considerável melhora, acompanhando o que ocorreu com as finanças estaduais. Não obstante, o aumento da arrecadação não supria as obrigações delegadas à administração municipal que acabava, em diversos momentos, tendo que recorrer ao Governo Estadual.

No exercício de 1895 a receita municipal elevou-se à 299:014\$105 (duzentos e noventa e nove contos, quatorze mil e cento e cinco réis), valor nunca antes alcançado anteriormente, sendo a despesa de 290:897\$920 (duzentos e noventa contos, oitocentos e noventa e sete mil e novecentos e vinte réis). Naquele ano, o valor destinado as obras mais urgentes fora de 88:600\$000 (oitenta e oito contos e seiscentos mil réis), cerca de 30% do orçamento municipal (ARQUIVO GERAL DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA, OFÍCIO EXPEDIDO, N°. 81, 1896).

Mesmo com aparente equilíbrio orçamentário, o Governo Municipal continuava a ter que recorrer ao poder estadual no sentido de cumprir as obrigações administrativas. Entre os serviços municipais que avocaram auxílio do Estado, destacaram-se: a iluminação pública, o abastecimento de água e os serviços de esgotos.

Assim, os grandes projetos urbanísticos de Vitória foram postos em prática apenas quando a situação econômica do Estado permitiu. Com um orçamento crescente, derivado da economia cafeeira consolidada, surgia a possibilidade de tornar a velha capital colonial em um “empório comercial vastíssimo” (MONIZ FREIRE, 1894:14), espelho das novas metrópoles que, do Velho Mundo, reverberavam o fenômeno da modernização urbana.

3.3 Arranjos para a modernidade

Com o advento do século XX, a principal preocupação do poder público se voltava para a realização de obras de saneamento e melhoramentos urbanos. Quanto ao serviço de limpeza pública, pode ser identificado por meio de contratos anuais e quinquenais, assinados entre o Município e particulares, ao término do século XIX e início do seguinte. Acrescente-se que a salubridade pública era posta em risco, principalmente no período das chuvas, devido as constantes epidemias de febre amarela, cólera, varíola, entre outras, que vitimavam considerável número de cidadãos, o que justifica a preocupação dos poderes estadual e municipal em providenciar mecanismos de combate aos focos de proliferação das doenças.

Conforme Maria Izabel Perini Muniz (1994:36), na década de 1870, o problema das epidemias já havia sido relacionado à precariedade dos serviços públicos e falta de infraestrutura urbana.

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

O trabalho para se tentar conter a febre amarela, por exemplo, iniciava com o mapeamento das casas em que foram registradas vítimas da doença, executado pela Inspetoria de Higiene Pública do Estado do Espírito Santo. Em ofício recebido pelo Governo Municipal – N°. 456, de 05 de setembro de 1895 – a Inspetoria de Higiene enviou a relação de prédios onde se deram casos de febre amarela:

TABELA 5: Focos de Febre Amarela (1895)

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

Fonte: Arquivo Geral do Município de Vitória, Ofício Recebido, N.º. 456, 1895.

Pela relação expressa, nota-se a dimensão do problema relacionado à saúde desta sociedade onde a febre amarela atingira parcela considerável da população. O foco detectado localizava-se nos mais movimentados logradouros de Vitória, espaços em que se estabeleciam os contatos comerciais, como na Rua da Alfândega (Figura 28), atual Jerônimo Monteiro, que

naquela época era considerada a principal artéria da cidade, com alta concentração de lojas comerciais, residências e intenso trânsito de pessoas.



FIGURA 28: Avenida da Alfândega, início do século XX
Atual Avenida Jerônimo Monteiro
Fonte: Arquivo Geral do Município de Vitória – Acervo Fotográfico.

Tornava-se urgente sanear a cidade, para assim conter as epidemias oportunistas. A limpeza pública e particular, assunto presente em todos os anos pesquisados, provavelmente tenha sido o serviço que mais onerou os cofres públicos. Em 07 de outubro de 1896, João Baptista da Fontoura Xavier assinou contrato para o serviço de limpeza pública e particular da cidade. Nas cláusulas do contrato obrigava-se o senhor João Baptista a desempenhar os trabalhos de esgotamento sanitário e limpeza pública pela quantia anual de 170:000\$000 (cem e setenta contos de réis), durante cinco anos. Do valor aludido, 100:000\$000 (cem contos de réis) foram destinados ao sistema de esgotamento sanitário, com a remoção de materiais fecais em fossas móveis, conduzido até a baía do Espírito Santo para despejo. O restante, 70:000\$000 (setenta contos de réis), referia-se ao pagamento dos serviços com limpeza pública, que

compreendia a varredura diária de ruas, praças e becos da cidade, tendo que ser executado a partir das 11 horas da noite²⁰; limpeza diária das valas, valetas, latrinas e mictórios públicos; capinação das ruas e praças; condução do lixo das vias públicas e das residências em carroças fechadas para o ponto de incineração (ARQUIVO GERAL DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA, CONTRATOS DE OBRAS, 1896:18).

As aludidas cláusulas persistiram nos contratos estabelecidos posteriormente, no entanto para que as despesas pudessem ser honradas o município era sempre socorrido pelo governo estadual para cumprimento das referidas obrigações. Na medida em que os serviços de saneamento básico eram deslocados para a esfera estadual, a despesa municipal com a limpeza pública diminuía, chegando ao ano de 1907 a ser fixada em 20:000\$000 (vinte contos de réis), que somadas a iluminação, asseio do mercado, serviço sanitário e arborização e conservação das vias totalizava 42:000\$000 (quarenta e dois contos de réis). Os dados demonstram a queda do valor dispensado pela municipalidade para os serviços de limpeza entre o ano de 1896, que chegou a 70:000\$000 (setenta contos de réis) e o ano de 1907, com valor de 20:000\$000 (vinte contos de réis) (ARQUIVO GERAL DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA, CONTRATOS DE OBRAS, 1896; OFÍCIOS EXPEDIDOS, 1907).

O Decreto de Nº. 107, de 13 de setembro de 1906, estabeleceu como diretriz orçamentária para o ano de 1907 a receita de 137:352\$129 (cento e trinta e sete contos, trezentos e cinquenta e dois mil, cento e vinte e nove réis) e a despesa em 133:663\$000 (cento e trinta e três contos, seiscentos e sessenta e três mil réis). No detalhamento da peça orçamentária, para as despesa com limpeza pública foi previsto um gasto de 42:000\$000 (quarenta e dois contos de réis), ou 31,4% do total das despesas, enquanto que para as obras públicas destinou-se 40:000\$000 (quarenta contos de réis), 30% da despesa fixada para aquele ano. A análise dos dados leva a dedução de que a prioridade orçamentária se concentrava nos trabalhos de higienização e melhoramentos da cidade, respectivamente (ARQUIVO GERAL DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA, OFÍCIO EXPEDIDO, 1906).

²⁰ Destaca-se que o serviço de limpeza dependia da iluminação da cidade, uma vez que grande parte dos trabalhos se realizava no período da noite, corroborando, portanto, para se estabelecer ambiente noturno às práticas sociais. Não obstante, a iluminação adequada dos logradouros somente se efetivou em 1909, com a instalação da rede elétrica, o que deixava muito a desejar à limpeza das ruas tão dependente da iluminação artificial para ser realizada.

A limpeza e os aterros de valas e córregos se tornavam imprescindíveis para garantir as condições sanitárias do ambiente urbano e proteger a população. Entre as obras de salubridade pública realizadas pela municipalidade, a Vala do Reguinho, localizada na atual Rua Graciliano Santos Neves, teve seu aterramento motivado por questões de salubridade pública, bem como para proporcionar a criação do principal ambiente de sociabilidade do vitorienense: a Praça Costa Pereira. Tendo em vista o início da referida obra, verifica-se, no ofício N°. 245, de 30 de novembro de 1895, a preocupação do então Presidente Municipal, Cleto Nunes, com a celeridade do envio do encanamento comprado no Rio de Janeiro para saneamento da Vala do Reguinho, como se segue:

Srs. M. Santurio e Cia – Hotel de France – Rio de Janeiro

Acuso o recebimento de vosso telegrama último, assim como de vossas cartas de 22 e 10 do corrente, fazendo inteirado da causa que originou a demora na resposta de seus últimos telegramas.

Ora porque já cientifiquei em carta particular ao Sr. Dr. Leopoldo Cunha, passe indispensável, toda a urgência na pronta remessa dos encanamentos que vos foram encomendados por este Governo em 15 de setembro último, visto como, acima de outras razões do interesse público, acuso ter concedido que a escolha do local para construção do Theatro Público desta cidade, reabriu em uma praça (Costa Pereira) cotada pelo projeto do saneamento do Reguinho, travando-se por isso, necessário concluir-se quanto antes, as obras empreendidas pela municipalidade para o saneamento aludido, de modo a não protelar de um dia, sequer, a construção do Theatro, para o que já estão reunidos todos os materiais.

Confio de vosso zelo profissional como industriais conceituais para satisfação desse empenho de elevada importância, dando-me assim a satisfação de, até o dia 15 do mês entrante, ver-vos desobrigados de modo completo, da incumbência que aceitastes. (ARQUIVO GERAL DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA, OFÍCIO EXPEDIDO, 1895 – grifo nosso).

Pela citação, o saneamento do Reguinho esteve vinculado à construção de espaços adequados às práticas sociais e culturais. Além da reabertura da Praça Costa Pereira, o Teatro Melpômene (Figura 29), obra do Governo Estadual e primeiro a ser construído em Vitória, teve como maior defensor o Presidente Moniz Freire (1896), que via nessa construção uma necessidade “palpitante em nossa capital”:

Rara é a cidade do interior do país que não possui esse benefício social, que atue tão poderosamente sobre a educação estética, e sobre as condições de existência das classes operosas. Desde 1872 foi levantada a idéia da construção de um pequeno theatro, e chegou-se a lançar a primeira pedra simbólica do edifício, mas a sociedade que o projetou dissolveu-se afinal, e nunca mais houve uma tentativa qualquer, pública ou particular, nesse sentido (MONIZ FREIRE, 1896:67).

Autorizado pela Lei N°. 86, de 30 de dezembro de 1893, Moniz Freire solicitou ao Dr. Filinto Santoro, Diretor de Obras e Empreendimentos Estaduais, o projeto do Teatro fazendo considerações que fosse uma construção elegante, barata e de rápida execução. Com um custo orçado em 300:000\$000 (trezentos contos de réis), o Melpômene foi a primeira edificação da

capital a contar com energia elétrica. Construído com sua parte externa toda em madeira, numa tentativa de baratear os custos e garantir a rapidez da obra, o então Presidente do Estado previa que com o desenvolvimento da capital, em 15 ou 20 anos, o Teatro já não mais atenderia a sociedade exigindo-se a construção de um novo (MONIZ FREIRE, 1896:67-69).



