

A CIDADE COMO ORGANISMO VIVO:

As alterações na paisagem de Vitória do século XIX a 1950

Aparecido José Cirillo
CNPq/FAPES/PPGA-UFES
Rosa da Penha Ferreira da Costa
Prof. DARV-UFES
Mestranda em Artes – PPGA-UFES

Introdução

Esta comunicação é parte da pesquisa realizada no Mestrado em Artes (PPGA/UFES), e pretende abordar as alterações ocorridas na paisagem de Vitória até 1950. A metodologia utilizada foi o levantamento bibliográfico e documental sobre o tema em questão, bem como consulta ao acervo fotográfico do Arquivo Público do Município de Vitória, na busca de fotografias para ilustrar a pesquisa. O referencial teórico utilizado são os livros *Morfologia Urbana e desenho da Cidade*, de José M. Ressano Garcia Lamas e *Vitória: sítio físico e paisagem*, de Letícia Beccalli Klug.

Conforme Abreu e Berredo (s.d.) a Ilha de Vitória foi inicialmente chamada Ilha de Santo Antônio e sua povoação iniciou-se por volta de 1537, pelos portugueses, ao ser doada por seu donatário Vasco Coutinho à Duarte Lemos. Porém a Vila de Nossa Senhora da Vitória foi fundada oficialmente em 8 de setembro de 1551, embora para Derenzi (1995: 31), há algumas controvérsias em relação a data exata da mudança da sede do governo, pois para Misael Pena sua fundação data de 1550.

Ainda de acordo com Abreu e Berredo, em 1551 iniciou-se a “construção do conjunto arquitetônico formado pela Igreja de São Tiago e pelo Colégio dos Jesuítas, hoje Palácio Anchieta,” e a expansão da cidade ocorreu em volta dessa construção, segundo a topografia da Ilha e conforme conveniência da população.



Sem numeração – Palácio Anchieta
Década provável: 1909, sem identificação de autoria.
Fonte: Arquivo Geral do Município de Vitória

Klug (2009: 17) afirma que “o sítio físico da ilha era composto por áreas alagadiças, mangues, mar, morros, enseadas, praias e maciços.” Ainda de acordo com Klug, foi implantada no alto de uma pequena colina, cercada de vegetação, “[...] a cidade era como um adorno da baía com suas matas e rochas que avançavam raízes no mar, numa espécie de anfiteatro de belas montanhas.

A capital do Espírito Santo possui atualmente cerca de 320.156 habitantes, segundo estimativas de 2009 do IBGE. Também conhecida como *Cidade Sol*, *Ilha do Mel*, *Cidade Presépio*, *Delícia de Ilha...* Enfim, muitos são os adjetivos que Vitória ganhou ao longo do tempo, adjetivos estes dados por pessoas que nela viveram ou por aqui passaram; pessoas que dizem conhecê-la. Mas como conhecer uma cidade? Como saber como foi formada? De acordo com Rolnik,

“Uma cidade se conhece por seus monumentos, marcos da passagem de seus vários tempos; uma cidade se conhece também por sua topografia, seus horizontes feitos de montanhas, pedras e mar ou mesmo a geografia de seus palácios e templos. Pelo pulso de suas ruas, pela intensidade de suas madrugadas, pelo aroma de suas cozinhas.

Mas uma cidade também se conhece por seus sonhos, pelas utopias imaginadas para transformá-las, que raramente se efetivam num redesenho radical, mas que sempre aportam os elementos de ousadia e redefinição sobre a imensa inércia da paisagem acumulada e congelada no tempo” (Rolnik in Klug, 2009:11).

Podemos acrescentar à definição de Rolnik que uma cidade também pode ser conhecida por meio de documentos que habitam seus arquivos, por meio das fotografias tiradas ao longo dos anos, décadas a fio, preservadas ou simplesmente depositadas nos lugares de memória: arquivos, bibliotecas, museus, etc. Fotografias que trazem

à memória lembranças de momentos outrora vividos, fotografias que nos contam um pouco da história da cidade e das pessoas que a habitaram ou por ela passaram, fotografias que nos revelam a formação de sua cultura e da sua identidade e que também mostram sua paisagem e as alterações ocorridas nela ao longo do tempo.

Vitória é uma ilha com grande variedade de elementos, que formam uma rica e abundante paisagem,

“Em partes da ilha, é possível avistar cortes privilegiados da paisagem natural – o Morro da Fonte Grande, a Pedra dos Olhos, a Baía de Vitória... Paisagem natural dentro da cidade, servindo de suporte e contexto para construções as mais variadas.

[...]

Essa percepção ficou mais evidente ao ir até o topo do Maciço Central e ver lá de cima a cidade em toda sua magnitude.

[...]

Do alto, é possível ver os recortes do sítio natural e modificado, as ilhas, os morros, o mangue, a cidade e suas pontes... Pontes que se desenharam na paisagem e aparecem como referências, nos dando um outro ponto de vista de Vitória. Pontes que são as portas de acesso à cidade...” (Klug, 2009: 13).

Klug (2009: 18-19) afirma que o relevo, o mar e as áreas de mangue tiveram uma grande importância na configuração da paisagem e desenvolvimento da cidade, funcionando como limites para o crescimento de Vitória, daí a necessidade de intervenções para expansão da sua mancha urbana e conseqüentes alterações na sua paisagem.