FIGURA 29: Perspectiva lateral do Teatro Melpômene – 1912

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

Com a capacidade de comportar 1.200 pessoas, todo em pinho de riga, o Melpômene foi inaugurado com a apresentação da opereta “A Mascote”, montada pela Companhia Espanhola Julia Plá, em 21 de maio de 1896, dois dias antes de Moniz Freire passar o Governo do Estado a Graciliano dos Santos Neves. Superando a expectativa de seu idealizador, o Teatro funcionou por 27 anos, até 1923, quando foi interdito após um incêndio. Parte do material que restou pôde ser aproveitado em fundações e alicerce, utilizado em construções provisórias e, o ferro fundido, serviu como suporte para balcões e galerias do Teatro Carlos Gomes, que sucedeu o antigo Teatro, com bem próxima da anterior, em frente à Praça Costa Pereira.

No que se refere às iniciativas do Governo Estadual, durante o mandato de Moniz Freire, a capital foi palco de projetos que buscavam a remodelação e expansão do espaço urbano para região desocupada, como anteriormente mencionado. Segundo Campos Junior (1996:162), as

possibilidades de expandir o centro da cidade, apesar de limitadas, eram possíveis. O mesmo autor cita algumas regiões onde a eminência de aumentar a área central era facilitada pela proximidade, como a região do Campinho, atual Parque Moscoso, e as terras da antiga Fazenda de Jucutuquara.

Também o Município desempenhou ações no sentido de estender a cidade, mas tendo como referência a região central. No ano de 1895, a Companhia Brasileira Torrens, sob contratação do Governo Municipal, apresentou a planta dos terrenos que possuía próximos à Vila Moscoso. Depois de submetida ao Conselho Municipal, a aludida planta foi aprovada, cabendo a Companhia proceder à locação das ruas, que compunham o novo bairro da cidade denominado Vila Rubim, nome conservado até os dias atuais (ARQUIVO GERAL DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA, OFÍCIO EXPEDIDO, Nº. 2009, 1895).

A Vila Rubim, espaço destinado a moradias operárias, tinha por objetivo abrigar os trabalhadores envolvidos nas obras públicas. As construções residenciais ali estabelecidas tinham como características a simplicidade e o tamanho reduzido. Em sua maior parte possuíam apenas o andar térreo, tendo na fachada uma porta e duas janelas, como bem demonstram as figuras 30 e 31.



FIGURA 30: Casa Popular, Nº. 41
Projeto de uma casa na Vila Rubim, Nº. 41, Escala 1:50, 1895.
Fonte: Arquivo Geral do Município de Vitória, Mapoteca.



FIGURA 31: Casa Popular, Nº. 42
 Projeto de uma casa na Vila Rubim, Nº. 42, Escala 1:50, 1895.
 Fonte: Arquivo Geral do Município de Vitória, Mapoteca.

Ao projeto de ampliação do perímetro urbano da capital, para as áreas periféricas, não havia um elemento correspondente sequer que indicasse o esgotamento da região central. Em 1898, a área da cidade, desde a Ladeira da Capixaba, Rua Barão de Monjardim até a Vila Rubim, foi calculada em 960.000,00m². Desse total, o espaço ocupado por praças, ruas, jardins públicos e vias projetadas compunham cerca de 149.690,00m², ou seja, apenas 15,6% da área total cidade se encontrava urbanizada. No mesmo ano, o número de edificações chegava a 1.153, das quais 335 comerciais e 818 de moradias em bom estado de conservação. Além dessas edificações, existiam 5 em ruínas, 12 edifícios públicos e 9 destinados ao culto público, num total de 1.179 edifícios (ARQUIVO GERAL DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA, OFÍCIO EXPEDIDO, Nº. 97, 1898).

Os dados por si só não justificavam projetos que visassem a ampliação do perímetro urbano. Uma população que não ultrapassava 10.000 habitantes, baixa densidade demográfica e maior parte do território não urbanizado, eram indicadores de uma cidade pouco adensada, que não necessitava de grandes projetos de ampliação urbana fora dos limites da região central. Porém, principalmente a partir da posse de Moniz Freire (1892-1896), os projetos de cunho modernizadores visavam preparar a cidade para as novas funções econômicas e sociais,

através do saneamento, embelezamento e racionalização do espaço urbano, voltados muito mais para projetar a Capital no futuro do que solucionar os problemas apresentados pela velha cidade colonial.

Observa-se também que a cidade colonial, com suas ruas sinuosas e estreitas, não propiciava a boa circulação de pessoas e mercadorias. Entre os anos do período estudado (1892 a 1912), ainda eram utilizadas técnicas rudimentares para a pavimentação das vias e havia muita dificuldade para coadunar o calçamento das ruas, ainda em paralelepípedos, com as obras de drenagem e canalização das águas pluviais, bem como a implantação do sistema de esgotamento sanitário.

No desejo de orientar os melhoramentos urbanos, pelo Código de Posturas Municipais, formulado a partir da constituição do Conselho Municipal (1892), houve a preocupação em se normatizar as construções particulares requerendo de seus proprietários a apresentação da planta para se expedir a licença municipal autorizando a obra. No mesmo Código, foi previsto a padronização da caixa das ruas a serem abertas, ficando ao encargo do Engenheiro Municipal a fiscalização do alinhamento das mesmas. As avenidas e ruas principais tiveram seus traçados modificados, além de surgirem novos logradouros, acarretando em desapropriações e demolição de prédios por utilidade pública.

A Tabela 6 demonstra o cálculo da despesa municipal com reparos de calçamentos em trechos de diversas ruas da capital, realizados apenas durante o mês de janeiro de 1896.

TABELA 6: Calçamentos realizados em Vitória, janeiro de 1896

LOUGRADOUROS	ÁREAS CALÇADAS (m ²)	VALOR (m ²)	IMPORTÂNCIA*
Rua José Marcelino	180	6\$000	1:080\$000
Rua Maria Ortiz	80	6\$000	480\$000
Rua Muniz Freire	100	6\$000	600\$000
Rua 2 de dezembro	36	6\$000	216\$000
Ladeira da Varzea	55	6\$000	330\$000
Rua Duque de Caxias	116	6\$000	696\$000
Rua do Sacramento	28	6\$000	168\$000
Rua Pereira Pinto	84	6\$000	504\$000
Rua Coronel Dionisio	20	6\$000	120\$000
TOTAL	699	6\$000	4:194\$000

*Valor dos calçamentos inclui o material utilizado – cimento e pedra – e a despesa da empresa contratada. Fonte: Arquivo Geral do Município de Vitória, Ofícios Recebidos, 07 de março de 1896.

O grande canteiro de obras que se tornara Vitória, entre os anos de 1892 a 1896, foi desfeito e no quadriênio subsequente, o Governo do Estado tratou de sanear as dívidas acumuladas, desacelerando o processo de modernização da cidade. Graciliano dos Santos Neves assume a Presidência do Estado em 1896, quando a situação político-econômica do país já não favorecia os grandes projetos de remodelação do espaço urbano, devido à crise econômica que se instaurava. A medida adotada pelo então Presidente foi a extinção da comissão de Melhoramentos da Capital e a paralisação de obras como o Novo Arrabalde, o Hospital da Praia do Suá, a rodovia de ligação do Centro à antiga fazenda Maruípe e a reforma do Quartel de Polícia.

A título de comparação, a Tabela 7 demonstra os dados da arrecadação estadual no quadriênio sob administração de Moniz Freire e o posterior, iniciado por Graciliano dos Santos Neves.

TABELA 7: Arrecadação Estadual do Espírito Santo (1892 a 1899)

ANO	RECEITA ARRECADADA (EM CONTOS DE RÉIS)
1892	3.181:458\$896
1893	3.186:138\$353
1894	4.489:042\$647
1895	4.669:417\$168
1896	3.873:021\$491
1897	4.170:324\$733
1898	3.660:755\$600
1899	3.130:592\$286

Fonte: MONIZ FREIRE, 1901:23.

Pelos dados verifica-se o aumento significativo da receita entre os anos de 1892 e 1895, o que permitiu ao Presidente Estadual, adotar um projeto urbanístico ousado para a capital do Espírito Santo. No período subsequente, Graciliano dos Santos Neves recebera o Estado já em meio à crise da indústria cafeeira, que propiciou redução gradativa da receita do Espírito Santo. Diante da situação financeira em retração, Santos Neves adotou a política de conter e cortar despesas com obras públicas:

Mandei suspender as obras do Novo Hospital em construção na Praia do Suá, o qual era custeado, tanto pela renda geral, como pelo produto de imposto lançados sobre loterias contratadas pelo Governo. Determinei que os trabalhos da estrada que vai desta capital à antiga fazenda Maruípe fossem reduzidos ao que tão somente bastasse

para a conservação das obras já feitas e extingui a Comissão de Melhoramentos da Capital (SANTOS NEVES, 1896:09).

As referidas obras, projetadas e iniciadas na administração anterior, foram vistas pelo Presidente Graciliano como extemporâneas e dispendiosas. Ao mesmo tempo, o mencionado Presidente, ao contrário de Moniz Freire, entendia que Vitória se converteria em uma grande cidade a partir do desenvolvimento industrial que ainda não lhe ocorrera, numa nítida concepção de que o desenvolvimento econômico é que seria a alavanca do crescimento urbano da capital. Segundo Santos Neves (1896:09-10):

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

A paralisação das obras demonstra a descontinuidade das políticas públicas, suscetíveis ao entendimento de cada governante quanto aos caminhos a serem seguidos para o desenvolvimento. Enquanto Moniz Freire entendia que ao poder público competia a iniciativa de antecipar a rede de infra-estrutura da cidade para atender o progresso vindouro, Graciliano dos Santos Neves identificava na industrialização o mecanismo propulsor do desenvolvimento urbano da capital.

Segundo Maria Stella de Novais (s/d:341), a iniciativa de paralisação das obras, durante o mandato de Santos Neves, estava ligada aos baixos preços do café no mercado internacional e a conseqüente redução das rendas estaduais. Tal medida, no entanto, gerou desconfortos no seio do Partido Republicano Construtor, chefiado por Moniz Freire e ao qual pertencia Graciliano dos Santos Neves. O último se viu obrigado a renunciar ao cargo de Presidente do Estado, em 16 de setembro de 1897. Em 1905, Santos Neves abandonaria o partido após uma divisão interna entre suas lideranças, José de Carvalho de Moniz Freire e o Coronel Henrique Silva Coutinho (SUETH, 2006:116-117).

Entre os anos de 1900 a 1904, Moniz Freire volta a assumir a administração do Estado. Contudo, diante da nova conjuntura mundial, esse governante entendeu que naquele momento exigia-se extrema cautela no que se referia aos gastos públicos.

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

Pela citação, assevera-se que o Presidente se disponibilizava em dar continuidade às obras o quanto antes, dependendo somente que os fatores contribuintes para o aumento dos materiais de construção, fossem amenizados. Contudo, a receita geral do Estado continuou a cair, chegando a 2.801:585\$252 (dois mil e oitocentos e um contos, quinhentos e oitenta e cinco mil, duzentos e cinquenta e dois réis) no ano de 1902, o que inviabilizava a execução e/ou continuidade de grandes projetos de urbanização da capital capixaba, nem mesmo garantindo o pagamento em dia dos empréstimos contraídos no seu primeiro mandato.

Diante da conjuntura mundial desfavorável, o processo de desenvolvimento urbano no Espírito Santo desacelerou, mesmo que o desejo de dar continuidade às obras de melhoramentos de Vitória se fizesse presente. Internamente, a crise das safras de café, entre os anos de 1898 a 1900, desembocou em fato inusitado até então no cenário político do Espírito Santo, o pedido de moratória aos credores estrangeiros (BASILIO, 1961:51). A situação econômica, ao se iniciar o século XX, poderia explicar a paralisação do processo de desenvolvimento urbano de Vitória, não obstante a rapidez com que o mesmo foi retomado em 1908, quando Jeronymo de Souza Monteiro assumira os rumos da política do Estado.

3.4 Enfim, a modernização!

A situação econômica do Espírito Santo, quando o advogado Jeronymo de Souza Monteiro assumiu o cargo de Presidente, em 23 de maio de 1908, não favorecia em nada os grandes projetos urbanísticos anteriormente tentados. Com descendência portuguesa, Jeronymo Monteiro pertencia a elite cafeeira de Cachoeiro de Itapemirim, porém enxergava a necessidade de diversificar a economia do Estado, que encontrava-se refém da monocultura (HEES & FRANCO, 2003:52-55).

Assim que assumiu a Presidência, Jeromymo Monteiro tratou de fundar o Partido Republicano Espírito-santense, no intento de concentrar as principais lideranças políticas do Espírito Santo, conseguindo assim, apoio a seu plano de governo. Numa conjuntura desfavorável a projetos ousados, todo apoio era bem vindo para reestruturar as finanças estaduais (SUETH, 2006).

O referido Presidente recebera um Estado com as finanças arruinadas pelas sucessivas quedas de sua receita, com o agravante de não conseguir honrar os compromissos com seus credores, o que impedia a abertura de novos créditos no mercado financeiro nacional e internacional. Em suma, o Espírito Santo possuía mais dívidas que conseguia pagar e sua principal fonte de renda, a exportação do café, se encontrava em plena crise, inviabilizando garantias aos pagamentos de novos empréstimos ou das dívidas contraídas por governos anteriores. Não obstante, nos espaços urbanos capixabas, mesmo o da Capital, persistiam características urbanísticas coloniais, o que exigia da iniciativa pública obras de melhorias emergenciais tanto para atender a população, quanto o alvitre desenvolvimentista. Seu antecessor, o Coronel Henrique da Silva Coutinho (1904), assim descreveu a situação quando assumiu a presidência:

Não temos vistosos palácios, não temos avenidas luxuosas, nem jardins primorosos, mas temos o interior do Estado povoado por lavradores vindos da Europa e filhos do país, que cultivam o praso ou os prastos que lhes foram distribuídos, não pensam em emigrar e sim em progredir, vencendo com relativa facilidade a crise pois que reduzem suas despesas e aproveitam todas as horas o trabalho.

Quatro anos depois, a situação do Estado permanecia nas mesmas bases econômicas dependentes do trabalho na lavoura, principalmente a do café, praticada em sua maioria, por imigrantes europeus. Quanto a Capital, ao descrever a situação de Vitória, Jeronymo Monteiro (1913:203), identificou estar a cidade em situação inferior em relação aos demais centros urbanos “[...] que têm a função de constituir o foco de civilização de um povo”.

A cidade continuava a ter ruas estreitas e sem alinhamento; com construções antigas, sem seguir um ordenamento, a não ser o do próprio terreno; sem rede de esgotos ou abastecimento de água e luz nos prédios públicos e privados; contando com iluminação precária das ruas e com serviço de limpeza pública deficiente. “Era enfim uma cidade absolutamente despida das mais rudimentares e das mais essenciais condições de higiene e de conforto” (MONTEIRO, 1913:203).

A alternativa adotada por Monteiro, perante as condições financeiras do Estado, foi a de sanear os gastos públicos, reduzindo despesas com funcionários, demitindo alguns e diminuindo os salários dos outros, incluindo o seu; paralisando obras e serviços; e criando novos impostos, numa nítida estratégia de redução de gastos públicos propalada ainda na campanha eleitoral do Presidente.

Impõe-se a administração o dever restrito de suprimir alguns cargos pela anexação a outros das respectivas funções, de diminuir alguns vencimentos; de suspender algumas obras que possam ser adiadas e preteridas por outras e de transferir a particulares e ao Governo Central alguns serviços que não devem continuar a sobrecarregar os nossos cofres (MONTEIRO, 1913:8).

Portanto, a retomada das obras de remodelação dos espaços urbanos capixabas, em especial o da Capital, dependiam de uma ação política de diminuição das contas e amortização das dívidas, resgatando assim, a credibilidade do Estado perante o mercado financeiro, o mais rápido possível. A transferência de alguns serviços para a iniciativa privada e ao Governo Federal, completava o plano de Jeronymo Monteiro em diminuir os gastos do Estado. Outro mérito deste Presidente reside nas escolhas de suas prioridades enquanto administrador da coisa pública, tendo a reforma do ensino grande importância durante sua gestão.

Uma das mais importantes obras de Jerônimo Monteiro foi a reforma da educação, que teve como principal alvo a escola primária. Para isso convidou o educador Carlos Gomes Cardim, de São Paulo, para o cargo de inspetor de ensino. Tudo foi reformulado: edifícios, disciplina, metodologia, magistério, etc. O número de escolas cresceu de 125, em 1908, para 271, em 1912 (HEES & FRANCO, 2005:55).

Acrescente-se que a necessidade de prover a população urbana de infra-estrutura mínima se fazia presente, exigindo investimentos públicos nesta área. Em Vitória de 1908, os serviços de saneamento básico praticamente inexistiam, estando a população sem abastecimento de água e luz elétrica, nem mesmo contando com uma rede de esgotos.

A nossa capital, contando com uma população de 9.000 almas, achando-se desprovida dos mais elementares recursos higiênicos e carecendo dos mais simples melhoramentos em defesa da saúde pública, registrou, no primeiro semestre a mortalidade de 266 pessoas, menos de 3% sobre a sua população, o que prova, eloquentemente, a excelência de seu clima salubérrimo e nos anima a trabalhar, com vivo empenho, pelo seu saneamento (MONTEIRO, 1908:15).

Pela citação, observa-se que Monteiro, ainda nos primeiros meses de sua gestão, traçou as principais metas de seu Governo, no que diz respeito aos melhoramentos da Capital. Prover a cidade de Vitória o mais rápido possível com água encanada, luz elétrica e uma rede de esgoto compôs as ações emergenciais do Governo, num duplo sentido de atender a sociedade e criar ambiente em condições de receber investimentos industriais e, conseqüentemente em aumento

da receita pública. “Reduzi as despesas ao indispensável, suspendi as obras que sem prejuízo o pudessem ser, e me esforcei por desfazer os empecilhos que contrariavam a natural expansão de algumas fontes de receita” (MONTEIRO, 1913:498-499).

A título de exemplo, em Cachoeiro de Itapemirim, região Sul do Estado, as melhorias urbanas tiveram como propósito a instalação de fábricas de açúcar, aguardente, cimento, tecidos, papel, óleo e de beneficiamento de madeira. Ali se constituiu um Pólo Industrial capaz de gerar rendas e materiais de construção, ambos indispensáveis ao processo de modernização. Também em Vitória se instalaram fábricas de bens e serviços, como as de materiais de construção para atender a retomadas das obras tanto públicas quanto particulares, como a fábrica de cal próxima ao Forte São João.



FIGURA 32: Vista geral da Fábrica de Cal – Vitória, 1912

Situada no Forte de São João – Propriedade de Manoel Courinho Madeira, anexa à fábrica de Ferradura de Courinho Madeira & Cia.

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

Assim, a retomada das obras públicas, durante a gestão de Jeronymo Monteiro, teve significado diferente das tentativas de gestores anteriores. Seguia-se a concepção moderna de desenvolvimento urbano não apenas considerando a manutenção do comércio exportador de café, mas também no sentido de propiciar alternativas econômicas como a instalação de

indústrias. Mesmo assim, observa-se que no período o comércio de importação e exportação teve sensível crescimento, com balança comercial favorável às exportações.

TABELA 8: Exportações e Importações (1909-1911)

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

Quadro Exportações e Importações do Espírito Santo, em contos de réis, do triênio de 1909 a 1911
Fonte: MONTEIRO, 1913:496.

A Tabela 8 informa o desenvolvimento comercial, principalmente aquele realizado em Vitória, onde se encontrava o principal porto do Espírito Santo. Importante ressaltar que entre os anos de 1910 e 1911, o número de embarcações que ancoraram no Porto de Vitória se elevou de 661 para 709, resultado da retomada do aquecimento da economia (MONTEIRO, 1913:496).

Em seu projeto de modernização, contando com apoio Federal, Monteiro conseguiu diversificar o setor produtivo não poupando esforços para atrair a iniciativa privada, no sentido de estimular, auxiliar e amparar os seus investimentos (MONTEIRO, 1913:274). Entre os incentivos concedidos pelo Governo estava a isenção fiscal e os fornecimentos de água e energia. Plano que proporcionou excelentes resultados para as finanças do Estado como demonstra a próxima tabela.

TABELA 9: Receita e Despesa do Espírito Santo (1908-1912)

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

Quadro da Receita e Despesa, em contos de réis, realizadas no Governo do Estado do Espírito Santo na administração de Jeronymo de Souza Monteiro (1908-1912). *Receita estimada para o ano de 1912 e despesa correspondente a realizada até maio de 1912, quando da transferência do Governo Estadual.
Fonte: MONTEIRO, Quadro Demonstrativo das Finanças do Estado, 1913.

Com o objetivo de higienizar a cidade criando um ambiente salubre para a população da Capital, seus visitantes e investidores, no segundo ano da administração de Monteiro, em 1909, foram inaugurados os serviços de abastecimento de água e instalação de luz elétrica²¹, sob intensa comemoração popular.

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

Os mencionados serviços foram contratados entre o Governo Estadual e o Dr. Augusto Ramos, em 13 de novembro de 1908. Para a realização dos trabalhos foram importados materiais da Europa e tiveram supervisão do Engenheiro Ceciliano Abel de Almeida, que no ano seguinte, assumiu o cargo de Prefeito do Municipal da Capital, sendo o primeiro a exercer tal função.

Importante ressaltar que em curto prazo, a expectativa era a geração de receita estadual, mediante o pagamento de impostos pelos serviços de saneamento básico e de abastecimento de água e energia, somado aos de utilização dos bondes movidos à eletricidade e de instalação do sistema telefônico. Na previsão do Presidente, em cinco ou sete anos, o Governo começaria a rever parte do investimento aplicado mediante a cobrança de taxas pela utilização das benfeitorias, como observado na Tabela 10.