Paisagem e espaço

Nas imagens da Ilha de Vitória que integram o acervo fotográfico, percebe-se que aspectos da memória do desenvolvimento da cidade, das alterações da paisagem e do espaço com o crescimento urbano; e mesmo alterações no modo como os cidadãos interagem com a cidade; isto nos leva a pensar essas imagens, de fato, como vestígios do processo de construção da identidade da cidade, das noções de pertencimento e imaginabilidade (Lynch, 2008) que garantem a coesão cultural. Podemos pensar essas imagens como memória da cidade em busca de sua configuração como tal.

Paisagem é um termo muito discutido por geógrafos de diversas línguas. Ribeiro (2007: 15-16) diz que os geógrafos ingleses ao discutirem esse assunto dividem as várias “abordagens em dois grandes grupos a partir da valorização conferida a aspectos materiais ou simbólicos na paisagem.” A primeira é o método morfológico, desenvolvido por Sauer (apud Ribeiro: 15), na qual a análise da paisagem é feita com base em suas formas materiais, havendo “uma preocupação em investigar como a cultura humana, analisada através de seus artefatos materiais, transforma essa paisagem.” O segundo grupo de abordagens analisa os aspectos simbólicos da paisagem, cujo destaque dá-se ao final de 1960.

Paisagem e espaço, juntamente com lugar, área, região, território, habitat e população, são considerados por Silva (1980: 28-29, apud Santos, 1988: 25), algumas das “categorias fundamentais do conhecimento geográfico [...] que definem o objeto da geografia em seu relacionamento”. Porém, paisagem e espaço são coisas distintas, diferentes, pois

“O espaço seria um conjunto de objetos e de relações que se realizam sobre estes objetos; não entre estes especificamente, mas para as quais eles servem de intermediários. Os objetos ajudam a concretizar uma série de relações. O espaço é resultado da ação dos homens sobre o próprio espaço, intermediados pelos objetos, naturais e artificiais. [...]

Paisagem é a materialização de um instante da sociedade. [...] O espaço resulta do casamento da sociedade com a paisagem. O espaço contém o movimento. Por isso, paisagem e espaço são um par dialético. Complementam-se e se opõem” (Santos, 1988: 25).

Para Santos (1988: 21), “todos os espaços são geográficos porque são determinados pelo movimento da sociedade, da produção”, porém assim como a paisagem o espaço resulta “de movimentos superficiais e de fundo da sociedade, uma realidade de funcionamento unitário, um mosaico de relações, de formas, funções e sentidos.”

A paisagem, para esse autor, é “tudo aquilo que nós vemos, o que nossa visão alcança” e “pode ser definida como o domínio do visível, aquilo que a vista abarca” e é formada de cores, odores, sons e não apenas de volume e pode ser natural ou artificial.

Ainda conforme Santos (1988: 23), a paisagem natural havia no passado, mas “praticamente não existe mais”, e a paisagem artificial é aquela que é transformada pelo ser humano e os locais que ainda não foram fisicamente alterados pelo homem tornam-se motivo de preocupações e de possíveis especulações políticas e/ou econômicas, pois

“[...] a paisagem é um conjunto heterogêneo de formas naturais e artificiais; é formada por frações de ambas, seja quanto ao tamanho, volume, cor, utilidade, ou por qualquer outro critério. A paisagem é sempre heterogênea. A vida em sociedade supõe uma multiplicidade de funções e quanto maior o número destas, maior a diversidade de formas e de atores. Quanto mais complexa a vida social, tanto mais nos distanciamos de um mundo natural e nos endereçamos a um mundo artificial” (Santos, 1988: 23).

As alterações na paisagem são visíveis nas cidades, onde são acrescentadas estradas, edifícios, pontes, portos, etc. e essas alterações, segundo Santos (1988: 23), ocorrem “por acréscimos, substituições” e são determinadas pela lógica do momento, portanto uma paisagem se sobrepõe a outra: “uma paisagem é uma escrita sobre a outra, é um conjunto de objetos que têm idades diferentes, é uma herança de muitos diferentes momentos” e conseqüentemente é “objeto de mudança, [...] resultado de adições e subtrações sucessivas” (*Idem*: 24).

Segundo Santos (*Idem*), as alterações na paisagem podem ser estruturais ou funcionais:

“Ao passarmos numa grande avenida, de dia ou à noite, contemplamos paisagens diferentes, graças ao seu movimento funcional. A rua, a praça, o logradouro funcionam de modo diferente segundo as horas do dia, os dias da semana, as épocas do ano. Dentro da cidade e em razão da divisão territorial do trabalho, também há paisagens funcionalmente distintas. A sociedade urbana é una, mas se dá segundo formas-lugares diferentes. É o princípio da diferenciação funcional dos subespaços. [...]. É o princípio da variação funcional do mesmo subespaço.

Já uma mudança estrutural dá-se também pela mudança das formas. Quando se constroem prédios de quarenta, em lugar de vinte ou trinta e dois andares, é, via de regra, sinal de que outros também poderão ser construídos, de que temos atividades e gente para enchê-los, e justificar a sua construção. Há uma relação entre a estrutura sócio-econômica e a estrutura sócio-econômica e política. Alterações de velhas formas para adequação às novas funções são também uma mudança estrutural” (*Idem*: 26).

Através da Paisagem Artificial é possível produzir uma Cidade. Conforme Tuan (1980: 261-262), “Cidade significa Civilidade”, e em meados do século dezoito a palavra ‘civilização’, foi usada pela primeira vez, inicialmente queria dizer civilidade, urbanidade. De acordo com Lamas (2007: 26), “a produção da cidade não pode ser entendida como um mero processo de distribuir edifícios no território, resolver problemas funcionais, ou criar condições para o investimento econômico”, pois a forma do espaço é resultado de uma série de fatores: sociais, econômicos, políticos e culturais, sendo a forma urbana “o resultado da produção voluntária do espaço” a partir da organização e utilização dos “conhecimentos culturais e arquitectónicos sobre esse mesmo espaço e materializando-os através da sua FORMA,” relacionadas diretamente à maneira como os cidadãos se apropriam e usam esse espaço.