²¹A iluminação das vias públicas de Vitória, antes de 1911, era feita mediante lampiões primeiro movidos a base de óleo de peixe, mamona e querosene, somente em 1878 o sistema foi substituído pela utilização de gás. A luz elétrica chega pela primeira vez em Vitória para servir ao Teatro Melpômene, em 1896, mediante um gerador alocado na sala de espetáculos. A primeira cidade do Espírito Santo a contar com este benefício foi Cachoeiro do Itapemirim, que teve inaugurado o serviço de energia elétrica em setembro de 1903 (BITTENCOURT, 2006:338-339).

TABELA 10: Arrecadação Prevista com os Serviços Básicos

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

Receita Prevista com os serviços público, em contos de réis, no prazo de cinco a sete anos.
Fonte: MONTEIRO, 1913:180.

Quando da inauguração do serviço de abastecimento de água, o número de residências beneficiadas em 1912, chegava a 1.279, ou aproximadamente 54,2% do total de 2.357 edificações existentes em Vitória.²²

Igualmente a rede de esgotos, inaugurada em 21 de fevereiro de 1911, alcançou resultados positivos assim que concluída, beneficiando 1.217 edificações, mais de 50% dos prédios de Vitória. A luz elétrica²³, inaugurada na mesma data do serviço de abastecimento de água, foi utilizada amplamente nos espaços públicos, porém, as instalações particulares ainda eram diminutas.

²² Informação obtida na Relação do número de casas por rua da cidade de Vitória, expedida pela Prefeitura de Vitória, em 13 de novembro de 1912, constando até o mês de julho, 87 casas lançadas em nome do Banco Hipotecário e mais 12 em construção (ARQUIVO GERAL DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA, OFÍCIO EXPEDIDO, 1912).

²³ Vale lembrar que a energia elétrica gerada por meio de três dínamos de capacidade de 52 kw, beneficiou pela primeira vez um município brasileiro em 1883, quando o sistema foi implantado na cidade de Campos, na época, produtor de açúcar. No mesmo ano, com o desenvolvimento do sistema hidráulico de capacitação de eletricidade, de forma lenta e gradual, o serviço passou a ser adotado em diversas cidades do país e, em especial, no Espírito Santo (BITTENCOURT, 2006:337).

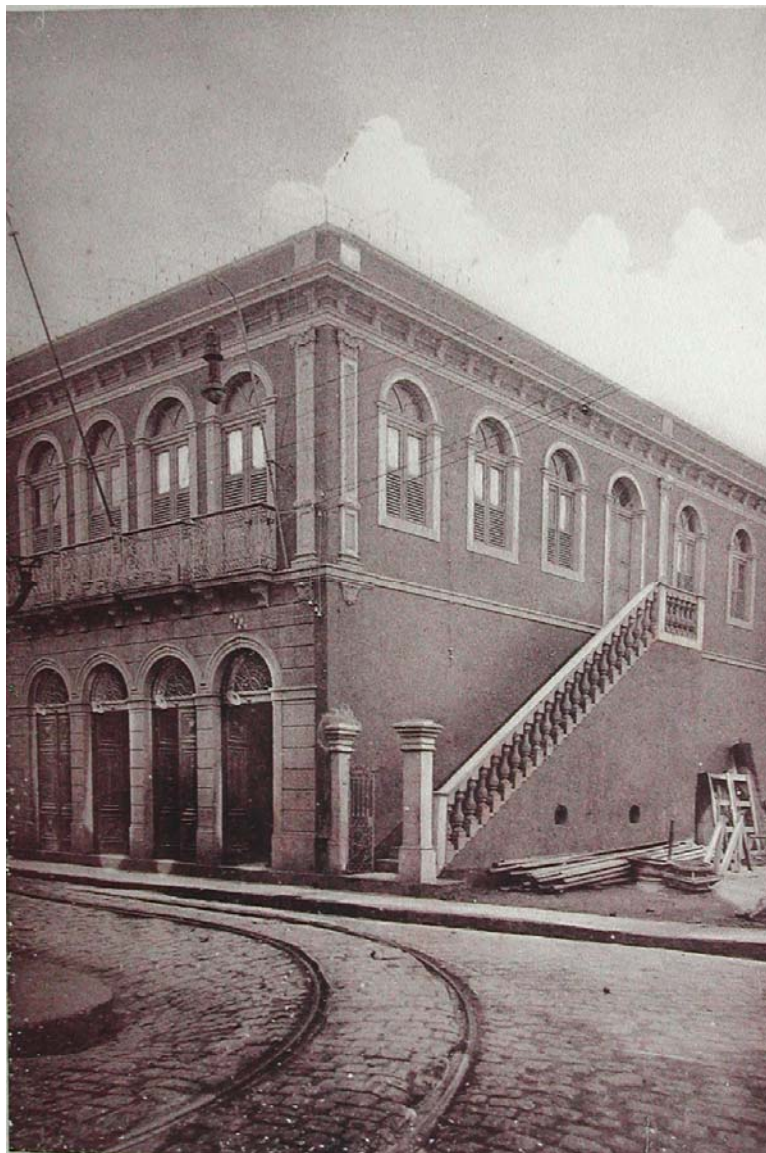


FIGURA 33: Melhoramentos da Capital – Vitória, 1912
Os serviços de Luz, Água e Esgotos da Cidade de Vitória. Augusto Ramos, Engenheiro Contratante.
Fonte: Indicador Ilustrado do Estado do Espírito Santo (1912) – Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES)

Pela Figura 33, imagem de 1912 produzida para expor as melhorias com infra-estrutura da Capital, nota-se a presença da rede elétrica acompanhada pelos trilhos onde percorriam os bondes movidos à eletricidade, melhorias que contribuiriam de forma significativa para alterar o cotidiano do vitoricense.

A possibilidade de deslocamento do centro até a Praia do Suá, conciliada com a eletricidade pública, estendeu o espaço e o tempo das práticas sociais da população. Observa-se que o estabelecimento comercial, Café Globo (Figura 34), contava com lâmpadas elétricas em sua fachada, talvez com o objetivo de estender o atendimento à noite.



FIGURA 34: Café Globo – Trinxet & Cia.

Casa comercial especializada em bebidas finas nacionais e estrangeiras. Situado à Praça Santos Dumont e Rua Duque de Caxias, números 29 e 44.

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

Da mesma forma, Rodolpho Ribeiro de Souza, proprietário do Café Rio Branco (Figura 35), mantinha mesas e cadeiras a frente de seu estabelecimento comercial, desde 1910. O comerciante assinou contrato com a Prefeitura Municipal, em 22 de janeiro desse ano, que o autorizou a utilizar o espaço público do jardim da Praça Santos Dumont para vender café, refrescos, bebidas e outras mercadorias, durante seis anos. O contratado se comprometia a não impedir o trânsito público e garantir a limpeza das ruas que iria utilizar. O mesmo contrato obrigava o comerciante a zelar pela Praça, passando a ser sua responsabilidade a limpeza, a

varredura, a irrigação e cultivo de plantas, bem como a manutenção da fonte e lampiões do jardim (ARQUIVO GERAL DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA, CONTRATO DE OBRA, de 22 de janeiro de 1910).



FIGURA 35: Café Rio Branco, de Rodolpho Ribeiro de Souza
Casa comercial especializada em bebidas, doces e confeitos nacionais e estrangeiros.
Situado à Ruas da Alfândega, nº. 41 e Duque de Caxias, nº. 42, em frente à Praça Santos Dumont.
Fonte: Indicador Ilustrado do Estado do Espírito Santo (1912) – Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (APEES)

As considerações e imagens demonstram que a vida social em Vitória estava se alterando. Retirada as limitações impostas pela falta de infra-estrutura, hábitos e costumes dos cidadãos

se transformaram, adotando as formas modernas de cultivar o espaço público, nele permanecer para ver e ser visto.

Assim, verifica-se que a sociedade se transformava na mesma proporção que a cidade era remodelada. Construções e demolições abriam espaços para os vitorenses e aqueles que migravam em busca de uma nova vida na Capital capixaba. Definitivamente, a cidade começa adquirir características que referenciam o espaço urbano moderno. Os transeuntes se deslocavam entre ruas, praças e avenidas, não somente para a realização rotineira dos compromissos, mas também transferiam para espaços públicos os encontros com amigos, a conversa de fim do dia, o passeio com a família, ou simplesmente, a apreciação de um bom café a céu aberto.



FIGURA 36: Praça Santos Dumont e Rua do Comércio

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

Com uma população em crescimento, ruas e praças foram ampliadas e outras construídas, permitindo assim, uma remodelação do ambiente urbano da cidade de Vitória entre os anos de 1908 a 1912. Na época, especificamente no ano de 1911, foi fundada a Sociedade Construtora

de Vitória que tinha como meta solucionar os problemas de falta de moradia da cidade. Dessa maneira, o Governo Estadual transferia para a iniciativa privada a obrigação de construir e reconstruir as edificações, principalmente, as residenciais.

TABELA 11: Prédios Construídos e Reconstruídos em Vitória (1908-1912)

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

Relação dos prédios construídos e reconstruídos nos exercícios de 1908, 1909, 1910, 1911 até abril de 1912. *Nesta relação não estão incluídos os prédios construídos por conta do Governo do Estado, nem os grupos de prédios construídos pelos Srs. Antonio Duarte & Companhia, sítos no Campinho. **Não foram incluídos 30 prédios em construção bastante adiantada.

Fonte: Arquivo Geral do Município de Vitória, Ofícios Expedidos, 10 de maio de 1912.

Como exposto pela Tabela 11, no quadriênio sob administração de Jeronymo Monteiro, o número de construções e reconstruções cresceu ano a ano, para atender a demanda por edifícios adequados. Seja por iniciativa do próprio Governo, ou de particulares, a remodelação da cidade dependia da remodelação arquitetônica dos prédios, tornando-os apresentáveis, com fachadas trabalhadas a embelezar ainda mais a cidade. Outra demanda, a construção de moradias populares, fez com que se retomasse o projeto de expansão urbana da cidade de Vitória.



FIGURA 37: Aterro do Campinho – 1910

Atual Parque Moscoso.

Fonte: Arquivo Geral do Município de Vitória – Acervo Fotográfico.

Na Vila Moscoso, pelo Decreto, de 21 de maio de 1910, optou-se por desapropriar a área denominada de Campinho (Figura 37), para em seguida, procederem-se os serviços de drenagem, aterro, embelezamento, loteamento e arruamento do novo bairro.

Depois do trabalho urbanístico realizado na Vila Moscoso, o então Presidente do Estado tratou de assinar contrato com o Coronel Antonio José Duarte, para serem construídas de 50 a 100 casas no local, quando prontas seriam negociadas pelo Governo. O contratado concluiu 28 casas pelo preço de 179:000\$000 (cento e setenta e nove contos de réis) pagos pelo Estado, que após vendê-las, obteve um lucro de 6:000\$000 (seis contos de réis). A Sociedade Construtora de Vitória, quando de sua fundação, em 1911, passou também a edificar casas na área do Campinho (MONTEIRO, 1913:313-314). Assim, neste momento, a construção civil, desenvolvida em Vitória, começa a ganhar impulso, gerando um mercado imobiliário promissor.

Ao contrário do ocorrido em outras gestões republicanas, Monteiro pode contar, em seu projeto de urbanização da Capital com um auxílio maior da municipalidade. A instituição da Prefeitura Municipal de Vitória, em 1909, significava uma melhor organização institucional na concepção de Jeronymo Monteiro. O Presidente defendia um modelo administrativo

semelhante às prefeituras do Rio de Janeiro e de São Paulo. Em Vitória, tal medida contribuiu na reforma da instituição política elevando o orçamento, o que permitiu a retomada das obras e serviços municipais. “Na vigência dela (Prefeitura Municipal) e a esforços seus a Vitória se vai embelezando e tomando novo aspecto, podendo já manter em boas condições os serviços de iluminação e limpeza pública, além de outros” (MONTEIRO, 1913:40, Grifo nosso).

Confirmando a referida perspectiva, a receita municipal se elevou de 165:873\$758 (cento e sessenta e cinco contos, oitocentos e setenta e três mil, setecentos e cinquenta e oito réis), no ano de 1909, para o montante de 256:891\$490 (duzentos e cinquenta e seis contos, oitocentos e noventa e um mil, quatrocentos e noventa réis), em 1911. Ou seja, numa diferença de dois anos, o Governo Municipal teve sua receita ampliada em quase 100:000\$000 (cem contos de réis), possibilitando a municipalidade estender seus gastos públicos com embelezamento e conservação da Capital, como bem demonstra os contratos celebrados nestes anos, realizando calçamentos de ruas e avenidas; o melhoramento da limpeza das vias públicas e residências; ajardinamento das praças e jardins; entre outras benfeitorias contratadas (ARQUIVO GERAL DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA, CONTRATOS DE OBRAS, 1909-1912).

Quando as finanças permitiram, durante o quadriênio de 1908 a 1911, algumas obras anteriormente pensadas foram retomadas como a reestruturação portuária, em 1911; a expansão do território da Capital, com a ocupação da Vila Moscoso; a instalação dos serviços infra-estrutura; além das reformas proferidas na Santa Casa de Misericórdia, no Quartel de Polícia, entre outras de menor proporção.

Sobre uma cidade impregnada de traços coloniais surgiu o desejo de por em prática as mais modernas concepções de urbanística do limiar do século XX. O sonho sobreveio com a primeira gestão de Moniz Freire no comando do Governo Estadual (1892-1896). Os grandes projetos de remodelação do espaço, mesmo que não concretizados por aquela administração, deixaram o legado de que era possível pensar uma cidade impregnada de valores modernizantes. Na conjuntura, a cafeicultura proporcionava a renda estadual e a possibilidade de idealizar novos rumos ao Espírito Santo, passando pela remodelação da cidade, cartão de visita do comércio exportador. No entanto, a dependência de uma única fonte de renda, quase exclusiva, deixou o Espírito Santo em situação fragilizada diante da crise cafeeira, provocando a retração do processo de remodelação dos núcleos urbanos capixabas. Na entrada da última década do Oitocentos, por em prática grandes obras públicas era compensada pela balança favorável de exportações, quatro anos depois a situação se

modificara e os projetos pensados, em sua maioria, nem mesmo foram iniciados. Moniz Freire ousou em seu propósito e abriu caminho aos sucessores, deixando projetos a serem concluídos.

Entre 1908 e 1912, transformações modernizadoras se tornaram realidade através das intervenções no espaço urbano, promovidas pelo Governo do Espírito Santo. Mesmo assumindo a Presidência do Estado em meio a uma crise financeira, Jeronymo Monteiro reverteu a situação desfavorável. De início, investindo em melhoramentos básicos, com o intento de tornar o Espírito Santo e sua Capital ambiente atrativo aos investidores dedicados a atividade industrial e mercantil.

Dois Presidentes e dois Partidos destacaram-se no poder dominando o cenário político do Espírito Santo entre 1892 e 1912. Moniz Freire, na liderança do Partido Republicano Construtor e Jeronymo Monteiro a frente do Partido Republicano Espírito-Santense. Políticos visionários, porém imersos nas limitações da sua época. Traçaram os caminhos da nova concepção para a cidade de Vitória, empregando como podiam o conceito de modernização urbana adotado pelas grandes metrópoles nacionais e internacionais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Viver em cidades é um propósito relativamente novo que se apresenta em oposição às atividades humanas ditas naturais. A trajetória das civilizações nos dá a conhecer que a condição humana não está atrelada à condição urbana. Erguer cidades e nelas compartilhar a existência está, sem dúvida alguma, vinculada a um ato deliberado de vontade e as manifestações do espírito, algo completamente oposto ao livre curso da natureza.

No entanto, o pequeno e intenso período histórico em que o Homem vem respondendo ao desejo e à necessidade de conviver socialmente, auxiliado pelo domínio progressivo das tecnologias, pode nos fazer acreditar que a cidade seja imprescindível à vida humana. O homem é um artífice que dedica a quase totalidade do seu tempo ao convívio com seus pares no âmago de sua obra e essa relação simbiótica, talvez nos incline a confundir a condição urbana de vida com as condições humanas de existência.

A vida urbana nos remete há um tempo recente quando comparado à existência do homem. A cidade surge como obra das mãos humanas e nos permite conhecer muito do seu passado e da sua cultura. Na trajetória da vida em comunidade, a aldeia representou uma forte unidade de referência e de construção de valores coletivos estruturantes ao convívio social. Entretanto, a condição de existência das cidades não está apenas vinculada à aldeia que cresceu.

A cidade se fez a partir da complexidade que as relações sociais foram apresentando na trajetória da convivência dos grandes assentamentos humanos, em outros termos, não se constituiu pura e simplesmente pela ampliação física e demográfica da aldeia. Portanto, seu estabelecimento encontra-se vinculado ao desenvolvimento das complexas relações de poder e produção, bem como ao alto grau de interdependência e subordinação presentes nas relações sociais estabelecidas. Sob novas mentalidades e novos modos de produção a humanidade começou a erguer metrópoles e obras colossais reverenciadas até hoje pelas mais distintas culturas.

Ambiente propício às representações e práticas da humanidade, suscetível tanto as suas virtudes quanto aos seus vícios, a cidade se aproxima da idéia de multiplicidade, assim, sempre esteve a transmitir, simultaneamente, significados diversos: abrigo às variações de humor da natureza; proteção às tensões inesperadas; espaço de produção de valores materiais e imateriais; *locus* de representação do sagrado e de exercício do profano. Dependendo do tempo e do espaço de sua inserção, uma faceta sempre se sobressai tornando-a, muitas vezes,

instrumento de poder e domínio e não apenas palco privilegiado ao exercício das excelências humanas. Dentre tantas funções às cidades imputadas, a missão civilizatória tornou-se traço constante, porém, paradoxalmente, em nome do fazer civilizador a história registrou vários momentos em que elas se constituíram como os mais decisivos e eficazes instrumentos de dominação de uma civilização sobre outra. Para as nações conquistadoras fundar ou tomar de assalto uma cidade sempre representou a possibilidade de instalar, por meio de marcos físicos e institucionais, o domínio de seus novos territórios.

Na pesquisa em voga, a realização de um “vôo de reconhecimento histórico” sobre a origem e o desenvolvimento das cidades, ao mesmo tempo em que possibilitou uma visão mais nítida sobre a trajetória da vida humana em comunidade, estimulou a manifestação de questionamentos acerca da eficácia dos resultados da sua missão civilizadora. Com o declínio Império Romano, o restabelecimento da vida social do homem ocidental em cidades, a recomposição da dinâmica dos arranjos econômicos e a revivificação dos laços culturais e das sociabilidades urbanas se deu ao longo de vários séculos, de forma lenta e gradual. Justamente o oposto do que pode ser identificado no século XIX, período que testemunhou o drama do progresso.

Até a primeira metade, o século XIX esteve sob os influxos de uma revolução que consolidou novos paradigmas políticos. Na metade posterior, uma outra revolução roubou a cena trazendo ao palco dos acontecimentos fatos que nos fizeram crer em uma atormentada, profícuca e conflitante trajetória das sociedades ocidentais. As respectivas revoluções, Francesa e Industrial, estabeleceram uma nova e complexa ordem mundial, recheada de contradições, que resultaram na modernidade do século XX. Um período que surge sob égide da *Belle Époque*, envolto em forte crença nos valores do progresso, da ciência, da opulência e do novo, materializando-se por meio da velocidade, das luzes, da assepsia, dos modismos e outros emblemas burgueses.

A industrialização crescente impulsionou os processos de imigração em massa acelerando o crescimento urbano, que por sua vez provocou o aumento da densidade física e da diversidade étnico-cultural no momento de estabelecimento das metrópoles, fatores que imprimiram marcas indeléveis ao novo ambiente. Assim, o fenômeno da modernização urbana, que pelas peculiaridades históricas encontrou na Europa terreno propício para instituir-se, propagou-se às diversas partes do globo fazendo crer aos países industrialmente menos desenvolvidos que a imagem em seu espelho ideológico era o reflexo, sem distinção, de uma metrópole européia.

O desenvolvimento econômico e os avanços tecnológicos potencializaram o processo de modernização das cidades que passaram a gerar subprodutos, por sua vez expuseram uma face dura e brutal revelada pela segregação sócio-espacial. Ao se apropriarem de forma diferenciada da riqueza e dos espaços da cidade, as classes sociais abastadas imputaram às multidões o lado nada belo de uma época, sonhando-lhes direitos e condenando-as ao anonimato e pobreza compulsórios.

Época em que o olhar sobre o velho palco das contradições econômicas e sociais era embaçado pelo novo cenário urbano. As transformações urbanas ocorridas na Europa logo se apresentariam ao restante do mundo como epopéia da modernidade. Nos trópicos, especialmente no Brasil, o texto transcorreu de forma mais dramática. O ato inaugural do drama da metrópole moderna se desenrolou na Capital Federal, Rio de Janeiro, tendo como protagonistas o progresso e sua épica missão civilizadora sem, no entanto, impedir que, frequentemente, a miséria e a barbárie social lhes roubassem a cena. A mesma elite que por longos anos dirigiu o drama da escravidão brasileira, ainda acostumada com o palco imperial, de súbito, teve que produzir um roteiro republicano e encenar uma peça onde os atores principais, com figurino francês, deveriam contracenar, natural e harmonicamente, com uma imensa massa de figurantes composta de ex-escravos, estrangeiros pobres e retirantes miseráveis.