A morfologia urbana é a ciência que estuda as formas, relacionando-as com os fenômenos que as originou, e “[...] estudará essencialmente os aspectos exteriores do meio urbano e as suas relações recíprocas, definindo e explicando a paisagem urbana e a sua estrutura,” (Lamas, 2007: 37), através da utilização de mecanismos de leitura que tornará possível “organizar e estruturar os elementos apreendidos, e uma relação objecto-observador. Estes dois aspectos defrontam-se com questões de objectividade na medida em que dependem de fenômenos culturais”.

“Para descrever ou analisar a forma física de uma cidade ou mesmo de um edifício, pressupõe-se já a existência de um instrumento de leitura que hierarquize a importância dos diferentes elementos da forma. Assim, os fios de electricidade de uma rua não têm a mesma importância na descrição do espaço físico dessa rua como a altura dos edifícios, etc. Portanto, a leitura, mesmo querendo-se objectiva, passa já por uma operação da cultura que selecciona os elementos, os hierarquiza e lhes atribui valores” (Cesari, 197? apud Lamas, 2007: 37).

Muitas são as leituras possíveis de serem feitas no meio urbano e de acordo com Lamas (*Idem*), serão determinadas através dos “instrumentos ou esquemas de análise utilizados” sendo que “as inúmeras significações que se encontram no meio urbano e na arquitectura correspondem aos inúmeros fenômenos que os originaram.” Mas só através do cruzamento de informações obtidas mediante leituras diversas é possível “explicar um objecto tão complexo como a cidade.” E esse mesmo autor afirma que na produção das formas urbanas, há um fenômeno determinante e se sobressairá em qualquer análise.

“A morfologia urbana supõe a convergência e a utilização de dados habitualmente recolhidos por disciplinas diferentes – economia, sociologia, história, geografia, arquitectura, etc. – a fim de explicar um facto concreto: a cidade como fenômeno físico e construído. Explicação essa que visa a compreensão total da forma urbana e do seu processo de formação. [...] Importa clarificar que a morfologia urbana é a disciplina que estuda o objecto – a forma urbana – nas suas características exteriores, físicas, e na sua evolução no tempo” (*Idem*: 38).

É fundamental entender as relações entre arquitectura e cidade, para poder compreendê-la:

“A forma da cidade corresponde à maneira como se organiza e se articula a sua arquitectura. Entendendo por ‘arquitectura da cidade’ dois aspectos: ‘Uma manufatura ou obra de engenharia e de arquitectura maior ou menor, mais ou menos complexa, que cresce no tempo, e igualmente os factos urbanos caracterizados por uma arquitectura própria e por uma forma própria. Este é também o ponto de vista mais correcto para afrontar o problema da forma urbana, porque é através da arquitectura da cidade que melhor se pode definir e caracterizar o espaço urbano” (Rossi, apud *Idem*: 41).

De acordo com Lamas (*Idem*: 76), para que seja possível fazer a leitura do espaço, essa deve ser feita percebendo-se “seus elementos morfológicos, organizados em seqüências,” pois “é através da sucessão e estruturação de formas de dimensões sectoriais que compreendemos as formas à dimensão urbana, e pela articulação destas que passamos à dimensão territorial”. Um bairro é composto de diversas e diferentes unidades, tais como ruas, praças, jardins, pátios, parques, residências, etc. e o bairros, com as vias e demais elementos comporão a forma de uma cidade, sendo que “a correspondência entre as escalas da forma urbana e a metodologia da concepção urbanística é extensível aos escalões de planeamento ou tipos de planos.”

O planeamento urbano e os tipos de planos executados numa cidade são fundamentais para a compreensão da sua evolução, uma vez “a cidade, como qualquer organismo vivo, encontra-se em contínua modificação. Para falar de uma forma urbana, teria

de relacioná-la com um instante preciso” (*Idem*: 111). O estudo das transformações das cidades ao longo do tempo é objeto de estudo da morfologia urbana e essa evolução das formas urbanas traz duas questões:

“A primeira relaciona-se com o desenvolvimento urbano. O estudo morfológico pressupõe a consideração do crescimento urbano – indissociável do estudo das cidades. O desenvolvimento urbano é o conjunto de processos que conduzem ao crescimento das cidades, por expansão ou por alterações no seu interior.

A segunda questão tem a ver com a reutilização das partes da cidade. As políticas de recuperação, reabilitação e restauro de áreas urbanas pressupõem diferentes usos e conseqüentes modificações da imagem e da forma: dos comércios que se instalam, das habitações que são recuperadas, dos pavimentos refeitos, da população que varia, etc” (*Idem*: 111-112).

Ainda de acordo com Lamas (*Idem*, 112), a evolução da cidade é um fato natural, porém deve-se “estabelecer o necessário controlo dessas transformações, na medida em que no estado actual da cultura arquitectónica não será admissível aceitar modificações sem controlo [...],” pois a cidade como todo organismo vivo, que cresce e se desenvolve de fazê-lo de maneira harmoniosa.