O roteiro modernizador impunha que o passado colonial deveria ser banido, para naquele momento o Brasil pudesse se aproximar dos modelos e paradigmas estéticos da Europa Ocidental. No Rio de Janeiro, o motivo manifesto para apagar as raízes portuguesas residiu em vincular as adversidades conjunturais – ruas mal iluminadas, habitações coletivas insalubres, profusão de vendedores ambulantes e mendigos, hábitos precários de higiene e constantes surtos de epidemias – aos obstáculos estruturais à modernização da cidade. A ideologia do progresso não manifestava que a crescente internacionalização da economia capitalista, constituída a partir da interdependência das diferentes economias internacionais, impunha forte dependência às economias periféricas com a nova reestruturação da divisão internacional do trabalho. É nessa dinâmica que se realiza a tardia trajetória de inserção nacional ao modelo agroexportador.

O papel de coadjuvante no cenário mundial não reservou ao Brasil nenhum ineditismo nas ações urbanísticas. Pelo contrário, o fenômeno da modernização urbana, sem considerar as diferenças dos contextos históricos, promoveu a transposição anacrônica do modelo europeu

de cidade. Na realidade brasileira, o atrasado vôo pelo progresso e desenvolvimento, do ponto de vista social e urbanístico não poderia resultar diferente: somou às misérias herdadas as misérias modernas; desprezou e demoliu o passado colonial criando um simulacro do ideal urbano.

Sem a preocupação de desenvolver no conjunto da sociedade o comprometimento com as transformações propostas, ampliando o raio de suas ações a todas as classes sociais, ora revitalizando, ora modificando seus papéis, no Brasil optou-se por trilhar um caminho que lhe reservou somente arroubos e ímpetos de modernização. Um processo que, ao ser instaurado, sepultou o anterior sem as mínimas garantias de êxito do processo subsequente. Uma modernização incompleta implantada de forma arrogante desprezou a história e solapou direitos fundamentais sem fazer com que o País encontrasse o caminho para o desenvolvimento. O fenômeno da modernização urbana aportou em terras capixabas com a mesma intensidade que em outras paragens brasileiras, respeitando, evidentemente, as devidas proporções e escala. Elementos como a higienização, o embelezamento da cidade e a racionalização do espaço urbano, identificados nos processo de reestruturação da cidade de Paris e do Rio de Janeiro, também se fizeram presentes no processo de remodelação da capital do Estado do Espírito Santo.

Mesmo que as diferenças pudessem parecer abissais – no que se referem ao contingente populacional e ao desenvolvimento urbano, econômico e cultural – a resposta que a cidade deveria dar nada tinha haver com coerência ao passado colonial ou obedecer ao curso natural do seu desenvolvimento. Não se tratava de um evento localizado que devia completa correspondência às estruturas antecedentes. O que se apresentou foi um fenômeno universal originado fora das tradições sociais e urbanísticas locais e, como tal, não lhe devia o menor respeito. O que se buscava responder naquele momento histórico era uma nova e diferente demanda provocada pela reorganização da economia e mentalidade mundiais.

Imposta por uma elite rude, atuando em favor dos seus interesses, alijou a maioria da população dos benefícios sociais elementares. A modernização chega à cidade de Vitória por meio de um grupo condutor, que mesmo alternando-se no poder, não deixava de privilegiar a si próprios e aos demais setores dominantes. Portanto, procurou se moldar às transformações ocorridas internacionalmente e no próprio país, pela ideologia ou pela coação, tentando sempre traduzir em atos e discursos certa idéia de mudança e progresso.

REFERÊNCIAS

Fontes Primárias

BIBLIOTECA NACIONAL (Brasil). Acervo – Periódicos. Rio de Janeiro: Correio da Manhã, 1905 e 1908, Jornais Microfilmados.

BIBLIOTECA NACIONAL (Brasil). Acervo – Periódicos. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio, 1903-1904, Jornais Microfilmados.

BRITO, Francisco Saturnino de. **Projecto de um Novo Arrabalde, 1896**. Rio de Janeiro: Coleção Canaã, Volume 2, 1996.

CUNHA, Francisco Manoel da. **Ofício dirigido ao Conde de Linhares sobre a Capitania, hoje Província do Espírito Santo – 1811**. Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil. Rio de Janeiro: 1849.

CUNHA, Francisco Manoel da. **Informação sobre a Capitania ao Ministro de Estado Antônio de Araújo e Azevedo – 1811**. Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil. Rio de Janeiro: 1842.

ESPÍRITO SANTO (Estado). **Indicador Ilustrado do Estado do Espírito Santo**. Rio de Janeiro: M. Courier, 1912.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1892-1896: Moniz Freire). **Discurso pronunciado pelo Exmo. Sr. Dr. José de Mello Carvalho Moniz Freire – Presidente do Estado do Espírito Santo – Após sua promessa constitucional perante o Congresso Constituinte**. Vitória: Typografia do Estado do Espírito Santo, 1892.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1892-1896: Moniz Freire). **Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo, Dr. José de Mello de Carvalho Moniz Freire, lida ao Congresso do mesmo Estado na sua sessão de instalação a 16 de setembro de 1893**. Vitória: Typografia do Estado, 1893.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1892-1896: Moniz Freire). **Mensagem lida pelo Exmo. Sr. Presidente do Estado do Espírito Santo, Dr. José de Mello de Carvalho Moniz Freire, na instalação do Congresso Legislativo.** Vitória: Typografia do Estado, 1894.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1892-1896: Moniz Freire). **Mensagem do Exmo. Sr. Presidente do Estado do Espírito Santo, Dr. José de Mello de Carvalho Moniz Freire, lida na instalação do Congresso Legislativo, em 17 de setembro de 1895.** Vitória: Typografia do Estado, 1895.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1892-1896: Moniz Freire). **Relatório apresentado pelo Exmo. Sr. José de Mello Carvalho Moniz Freire, Presidente do Estado do Espírito Santo, ao passar o Governo ao Exmo. Sr. Dr. Graciliano dos Santos Neves, em 23 de maio de 1896.** Rio de Janeiro: Typografia Leuzinger, 1896.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1896-1898: Santos Neves). **Mensagem do Exmo. Sr. Presidente do Estado do Espírito Santo, Dr. Graciliano dos Santos Neves, lida na instalação do Congresso Legislativo, em 22 de setembro de 1896.** Vitória: Typografia do Estado, 1896.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1898-1900: Vasconcellos). **Mensagem lida pelo Exmo. Sr. José Marcelino P. de Vasconcellos, Presidente do Estado do Espírito Santo, na instalação do Congresso Legislativo, em 7 de setembro de 1898.** Vitória: Papelaria e Typografia de A. Moreira Dantas, 1898.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1900-1904: Moniz Freire). **Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo, na abertura da terceira sessão da terceira legislatura, pelo Presidente do Estado, Dr. José de Mello de Carvalho Moniz, em 13 de setembro de 1900.** Vitória: Papelaria e Typografia de A. Moreira Dantas, 1900.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1892-1896: Moniz Freire). **Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo, na abertura da primeira sessão da quarta legislatura, pelo Presidente do Estado, Dr. José de Mello de Carvalho Moniz Freire, em 28 de setembro de 1901.** Vitória: Typografia Comercial de Aelson Costa & Comp., 1901.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1904-1908: Coutinho). **Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo, na abertura da primeira sessão da quinta legislatura, pelo**

Presidente do Estado, Coronel Henrique da Silva Coutinho, em 7 de setembro de 1904. Vitória: Papelaria e Typografia Nelson Costa & Comp., 1904.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1908-1912: Monteiro). **Mensagem dirigida pelo Dr. Jeronymo de Souza Monteiro, Presidente do Estado, ao Congresso Espírito-santense, na segunda sessão da 6ª legislatura, em 24 de setembro de 1908.** Vitória: Papelaria e Typografia Nelson Costa, 1908.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1908-1912: Monteiro). **Mensagem dirigida pelo Dr. Jeronymo de Souza Monteiro, Presidente do Estado, ao Congresso Legislativo do Espírito Santo, na terceira sessão da sexta legislatura, em 24 de setembro de 1908.** Vitória: Imprensa Oficial, 1909.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1908-1912: Monteiro). **Mensagem dirigida pelo Dr. Jeronymo de Souza Monteiro, Presidente do Estado, ao Congresso do Espírito Santo, na 1ª sessão da 7ª legislatura.** Vitória: Imprensa Oficial, 1910.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1908-1912: Monteiro). **Mensagem dirigida pelo Dr. Jeronymo de Souza Monteiro, Presidente do Estado, ao Congresso do Espírito Santo, na 2ª sessão da 7ª legislatura.** Vitória: Imprensa Oficial, 1911.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1908-1912: Monteiro). **Exposição sobre os negócios do Estado no quadriênio de 1909 a 1912 pelo Exmo. Sr. Dr. Jeronymo Monteiro, Presidente do Estado durante o mesmo período.** Vitória: Imprensa Oficial, 1913.

BRASIL. Decreto N°. 1.173, de 17 de dezembro de 1892.

JORNAL DO BRASIL. **Pobre Cidade.** Rio de Janeiro: Jornal do Brasil, 11 de novembro de 1908. Disponível em: <<http://www.jblog.com.br/hojenahistoria>>. Acesso em: 30 de julho de 2009.

JORNAL DO BRASIL. **Aberta a Exposição Nacional.** Rio de Janeiro: Jornal do Brasil, 11 de agosto de 1903. Disponível em: <<http://www.jblog.com.br/hojenahistoria>>. Acesso em: 30 de julho de 2009.

MUSEU DA REPÚBLICA (Brasil). **Relatórios Ministeriais, 1908**. Centro de Referência da História Republicana. Museu On-line, 1889 – 1961. Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.republicaonline.gov.br>>. Acesso em: 06 de julho de 2009.

RIO DE JANEIRO (Município). Governo Municipal. **Rio Estudos: Planos de Governo Rodrigues Alves/Pereira Passos 1902/1906 – Parte 1**. Rio de Janeiro: Comunicação Social, 2007.

RUBIM, Francisco Alberto. **Memórias para servir à história: até o ano de 1817 e breve notícia estatística da Capitania do Espírito Santo, porção integrante do Reino do Brasil**. Lisboa: Imprensa Nevesiana, 1840.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem ao Espírito Santo e Rio Doce**. São Paulo: Itatiaia, 1974.

_____. **Segunda viagem ao interior do Brasil: Espírito Santo, 1833**. Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo, Vitória, n. 9, p. 40- 62, 1935.

VITÓRIA (Município). Governo Municipal. **Edito de 02 de novembro de 1823: Elevação da Vila da Vitória a Cidade**. Vitória: Arquivo Geral do Município de Vitória, Exposição Permanente.

VITÓRIA (Município). Governo Municipal. **Ofícios Expedidos e Recebidos pelo Governo Municipal (1890-1912)**. Vitória: Arquivo Geral do Município de Vitória, Arquivo Permanente.

VITÓRIA (Município). Governo Municipal. **Contratos de Obras assinados pelo Governo Municipal (1895-1913)**. Vitória: Arquivo Geral do Município de Vitória, Arquivo Permanente.

VITÓRIA (Município). Governo Municipal. **Acervo Fotográfico**. Vitória: Arquivo Geral do Município de Vitória, Arquivo Permanente.

VITÓRIA (Município). Governo Municipal. **Plantas de Construções**. Vitória: Arquivo Geral do Município de Vitória, Arquivo Permanente – Mapoteca.

WIED-NEUWIED, Príncipe Maximiliano de. **Viagem ao Brasil**. São Paulo: Nacional, 1940.

Fontes Bibliográficas

ANDERSON, Perry. **Passagens da Antigüidade ao Feudalismo**. Tradução Telma Costa. 3ª Edição. Porto: Afrontamento, 1989.

ANDREATTA, Verena. **Cidades quadradas, paraísos circulares: os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no Século XIX**. Rio de Janeiro: Mauad X, 2006.

AQUINO, R.S.L. e MITTELMAN, T. **A revolta da vacina: vacinando contra a varíola e contra o povo**. Rio de Janeiro: Ciência Moderna, 2003.

ARISTÓTELES. **Política**. São Paulo: Editora Martim Claret, 2002.

ASSIS, Machado de. **Usaú e Jacó**. Rio de Janeiro: Ministério da Cultura, Fundação Biblioteca Nacional, Departamento Nacional do Livro, 2004. Disponível em: <<http://www.domininiopublico.gov.br>>. Acesso em: 08 de julho de 2009.

ATHAYDE, Raymundo de. **Paulo de Frontin: sua vida e sua obra**. Estado da Guanabara: Secretaria Geral de Educação e Cultura, Biblioteca Estadual, Coleção Cidade do Rio de Janeiro, 1961.

AZEVEDO, Aluísio. **O Cortiço**. 30ª Edição. São Paulo: Editora Ática, 1997.

BARROS, Cleyton Souza. **Luz e progresso: o imaginário da Belle Èpoque em Juiz de Fora (1889-1914)**. Juiz de Fora: Anais do I Colóquio do Laboratório de História Econômica e Social, Universidade Federal de Juiz de Fora, 2005. Disponível em: <<http://www.lahes.ufjf.br>>. Acesso em: 05 de julho de 2009.

BASÍLIO, Marcello Antônio de Souza. **A vida e a obra de Moniz Freire**. Vitória: Assembléia Legislativa do estado do Espírito Santo, 1961.

BAUDELAIRE, Charles. **As Flores do Mal**. 5ª Edição. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.

BENCHIMOL, Jaime Larry. **Pereira Passos, um Haussmann tropical**. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1992.

_____. **A modernização do Rio de Janeiro**. In: DEL BRENNNA, Giovanna Rosso. (Org.) **O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão II**. Rio de Janeiro: Editora Index, 1985.

BENEVOLO, Leonardo. **História da Cidade**. 4ª Edição. São Paulo: Editora Perspectiva, 2005.

_____. **História da arquitetura moderna**. 3ª Edição. São Paulo: Editora Perspectiva, 1998.

_____. **As origens da urbanística moderna**. 3ª Edição. Lisboa: Editorial Presença Ltda., 1994.

BENJAMIN, Walter. **Charles Baudelaire um lírico no auge do capitalismo**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1989.

_____. **Paris capital do século XIX**. In: KOTHE, Flávio (Org.). **Walter Benjamin**. 5ª Edição. São Paulo: Editora Ática, 1985.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. Tradução de Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Ioriatti. São Paulo: Editora Companhia das Letras, 1986.

BITTENCOURT, Gabriel. **História Geral e Econômica do Espírito Santo: do engenho colonial ao complexo fabril-portuário**. Vitória: Multiplicidade, 2006.

_____. **Estudos Históricos do Espírito Santo**. Vitória: Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo, 2006.

BOBBIO, Norberto. MATTEUCCI, Nicola. PASQUINO, Gianfranco. **Dicionário de Política**. 12ª Edição. Brasília: Editora UnB, 2002.

BONNASSIÉ, Pierre. **Dicionário de História Medieval**. Lisboa: Don Quixote, 1985.

BORGES, Maria Eliza Linhares. **O ideal de metrópole moderna: entre o visto e o não-visto**. In: XXIII Simpósio Nacional de História, ANPUH, 2005. Londrina: Anais do XXIII Simpósio Nacional de História: História, Guerra e Paz CD-ROM. ANPUH: Londrina, 2005. Londrina: Editorial Mídia, 2005. Volume 1, pp. 01-10.

BLOCH, Marc. **Introdução à História**. Tradução de Maria Manuel e Rui Grácio. 6ª Edição. Lisboa: Publicações Europa-América, Coleção Saber, 2002.

BRENNA, Giovanna Rosso Del. (Org.). **O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão II**. Rio de Janeiro: Editora Index, 1985.

BRESCIANI, Maria Stella. **Cidade e História**. In: OLIVEIRA, Lúcia Lippi (Org.). **Cidade: História e Desafios**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

_____. **Cidade, Cidadania e Imaginário**. In: SOUZA, Célia Ferraz de; PESSAVENTO, Sandra Jatahy. (Orgs). **Imagens Urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano**. Porto Alegre: Editora UFRGS, 1997.

BRITTO, Nara. **Oswaldo Cruz: a construção de um mito na ciência brasileira**. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 1995.

BURKE, Peter. **História e teoria social**. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

CAMPOS, Cândido Malta. **Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo**. São Paulo: Editora SENAC, 2002.

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

CARDOSO, Fernando Henrique. **O Brasil republicano: estrutura de poder e economia (1889-1930)**. In: **História da Civilização Brasileira**. 8ª Edição. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, Tomo III, Volume 8, 2006.

CARVALHO, Enaile Flauzina. **Política e economia mercantil nas terras do Espírito Santo, 1790-1821**. Vitória: Dissertação (Mestrado em História) – Programa de História Social das Relações Políticas, Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), 2008.

CARVALHO, José Murilo de. **Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi**. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

CARVALHO, Sérgio Large T. **A Saturação do Olhar e Vertigem dos Sentidos**. São Paulo: Revista da USP – Edusp, N°. 32, Dezembro/Feveiro de 1996/1997.

CASTELLS, Manuel. **Mudança tecnológica, reestruturação econômica e a nova divisão espacial do trabalho**. São Paulo: Revista Espaço e debates. N°. 17, Ano VI, 1986.

_____. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CORRÊA, Mariza. **As ilusões da liberdade: A escola Nina Rodrigues e a antropologia no Brasil**. 2ª Edição. Bragança Paulista: Editora da Universidade de São Francisco, 2001.

COSTA, Ângela Marques da; SCHWARCZ, Lilia Moritz. **1890-1914: no tempo das certezas**. São Paulo: Companhia das Letras, Coleção Virando Séculos, 2000.

COSTA, Emília Viotti da. **Da Senzala à Colônia**. 4ª Edição. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998.

COULANGES, Fustel. **A Cidade Antiga**. 10ª Edição. Lisboa: Livraria Clássica Editora, 1971.

CUNHA, Alexandre Mendes. **Espaço, paisagem e população: dinâmicas espaciais e movimentos da população na leitura das vilas do ouro em Minas Gerais ao começo do século XIX**. São Paulo: Revista Brasileira de História – Órgão da Associação Nacional de História (ANPUH), Volume 27, Nº. 53, 2007, pp. 123-158.

CUNHA, Euclides da. **Os Sertões**. São Paulo: Editora Três, 1984. Disponível em: Escola do Futuro da Universidade de São Paulo. Disponível em: A Biblioteca Virtual do Estudante Brasileiro <<http://www.bibvirt.futuro.usp.br>>. Acesso em: 30 de junho de 2009.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. **O porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces**. Rio de Janeiro: Tempo – Revista do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense, 1999. Disponível em: <<http://www.historia.uff.br>>. Acesso em: 13 de julho de 2009.

DAMAZIO, Sylvia F. **Retrato social do Rio de Janeiro na virada do século**. Rio de Janeiro: Editora da UERJ, 1996.

DA SILVA, Luís Octávio. **História urbana: uma revisão da literatura epistemológica em inglês**. Santiago: EURE – Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales, v. 28, n. 83, maio 2002. Disponível em: <<http://www.scielo.br>>. Acesso em: 12 de outubro de 2009.

DUBY, Georges. **Guerreiros e camponeses: os primórdios do crescimento econômico**. Lisboa: Estampa, 1993.

ELTON, Elmo. **Logradouros Antigos de Vitória**. 3ª Edição. Vitória: EDUFES, Secretaria Municipal de Cultura, Coleção José da Costa, 1999.

FERRARA, Lucrécia D'Aléssio. **As Máscaras da Cidade**. São Paulo: Revista da USP. Dossiê Cidades, 1990.

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

FREIRE, Américo. **Uma Capital para a República: poder federal e forças políticas locais no Rio de Janeiro na virada para o século XX**. Rio de Janeiro: Editora Revan, 2000.

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

GRIMAL, Pierre. **As cidades romanas**. Tradução António Lopes Rodrigues. Lisboa: Edições 70, LDA, 2003.

GREMAUD, Amaury Patrick. **A política econômica na passagem do século XIX para o XX: controvérsias em torno da questão monetária**. Caxambu: Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica – ABPHE, 2003. Disponível em: <<http://www.abphe.org.br>>. Acesso em: 13 de julho de 2009.

GUIDDENS, Anthony. **As conseqüências da modernidade**. São Paulo: Editora UNESP, 1991.

HARVEY, David. **Urbanismo possível**. 1989. Disponível em: <<http://www.miradaglobal.com>>. Acesso em: 11 de outubro de 2008.

HEES, Regina Rodrigues; FRANCO, Sebastião Pimentel. **A República e o Espírito Santo**. 2ª Edição. Vitória: Multiplicidade, 2005.

HERKENHOFF, Simone Lemos Vieira. **Mauá e Moniz Freire: ferrovias e pioneirismo econômico no século XIX**. Vitória: Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo – IHGES, 2000.

HOBBSAWM, Eric J. **A era do capital (1848 – 1875)**. 5ª Edição. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1996.

_____. **A era das revoluções (1789-1848)**. 7ª Edição. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1989.

KOK, Glória. **Rio de Janeiro na época da Avenida Central**. São Paulo: Editora Bei Comunicação, 2005.

LE CORBUSIER. **Cuando las catedrales eran blancas**. Tradução de E. Payró. Buenos Aires: Editorial Poseidon, 1963.

LE GOFF, Jacques. **Por amor às cidades:** conversações com Jean Lebrun. Tradução Reginaldo Carmello Corrêa de Moraes. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998.

_____. **Progresso e reação.** In: História e Memória. Campinas: Editora da Unicamp, 1996.

_____. **O apogeu da cidade medieval.** São Paulo: Martins Fontes, 1992.

LATIF, Miran de Barros. **Uma cidade no trópico:** São Sebastião do Rio de Janeiro. 2ª Edição. Rio de Janeiro: Livraria Agir Editora, 1965.