Para Lamas (*Idem*: 114), as alterações na forma urbana ocorrem quando o contexto na qual foram produzidas se modificou e surgem como resultado da vitalidade social e econômica das sociedades. Porém esse mesmo autor citando o conceito de persistência de M. Poète (1929, apud Lamas: 114), afirma que alguns elementos morfológicos ou arquitetônicos permanecem em qualquer cidade, não se alterando totalmente, tais como “os monumentos, os traçados ou vias e também em certa medida, a estrutura fundiária.” Porém,

“As razões dessa permanência são diversas e dificilmente comparáveis. Para o monumento existirá a carga cultural e significativa, o valor histórico, a memória colectiva. Razões que, fundamentam as políticas actuais de conservação do património e dos centros históricos, e permitem verificar de que as transformações do espaço têm campos mais profundos que a correspondência simplista entre forma e função” (Lamas, op. cit.:114).

Frequentemente ocorrem transformações na imagem da cidade, seja através da alteração da escala de uma rua ou por seu uso, por exemplo, “a pedonização de uma rua transformará a sua forma, adaptando-a a uma nova função pela ausência do automóvel, pelo arranjo de pavimentos, etc.” (*Idem*: 116), seja pela construção de novos mobiliários urbanos, plantações de novas árvores, etc. bem como modificações na sua dimensão territorial, relacionadas ao crescimento da cidade com a implementação de novos projetos, novos planos urbanísticos, promovendo grandes intervenções, criando novas zonas urbanas, infra-estruturas, aumentando a quantidade de serviços oferecidos aos cidadãos.

Toda transformação que ocorre na cidade implica também uma visão cultural,

“A paisagem humanizada e a cidade são o resultado de centenas de anos de actividade do homem. Constituem uma herança cultura que não pode ser delapidada. Como tal, o controlo das transformações do território assume a maior importância na disciplina arquitectónica e urbanística. Implica a existência do plano (a idéia) e do planeamento (a acção de concretização e implementação do plano)” (*Idem*: 116).

Por isso o desenho urbano tem que ser mais que um desenho de edifícios, ruas, bairros, equipamentos urbanos, deve pensar no cidadão que habitará aquele espaço, que por ele transitará, deve relacionar as diferentes partes da cidade.

A expansão do tecido urbano de Vitória: a cidade através das imagens

De acordo com Klug (2009: 14), a adição da paisagem natural à paisagem construída está relacionada com a identidade local, com a memória coletiva e a imagem da cidade, pois o homem cria suas referências, constrói a memória coletiva a partir da percepção dos elementos naturais e construídos da paisagem da cidade, com suas particularidades e especificidades. E para Frizzera (199: 53, apud Klug, *op. cit.*:14) as intervenções sobre o território e as decisões tomadas e suas conseqüentes alterações sobre o meio ambiente urbanos, sejam geográficas, culturais, etc., são decisivos na definição das referências identitárias da população.

Vitória, ao longo do tempo passou por diversas modificações, através de inúmeros projetos e planos de urbanização, que alteraram seu tecido urbano.

Ainda segundo Klug (*Idem*, 15), a história de Vitória pode ser dividida em quatro períodos: o primeiro vai de sua fundação, no século XVI, até 1892, quando começa o governo de Muniz Freire. Durante essa fase, sua ocupação deu-se muito lentamente, com poucas intervenções. A segunda fase compreende o final do século XIX e termina em 1954, sendo que nesse período a cidade passou por uma modernização, foi “embelezada”, houve uma expansão de seu tecido urbano, inclusive com o uso de “artifícios para vencer as barreiras naturais impostas pelo sítio físico da ilha”. O terceiro período vai de 1954 até meados da década de 1990, sendo que essa é a “época de maior deterioração e desconsideração do sítio físico da cidade”, que tem início com “a aprovação da lei nº 351, que permite o avanço do processo de verticalização no Centro de Vitória, e se estende até o Plano Diretor Urbano de 1994”. O quarto e último período, embora não explicitado por essa autora, iniciou-se em 1994 e continua em desenvolvimento.

Até o final do Século XIX a Vila de Vitória em sua implantação denota os aspectos apresentados pelos portugueses ao implantarem pequenos núcleos: “ruas tortuosas, com terrenos e quadras de dimensões irregulares, refletindo a topografia da Colina”, elementos estes que “ajudavam a proteger a parte mais alta da cidade, onde se concentravam as construções mais importantes.” E até o princípio do século XIX o desenho da cidade e de sua paisagem respeitava os limites determinados por sua topografia e barreiras naturais, sendo que “entre 1812 e 1819, foram realizados aterros nas regiões

alagadas próximas ao núcleo central, abrindo a possibilidade de ocupação de novas áreas na cidade.” (Derenzi, 1995: 103, apud Klug, *op. cit.*: 22).

Entre 1830 e 1860 aterra-se a parte da região de mangue, na época chamada de Campinho, atual Parque Moscoso, com o objetivo de fazer uma ligação com o centro da Vila. Além de também aterrarem o local hoje ocupado pela Praça Costa Pereira, então denominado largo da Conceição. Com essas medidas surgem novas ruas e construções ao redor do Maciço Central, nos chamados Morro da Capixaba e Morro do Vigia (Klug, *op. cit.*: 22).

Os aterros modificam o desenho da cidade e por conseqüência a percepção do sítio físico, passando então a serem utilizados pelos governantes como solução para resolver a questão da falta de espaço, ampliando-se desta forma as áreas urbanas. De acordo com Klug (*Idem*: 22), “as análises de mapas e fotos apontam para uma forte presença do Maciço Central, da baía e das igrejas na paisagem da cidade.”