LEME, Maria Cristina da Silva (Org). **Urbanismo no Brasil:** 1895-1965. São Paulo: Editora Studio Nobel, FAUUSP, FUPAM, 1999.

LEPETIT, Bernard. **Por uma nova história urbana.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo - USP, 2001.

MAGALHÃES, Luiz Otávio de. **A cidade grega e os modos urbanos da política.** In: CARVALHO, Margarida Maria; LOPES, Maria Aparecida de S. e FRANÇA, Susani Silveira Lemos (Orgs.). **As cidades no tempo.** Franca: Editora UNESP; São Paulo: Olho d'Água, 2005.

MARQUES, Cezar de Augusto (Org). **Dicionário Histórico, Geográfico e Estatístico da Província do Espírito Santo.** Vitória: Arquivo Público da Assembléia Legislativa do Espírito Santo, Caixa 72-itens, Gerais 67, 1876.

MARQUES, Eduardo Cesar. **Da higiene à construção da cidade:** o Estado e o saneamento no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Revista de História, Ciência e Saúde – Manguinhos, Volume 2, Nº. 2, outubro 1995. Disponível em: <<http://www.scielo.br>>. Acesso em: 11 agosto de 2009.

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

MARX & ENGELS. **Manifesto Comunista.** Belo Horizonte: Editora Sinpro, 1998.

MATTOSO, Katia M. de Queirós. **A opulência na província da Bahia.** In: NOVAIS, Fernando A. (Coord.); ALENCASTRO, Luiz Felipe de (Org.). **História da vida privada no Brasil:** Império. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, pp. 143-179.

MENDONÇA, Eneida Maria Souza. **O traçado de novos bairros em Vitória: repercussões do projeto de um Novo Arrabalde.** In: LEME, Maria Cristina da Silva (Coord.). **Urbanismo no Brasil (1895-1965).** São Paulo: Editora Studio Nobel, FAUUSP, FUPAM, 1999.

MENEZES, Marco Antônio de. **Um Flâneur Perdido na Metrópole do Século XIX: História e Literatura em Baudelaire.** Curitiba: Tese de Doutorado – Universidade Federal do Paraná, 2004.

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.

MORAES, J. G. V. de. **Cidade e cultura urbana na Primeira República.** São Paulo: Editora Atual, 1994.

MOTA, Carlos Guilherme. **Da Cidade Ibero-Americana: temas, problemas e historiografia.** São Paulo: Conferência proferida na FAU-USP, 2005.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectiva.** 4ª Edição. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

_____. **A condição de homem: uma análise dos propósitos e fins do desenvolvimento humano.** Tradução de V. de Miranda Reis. Porto Alegre: Editora Globo, 1952.

MUNIZ, Maria Isabel Perini. **Vitória e suas transformações históricas.** Vitória: Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo, Nº. 43, 1994.

NEVES, Margarida de Souza. **Os cenários da República: O Brasil na virada do século XIX para o século XX.** In: FERREIRA, Jorge. DELGADO, Lucília de Almeida Neves (orgs.). **O Brasil republicano: o tempo do liberalismo excludente – da Proclamação da República à Revolução de 1930.** 2ª Edição. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, Volume 1, 2006.

_____. **As vitrines do progresso: O Brasil nas Exposições Internacionais.** Rio de Janeiro: PUC – Rio/CNPq, 1986.

NOVAIS, Fernando A. **Condições da privacidade na colônia.** In: NOVAIS, Fernando A. (Coor.); SOUZA, Laura de Mello e (Org.). **História da vida privada no Brasil: cotidiano e vida**

privada na América portuguesa. São Paulo: Companhia das Letras, Volume 1, 1997, pp. 13-39.

NOVAIS, Maria Stella de. **História do Espírito Santo**. Vitória: Fundo Editorial do Espírito Santo, s/d.

OLIVEIRA, José Teixeira de. **História do Estado do Espírito Santo**. 3ª Edição. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, Secretaria de Estado da Cultura, Coleção Canaã, Volume 8, 2008.

ORTIZ, Renato. **Cultura e Modernidade**. São Paulo: Brasiliense, 1991.

PAULA, João Antônio de. **O Processo de Urbanização das Américas no Século XVIII**. In: SZMRECSÁNYI, Tamás (Org.). **História Econômica do Período Colonial**. 2ª Edição. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, Imprensa Oficial, 2002, pp. 77-96.

PECHMAN, S., FRITSCH, L. **A reforma urbana e o seu avesso**: algumas considerações a propósito da modernização do Distrito Federal na virada do século. São Paulo: Revista Brasileira de História, Volume 5, Nº. 8-9, 1985.

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

_____. **Exposições Universais**: espetáculos da modernidade do século XIX. São Paulo: Editora HUCITEC, 1997.

_____. **Muito além do espaço**: por uma história Cultural do urbano. Rio de Janeiro: Revista do Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil – FGV/CPDOC – Estudos Históricos, Volume 16, 1995.

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 – UFPB, Volume 1, jan./jun. 2006.

PISIER, Evelyne. **História das idéias políticas**. Barueri: Editora Manole, 2004.

PORTO, Mayla Yara. **Uma revolta popular contra a vacinação**. São Paulo, Volume 55, Nº. 1, 2003. Disponível em: Ciência e Cultura – <<http://www.cienciaecultura.bvs.br>>. Acesso em: 03 de agosto de 2009.

PRADO, Michele Monteiro. **A modernidade e o seu retrato: imagens e representações das transformações da paisagem urbana de Vitória (ES) – 1890/1950**. Salvador: Cadernos PPG-AU/UFBA, Volume 3, Nº. 1, 2004. Disponível em: <<http://www.portalseer.ufba.br>>. Acesso em: 10 de setembro de 2008.

PRADO JUNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1990.

QUEIROZ, Eça de. **A cidade e as serras**. São Paulo: Editora Hedra, 2006.

QUEIROZ, E. **A imigração como força civilizadora**. Lisboa: Editora Perspectivas & Realidades, 1977.

REIS FILHO, Nestor Goulart (Org.). **Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, Imprensa Oficial do Estado, CD-ROM, 2001.

_____. **Contribuições ao Estudo da Evolução Urbana do Brasil (1500-1720)**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1968.

REIS, J. O. **O Rio de Janeiro e seus prefeitos: evolução urbanística da cidade**. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977.

REVEL, Jacques (Org.). **Jogos de escalas: a experiência da micro-análise**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998.

REZENDE, Renato. **Avenida Rio Branco, 100 anos: um projeto de futuro**. Rio de Janeiro: Editora Usina das Artes, 2002.

RIBEIRO, L.C. de Q.; PECHMAN, R. (Org.). **Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno**. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1996.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; CARDOSO, Adauto Lúcio. **Da cidade à nação: gênese e evolução do urbanismo no Brasil**. In: RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. **Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

RIO, João do. **A Alma Encantadora das Ruas**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

_____. **Theatro Municipal do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Salamandra Consultoria Editorial Ltda., 1913.

ROSSIAUD, Jacques. **O Cidadino e a vida na cidade**. In: LE GOFF, Jacques. (org.). **O homem medieval**. Lisboa: Presença, 1981.

RYKWERT, Joseph. **A idéia de cidade: a antropologia da forma urbana em Roma, Itália e no mundo antigo**. Tradução de Margarida Goldszajn e Anat Falbel. São Paulo: Editora Perspectiva, Coleção Estudos, 2006.

SALGUEIRO, Heliana Angotti. **Cidades capitais do século XIX: racionalidade, cosmopolitismo e transferência de modelos**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.

SALIBA, Elias Thomé. **As Utopias Românticas**. São Paulo: Brasiliense, 1991.

SANTOS, Angela Moulin Simões Penalva; MOTTA, Marly Silva da. **O “bota-abaixo” revisitado: o Executivo municipal e as reformas urbanas no Rio de Janeiro (1903-2003)**. Rio de Janeiro: Revista Rio de Janeiro, Nº. 10, maio-agosto de 2003. Disponível em: <<http://www.forumrio.uerj.br>>. Acesso em: 22 de julho de 2009.

SANTOS, Milton. **Metamorfose do espaço habitado**. 5ª. Edição. São Paulo: Editora HUCITEC, 1997.

SEVCENKO, Nicolau (Org.). **História da vida privada no Brasil**. 5ª. Edição. São Paulo: Editora Companhia das Letras, Volume 3, 1998.

_____. **A revolta da vacina: mentes insanas em corpos rebeldes**. São Paulo: Scipione, 1993.

SILVA, Sérgio. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil**. São Paulo: Editora Alfa-ômega, 1985.

SIMÃO, Fábio Luiz Rigueira. **Tradição e modernidade na construção da nova capital mineira: o Padre Francisco Martins Dias e os “Traços Históricos e Descritivos de Bello Horizonte”**. Revista Eletrônica Cadernos de História, vol. VI, ano 3, Nº. 2, dezembro de 2008.

Disponível em: < <http://www.ichs.ufop.br/cadernosdehistoria>>. Acesso em: 18 de outubro de 2008.

SIMÕES Jr., José Geraldo. **Cenários de modernidade:** os projetos urbanos das capitais brasileiras no início da república. III Fórum de Pesquisa da Faculdade Machenzie I, 2007. Disponível em: <http://www4.mackenzie.br>>. Acesso em: 03 de julho de 2009.

SINGER, Paul. **O Brasil no contexto do capitalismo internacional:** 1889-1930. In: FAUSTO, Boris. **O Brasil Republicano:** Estrutura de poder e economia (1889-1930). São Paulo: Editora Bertrand Brasil, Volume 1, 1989.

SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró. **O desenvolvimento do Porto de Vitória 1870-1940.** Vitória: Editora Gráfica Ita Ltda., 1995.

SOUZA, Laura de Mello e. **Conclusão.** In: SOUZA, Laura de Mello e (Org.). **História da vida privada no Brasil:** cotidiano e vida privada na América portuguesa. São Paulo: Companhia das Letras, Volume 1, 1997.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano.** Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 2003.

SUETH, José Cândido Rifan. **Espírito Santo, um estado “satélite” na Primeira República:** de Moniz Freire a Jerônimo Monteiro (1892-1912). Vitória: Editora Flor & Cultura, 2006.

URBANO, Luis. **Pequenas construções literárias sobre arquitetura.** Porto: Dafne Editora, 2007.

VALADARES, Lícia. **Cem anos de pobreza (urbana) no Brasil.** In: BOSCHI, Renato R. (Org.). **Corporativismo e desigualdade:** a construção do espaço público no Brasil. Rio de Janeiro: Editora IUPERJ; São Paulo: Editora Vértice, 1991.

VERÍSSIMO, Maria de Lurdes. **As Exposições Universais:** Reflexo de esperanças e contradições dos últimos 150 anos. Revista Latitudes, N^o. 3, julho de 1998. Disponível em: <<http://www.revues-plurielles.org>>. Acesso em: 06 de julho de 2009.

VIDEIRA, Antônio Augusto Passos. **Henrique Mourize e o ideal de ciência pura na República Velha.** Rio de Janeiro: Editora FGV, 2003.