No decorrer do século XIX ocorreram outros aterramentos, porém menos significativos na paisagem de Vitória, até que em 1892 o governador Muniz Freire assume o poder e traça uma nova política de intervenções para a cidade.

Conforme Klug (*Idem*: 25-26), entre o final do século XIX até a década de 1950, Vitória passa por um processo de modernização, com necessidade de expansão do tecido urbano; suas ruas estreitas e tortuosas, herança portuguesa, incomodavam e impediam seu desenvolvimento. Até então a cidade abrangia a região que ia do ‘Campinho’ ao ‘Largo da Conceição (atualmente Parque Moscoso e Praça Costa Pereira respectivamente), seguindo a topografia do terreno. Suas ruas internas passam a ser “retificadas dentro do traçado orgânico e curvo, as quadras ganham uma certa regularidade, buscando adequar o traçado colonial a um traçado moderno,” interligando o morro e o mar. Tem como elementos de destaque as igrejas, elementos estes extremamente importantes para a identidade local.

Nesse período “foram desenvolvidos os principais projetos urbanísticos para a cidade, [...]” tais como os citados por Klug: o Projeto de um Novo Arrabalde, o Plano de Melhoramentos e de Embelezamento de Vitória, o Plano Geral da Cidade de 1917, as Intervenções do Governo Florentino Avidos, o Plano de Urbanização de Vitória de 1931, o Plano de Urbanização de Vitória e o Aterro da Esplanada e o Início do Processo de Verticalização.

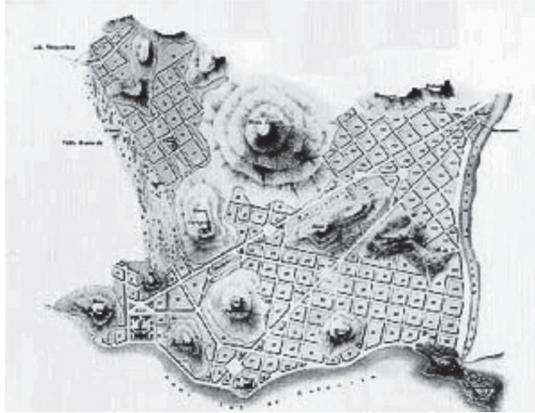
O Projeto do Novo Arrabalde foi desenvolvido pelo engenheiro Francisco Saturnino Rodrigues de Brito, chefe da Comissão de Melhoramentos da Capital de Vitória, criada pelo Governador Jose de Melo Carvalho Muniz Freire em 1895. Esse projeto, datado de 1886, tem como objetivo a expansão da Cidade de Vitória, então com problemas de salubridade e sem áreas próximas para crescer.

De acordo com Brito (1996: 5), Saturnino de Brito não concordava com a implantação do sítio físico nem com a consolidação da cidade e sua expansão em área acidentada. Para Klug (*op. cit.*: 28), ele encontrou uma área composta por morros, ilhas, mangues e uma parte de terras secas rodeadas a leste pela baía de Vitória. Porém essas características da cidade foram “aproveitadas em seu potencial paisagístico como parte integrante caracterizadoras da paisagem através do traçado viário proposto.”

Saturnino de Brito, por questões de higiene, achava que dever-se-ia acabar com o manguezal e plantar eucaliptos em seu local. No projeto Novo Arrabalde Saturnino

de Brito propõe usar elementos naturais “como espaços públicos, de forma a torná-los significativos para a população” com a criação de jardins, bosques, etc. como, por exemplo, “o jardim de eucaliptos ao redor do Morro da Gamela, o Bosque Sagrado no Morro do Barro Vermelho e o Bosque da Barrinha, na Ponta Formosa e a construção de uma via litorânea.” (Klug, *op. cit.*: 29-30).

Andrade (1999: 196, apud Klug, *op. cit.*: 30) afirma que o Projeto Novo Arrabalde, de construção de uma nova paisagem, alia higiene e estética; e ao acrescentar segurança, conforto e beleza, Saturnino de Brito pensa “a paisagem urbana enquanto obra de arte.”



Projeto do Novo Arrabalde
Fonte: Willis de Farias

Até o governo de Jerônimo Souza Monteiro, iniciado em 1908, Vitória passou por um período sem que houvesse intervenções de destaque. A primeira década do século XX foi marcada por um movimento de modernização das cidades brasileiras, como ocorrera nos Estados Unidos e Europa, havendo grande valorização estética das paisagens urbanas, levando então ao surgimento de planos que procuravam embelezá-las, bem como provê-las de infra-estrutura. De acordo com Klug (*op. cit.*: 31), “as ações prioritárias concentravam-se na realização de saneamento, abertura e regularização do sistema viário, como o alargamento das ruas para facilitar a circulação de mercadorias e a comunicação do porte com o restante da cidade.”

Para Jerônimo Monteiro, o sítio físico e o conjunto urbano de Vitória era um problema para sua modernização, sendo criado então o Plano de Melhoramentos e de Embelezamento de Vitória, que remodelava a cidade, buscando torná-la bela e moderna, com investimentos em saneamento, implantando redes de água e esgoto, construindo edifícios públicos, jardins, parques, como por exemplo, o Parque Moscoso retificando ruas e instalando iluminação pública, advindo desse período a denominação de “Cidade Presépio”, conforme relata Derenzi (1995: 163).

De acordo com Klug (*op.cit.*: 31), em 1910, com o projeto de novas ruas, houve um desenvolvimento da Rua da Alfândega, até então a principal rua comercial de Vitória, atualmente Avenida Jerônimo Monteiro, abrindo a possibilidade de crescimento da

cidade em direção às praias; também aterrou ruas comerciais que margeavam a baía, permitindo que a população tivesse contato com o mar, podendo avistar a baía de Vitória a partir de um espaço público. Apesar da expansão do porto fazer parte desse Plano seus galpões não foram construídos.

Posteriormente foi então criado o Plano Geral da Cidade de 1917, no qual o então prefeito de Vitória Henrique de Novaes, engenheiro por formação, projetou as alterações no desenho das ruas que ligavam o “interior da cidade à região do porto”, dessa forma pretendia facilitar a movimentação de mercadorias, em especial de café, e consequentemente aumentar o fluxo de dinheiro. Nesse plano, além de melhorar a circulação viária, pretendia ampliar a capacidade comercial do Porto de Vitória, ligando a Ilha ao Continente.

De acordo com Novaes (in Brígido, apud Klug, 2009: 32), também pretendia demolir alguns morros, como por exemplo, o morro no qual se localiza a Santa Casa de Misericórdia, que fora parcialmente desmanchado para fornecer material para aterrar o Campinho (atual Parque Moscoso), transferindo o hospital para a Ilha do Príncipe e utilizando os resíduos da demolição para aterrar uma avenida, chamada Avenida do Porto, que serviria de circulação ao longo do litoral, que iria da Vila Rubim ao Forte São João, tentando dessa forma melhorar a circulação viária da Capital. Felizmente essa proposta de demolição do morro não foi levada adiante, uma vez que “desconfiguraria a cadeia de morros que compõem o relevo da área central de Vitória.” (KLUG, *op. cit.*: p. 32).

Apesar de algumas propostas citadas anteriormente Henrique de Novaes era um defensor da “permanência da capital no sítio físico original”, bem como “evidencia seu potencial paisagístico”, mas a questão econômica tornava imprescindível a melhoria na circulação viária e tornar viável o uso do porto, justificável, de acordo com Klug (*Idem*: 32).

Porém, de acordo com essa mesma autora, a maioria das propostas do prefeito Henrique de Novaes não foram executadas, mas serviram de base para o Plano de Urbanização de 1931.

Entre 1924 – 1928, o governador Florentino Avidos assumiu o poder. Nesse período as dimensões físicas de Vitória ainda eram reduzidas, apesar de ser a capital e o mais importante centro comercial do Estado. Klug (*Idem*: 33), afirma que a partir desse governo ocorrem importantes alterações “na mancha urbana, na relação da paisagem natural com a paisagem construída.” A região próxima ao Forte São João é aterrada acelerando a ocupação para o leste da cidade, bem como a implantação do Projeto do Novo Arrabalde a nordeste de Vitória, surgindo novos bairros como, por exemplo, Jucutuquara.

Ainda de acordo com a mesma autora (p. 33), são reiniciadas as obras do Porto que estava suspensa desde 1906, instalado por questões políticas na região do Parque Moscoso, cujos três primeiros galpões são construídos entre 1927 e 1928, pela Companhia Porto de Vitória. A construção desses galpões traz como conseqüências à alteração na percepção da baía de Vitória pela população e a necessidade de construção da Ponte Florentino Avidos popularmente conhecida como Cinco Pontes, ligando a Ilha ao Continente e facilitando o transporte de mercadorias até o Porto.

De acordo com Pirajá (2008), as obras para a construção da Ponte Florentino Avidos iniciaram-se em primeiro de março de 1926, contando com a presença do então Presidente da República, Washington Luis Pereira de Souza e foram concluídas em 1927. Sua

“estrutura metálica foi projetada e fabricada na Alemanha e transportada para o Brasil”. Também durante esse governo foi aberta a Avenida Capixaba, reta, ampla, diferente das ruas do período colonial, e conforme Klug (*op. cit.*: 34), tornava “um convite à ampliação da altura das construções existentes,” como a aprovação do projeto do primeiro edifício vertical na área central da capital, com cinco pavimentos, o Teatro Glória (Fotografia 6), em 1926. (Mendonça, 2001, apud Klug, *op. cit.*: 36).

Para Klug (*op. cit.*: 34), as áreas, graças aos aterros, “permitia o emprego das malhas racionalistas com paralelismos, ortogonalidades, figuras regulares e predomínio de linhas retas.” E ao final de seu governo, Florentino Avidos deixa uma cidade com uma mancha urbana que se expandiu através dos aterros e também por ‘subir o maciço’.

Em 1931 foi desenvolvido o Plano de Urbanização de Vitória, a partir de novas propostas do engenheiro Henrique de Novaes, propunha remodelar a Ilha do Príncipe, a Cidade Alta e a zona comercial da Vila Rubim, além da criação de um bairro industrial e de dois bairros operários entre o Forte São João e Jucutuquara, e expansão da área da Praia Comprida e do Cais Comercial do Porto de Vitória, com proposta de aterro entre a Ilha do Príncipe e a Ilha de Vitória; buscava expandir a área do Porto até o Forte São João e posteriormente até a Ilha da Fumaça, também procurava crescer a Cidade para Oeste. Também fazia parte de seu projeto um aterro que ligaria o leste da Ilha Principal às Ilhas do Frade e do Boi, para aumentar a parte residencial do nordeste de Vitória. (*Idem*: 37, 39).

Klug (*Idem*: 40) diz que para o Centro de Vitória, Novaes intencionava reconstruir a Catedral voltada para o sol nascente, criando um conjunto urbano com a Escola Normal e o Palácio Diocesano, pois para ele estas deveriam ser as únicas construções a permanecer nesse local.

Segundo essa autora (p. 40), nas propostas de Henrique de Novaes é possível perceber que ele “reconhece parte do sítio físico – Maciço Central, baía e Penedo – como elementos de embelezamento.” Porém ele vê como elementos insalubres os mangues, a vegetação rasteira e de restinga. Esse plano não foi implantado.

Outro Plano, o Plano de Urbanização da Cidade de Vitória, conforme Klug, (*Idem*: 41-42), tem como um dos principais marcos o investimento feito para a conclusão do Porto (1935 – 1939), com a construção de mais dois galpões, redefinindo a paisagem. Em 1945 o engenheiro Henrique de Novaes torna-se novamente prefeito de Vitória e contrata sob a supervisão do urbanista Alfred Agache, a Empresa de Topografia, Urbanismo e Construção Ltda (ETUC), através de carta convite, para solucionar em especial as questões de circulação e trânsito, além de projeto de remodelação da Cidade Alta, de reutilização da Ilha do Príncipe, construção de um bairro operário no alto de Caratoira e de ampliação do Porto.

Buscando solucionar o problema de circulação o Plano previa a “criação de vias à beira-mar”, circundando a Ilha e que também serviria como atrativo turístico, pois a orla seria usada como espaço público e dessa forma não haveria construções que interferissem na percepção dessa paisagem pelas pessoas. (*Idem*: 42).

Propunha também reformular o bairro de Santo Antonio, integrando-o à paisagem da cidade, construindo colégios, templos, etc, demolindo as favelas que existiam perto

do cemitério e nos manguezais, que deveriam ser aterrados após desmonte do Morro do Pinto, além de ampliar o cemitério. (ETUC, 1945?, apud Klug, *op. cit.*: 42-43).

Klug (Idem: 43-45) afirma que havia nesse projeto grande preocupação com a estética, inclusive com proposta de transformar a Ilha do Príncipe na “Sala de Visitas de Vitória”, com construções de edifícios públicos, colégios, áreas de lazer e residências aristocráticas. Também estava previsto na carta-convite a transformação da Cidade Alta, em Centro Cívico e Administrativo da Cidade. E nesse período, sob a supervisão de Alfred Agache, foi projetado o bairro Saldanha da Gama, atual Bento Ferreira. Através de aterro a Ilha da Fumaça, foi anexada ao bairro, e nela pretendiam que houvesse um Iate Clube, um Clube de Pesca, hotéis, cassinos, etc.

Ainda segundo Klug, o Aterro da Esplanada e o Início do Processo de Verticalização ocorrem ao final da década de 1940 e durante esse período é construído a Rodovia Serafim Derenzi, entre o mangue e o morro, tornando possível o acesso ao canal do lado oeste da cidade.

De acordo com Mendonça (2001, apud Klug, *op. cit.*: 45), no Centro de Vitória tem início a aprovação de novos edifícios na região do Parque Moscoso, próximo a Avenida Florentino Avidos, começando dessa forma o processo de verticalização, que tem como consequência “uma severa ruptura visual na paisagem da cidade através da altura, da massa, da escala e da forma das edificações no contexto da paisagem natural.” (Klug, *op. cit.*: 45).

Surgem então novas demandas: de terrenos e edificações aliadas à necessidade de uma zona comercial que desse suporte às atividades portuárias e a solução encontrada foi aterrar a Esplanada Capixaba (Freitas, 2004, apud Klug, *op. cit.*: 46). Esse aterro permitiu corrigir a Avenida Governador Bley, completar a Avenida Princesa Isabel até a Curva do Saldanha. Essa área foi projetada como bairro comercial e limitou a altura dos edifícios a doze pavimentos. Porém,

“O desenho sobre o aterro não apresentava ligação com a morfologia antiga da cidade. As novas ruas desenhadas eram perpendiculares à avenida litorânea e faziam ângulos agudos com as ruas já existentes, reduzindo a visualização da baía através da Avenida Capixaba (atual Jerônimo Monteiro), eixo viário de grande importância em Vitória. Apesar dessa redução, a construção de uma avenida à beira-mar garantiu a vista da baía em parte da orla” (Klug, *op. cit.*: 46).

Mais uma vez a paisagem da Cidade é alterada, porém de forma a romper totalmente com o antigo desenho da Ilha que ainda existia no Centro de Vitória pois de acordo com Klug (*op. cit.*: 46), esse aterro acabou com os últimos resquícios da antiga paisagem.

É possível perceber que cada vez mais as obras realizadas na capital alteravam a relação da população com o mar e conseqüentemente com a paisagem. A cada novo elemento acrescido, sejam através de aterros, construções de áreas públicas, de galpões, pontes, etc., cria-se um novo diálogo com a cidade.

Considerações iniciais

Este estudo buscou fazer uma reflexão acerca das alterações ocorridas na paisagem da capital do Espírito Santo, entendendo a cidade como paisagem e esta paisagem como patrimônio material revelando a identidade da cidade, revelando parte das intervenções nessa paisagem urbana, mostrando essas alterações através do acervo fotográfico do Arquivo Geral do Município de Vitória, possibilitando uma maior compreensão da identidade, da história e da cultura capixaba.

Percebe-se que ao longo do tempo é possível ter visões diferentes da mesma cidade. Ou as alterações ocorridas ao longo dos anos e que tornam a cidade um organismo vivo trazem a cada dia uma nova cidade? De acordo com Cirillo (2009), é possível perceber um pouco da história da cidade, das suas ruas, casas, habitantes, etc., enfim, a imagem da memória da cidade. De uma cidade que seja vista como bem cultural de seu povo, “[...] um artefato que pulsa, que vive, que permanentemente se transforma, se auto-devora e expande em novos tecidos recriados para atender a outras demandas sucessivas de programas em permanente renovação.” (Lemos, 1985, p. 47 apud Cirillo e Celante, 2009: 5).

Finalizamos as reflexões iniciais deste trabalho lembrando que “[...] o que sobrevive não é o conjunto daquilo que existiu no passado, mas uma escolha efetuada quer pelas forças que operam no desenvolvimento temporal do mundo e da humanidade, quer pelos que se dedicam à ciência do passado e do tempo que passa, [...]” (Le Goff, 2003: 525) e tornam-se marcas indiciiais de uma história da sociedade e da cultura; uma história dinâmica, em movimento e que a cada dia é reescrita pela sociedade.

Referências

- Abreu, Carol e Sandra Carvalho de BERREDO (org.), “Vitória, de Vila a Cidade: Roteiro Histórico I”. Vitória: CDV/PMV, s.d. (Projeto de Revitalização do Centro). 1 folder.
- Brito, Francisco Saturnino Rodrigues de, *Projecto de um Novo Arrabalde*, Rio de Janeiro: Xerox do Brasil; Vitória: Arquivo Público do Estadual do Espírito Santo, 1996.
- Cirillo, A. J., *Imagem-lembrança: comunicação e memória no processo de criação*, São Paulo, SP, PUC, 2004. Tese de Doutorado, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2004.
- Cirillo, José e Ciliani Jerônimo, “Corografia da Cidade: o monumento como documento de processo” in Cirillo, José e Ângela Grandó, *Processo de criação e interações*, Belo Horizonte, C/Arte, 2008.
- Cirillo, A. J. e Ciliani Celante, “América: 500 anos de devastação e saque: arte pública e monumento”, p. 1456-1470. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISADORES EM ARTES PLÁSTICAS, 18. 2009, Salvador. Anais... Salvador: ANPAP, 2009. Disponível em: <http://www.anpap.org.br/2009/pdf/chtca/aparecido_jose_cirillo.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2010.
- Derenzi, Luiz Serafim, *Biografia de uma Ilha*, 2. ed. Vitória, Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 1995.
- Klug, Leticia Beccalli, *Vitória: sítio físico e paisagem*, Vitória, EDUFES, 2009.
- Lamas, José M. Ressano Garcia, *Morfologia Urbana e desenho da Cidade*, 4. ed. Porto, Fundação Calouste Gulbenkian, Fundação para a Ciência e Tecnologia, 2007. (Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas).
- Lynch, Kevin, *A imagem da cidade*, São Paulo, Martins Fontes, 2006.
- Pelissari, Setembrino Idwaldo Netto, *Os documentos do Arquivo Municipal de Vitória*, Vitória, Prefeitura Municipal de Vitória, 1976. Relatório.
- Santos, Milton, *Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teórico e metodológico da geografia*, São Paulo, Hucitec, 1988.

Tuan, Yi-Fu, *Topologia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente*, São Paulo, Difel, 1980.

Publicações em meio eletrônico:

Andrade, Carlos Roberto Monteiro de. Um projetista de cidades. Documento: Saturnino de Brito. *Revistaau.com.br*. Disponível em: <<http://www.revistaau.com.br/arquitetura-urbanismo/72/imprime24030.asp>>. Acesso em: 9 fev. 2011.

Farias, Willis de. Histórico do 1º Planejamento Urbano de Vitória – O Novo Arrabalde. 1894. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo*, n. 44, p. 41-45, 1994. Disponível em: <<http://deolhonailha-vix.blogspot.com/2010/05/historico-do-1-planejamento-urbano-de.html>>. Acesso em: 20 fev. 2011.

Farias, Willis de. Histórico dos aterros da baía de Vitória - ES. *De Olho na Ilha*. 5 ago. 2010. Disponível em: <<http://deolhonailha-vix.blogspot.com/2010/08/historico-dos-aterros-da-baia-de.html>>. Acesso em: 20 fev. 2011.

Foto do Centro de Vitória em 1950. “O melhor do Bairro”. Disponível em: <<http://www.omelhordobairro.com.br/jardimdapenha/>>. Acesso em: 5 mar. 2011.

Pirajá, Fábio. “Vitória Antiga X - As 5 Pontes”. Vitória, 2008. Disponível em: <<http://www.youtube.com/watch?v=723deP2jkZE&feature=related>>. Acesso em: 20 fev. 2011.

Prefeitura Municipal de Vitória. “Centro concentra edificações históricas”. Disponível em: <<http://www.vitoria.es.gov.br/turismo.php?pagina=centrodevitoria>>. Acesso em: 29 mar 2010.

Prefeitura Municipal de Vitória. Acervo Fotográfico.



ARTE PÚBLICO

ESTACIONES POLITICAS

Organização
José Cirillo . Carolina Venegas
Teresa Espantoso Rodriguez

S471a

Seminário Internacional sobre Arte Público en Latinoamérica (2.
2011 : Vitória, ES).

[Anais do] II Seminário Internacional sobre Arte Público en
Latinoamérica, Vitória, 9 a 12 de novembro de 2011 : mesas e
comunicações. – Belo Horizonte: C/Arte, 2011.

624 p. ; 22 cm.

ISBN.: 978-85-7654-118-9

1. Arte. 2. Planejamento urbano. 3. Arte Pública. 4. Arte – Con-
gressos. I. Seminário Internacional sobre Arte Público en Latinoamérica (2.
: 2011 : Vitória, ES).

CDU: 711