

A cidade de Vitória e o porto nos princípios modernos da urbanização no início do século XX

The city of Vitoria and the port in the early modern
urbanization at the beginning of the 20th century

Maria da Penha Smarzaró Siqueira

Resumo

As principais iniciativas de reforma urbana ocorridas em Vitória no início do século XX, no ideário do poder público, aliaram saneamento, circulação e remodelação da cidade. A noção de conferir a Vitória um caráter moderno, no sentido do progresso e da civilidade, apoiou-se nos discursos sanitaristas que direcionaram o projeto modernizador. Assim foi concebido um plano em três dimensões: as obras de estruturação e aparelhamento do porto, saneamento da cidade e a reforma urbana. Seguindo o novo modelo urbanístico que predominava no Brasil em fins do século XIX e início do século XX, nos princípios da higienização/modernização europeia, Vitória aliou às reformas urbanas as obras do porto, enquanto agente maior do progresso do Estado e da modernização da cidade.

Palavras-chave: cidade; porto; modernização; urbanização; discurso político.

Abstract

The major initiatives of the urban reform project occurred in the city of Vitória at the beginning of the 20th century, considering the idea that the public power had regarding the urban action on the city combining sanitation, traffic, and urban remodeling. The intention of attributing Vitória a modern character according to the progress ideals and on behalf of the civilization development was supported by the hygienists' speeches that gave meaning to these reforms. In this context a plan was designed in three dimensions: the structure outworks and the port rigging, the city's sanitation and urban reform. Following the new predominant town planning model in Brazil at the end of the 19th century and during the first half of the 20th century, influenced by European sanitation/modernization ideas, Vitoria bounded the port recast to the urban reforms, as the major agent of the state progress and city modernization.

Keywords: town; port; modernization; urbanization; political speech.

Introdução

O grande desenvolvimento das cidades, principalmente a partir do final do século XIX e início do XX, tornou-se um dos principais fenômenos que caracterizam o mundo contemporâneo. A modernidade se alojou nas cidades, transformando-as em espaço perfeito para reprodução de sua prática, suas inovações e suas contradições. Nesse sentido, cidade e modernidade serão o verso e o reverso de um novo tempo, marcado, simultaneamente, por um lado, de novos conflitos e, por outro, “em meio a uma desconcertante abundância de possibilidades” (Berman, 1997, p. 21).

Para Berman (ibid.), o século XX marca a última fase do projeto sociocultural da modernidade (iniciado em meados do século XVI),¹ na qual se dá uma grande expansão do processo de modernização, abarcando o mundo todo, e a cultura mundial da modernidade alteraria, com triunfo, as condições econômicas, sociais e o pensamento humano, sob novos conceitos de política e valores. Nesse percurso histórico, a cidade vivenciou os paradigmas do moderno e o ideário da modernidade em contraste com o antigo e com o tradicional, principalmente na Europa Ocidental, onde essa noção representava o que estava estabelecido antes da industrialização, de sua expansão e de seus benefícios.

A modernidade colocava novas perspectivas no processo de desenvolvimento das sociedades, principalmente a partir do século XVIII, com o movimento intelectual e cultural do Iluminismo, que exerceu profunda influência no pensamento e nas ações da humanidade, em dimensões filosóficas, políticas, sociais,

econômicas e culturais. No campo do saber, a razão, como exigência universal, promove o desenvolvimento do saber científico e a racionalidade para explicar o mundo. Sob a ótica do progresso e da modernidade, o europeu avança para o século XX expandindo o sentimento de civilidade expresso, principalmente, nas formas modernas de interações sociais; agir, pensar e se sentir de forma moderna, ou seja, estabilizar e propagar a “cultura do moderno” (Rouanet, 1999).

É na cidade que se dá a realização das mudanças promovidas pela modernidade, em um movimento dinâmico, abrangente aos diversos segmentos da sociedade: civil, político, econômico e religioso, estendendo-se aos demais grupos que nela vivem e sobrevivem. Sua infraestrutura urbana, além de fundamental para o desenvolvimento econômico, promove a construção diversa de representações refletindo a realidade socioeconômica, cultural e política.

Nessa perspectiva, a ideia do progresso vai caminhar aliada à ideia de civilidade, necessária à força modernizadora que ultrapassa os limites do tradicional atraso, derrubando padrões e valores antigos, dando lugar a novos paradigmas universais de pensamento e ação.

Nessa trajetória, as cidades mudam e, no Brasil, a partir do final do século XIX e início do XX, essa força modernizadora ganha destaque quando se colocam em prática ações de um discurso no qual se privilegiam a urbanização e a higienização das cidades, delimitando os distintos espaços urbanos; o político, o econômico, o habitacional e o cultural na funcionalidade da urbe. Aqui se estabelece o grande momento de mudança das cidades brasileiras, com destaque para as cidades portuárias.

Historicamente os portos são a entrada de mercadorias, costumes e valores, ou desvalores, pensamento comum desde a antiguidade clássica. Os portos as cidades portuárias têm desempenhado, ao longo dos tempos, um papel determinante no desenvolvimento do mundo moderno, constituindo-se como os principais "nós" de uma rede de fluxos comerciais, financeiros, de mercadorias e de informação, em escala global (Dal Ri Júnior, 2004). A identidade portuária e marítima das cidades sempre representa fator estratégico de desenvolvimento e o porto, naturalmente, integra-se à paisagem da cidade como uma referência de vida urbana.

É no contexto dessas questões que desenvolvemos nosso trabalho, tendo como *lócus* de pesquisa a cidade de Vitória (capital do Espírito Santo, situado no Sudeste do Brasil), e seu porto, na lógica da modernização urbana do início do século XX.

A cidade e as mudanças urbanas no Brasil

Desde o início do século XIX, com a transferência da sede do governo português para o Brasil e a abertura dos portos, em 1808, promovendo o rompimento do sistema de monopólio até então predominante, e a Independência, em 1822, criaram-se novas condições para o processo de urbanização. De acordo com Costa (2007, p. 186), a interação do Brasil em movimentos internacionais de comércio,

[...] eliminando a mediação portuguesa, numa fase em que o mercado internacional se achava em plena expansão graças ao crescimento da população, à maior

distribuição de riquezas e à melhoria do sistema de transporte, daria novo incentivo às funções comerciais dos núcleos urbanos, estimulando o desenvolvimento dos portos.

A partir da segunda metade do século XIX, começam a ocorrer, no Brasil, alguns movimentos importantes que vão criar novas perspectivas na estrutura econômica e social do país, contribuindo para o desenvolvimento relativo do mercado interno e estimulando o processo de urbanização. Nesse quadro inicial de mudanças se incluem, num contexto reformador, a transição do trabalho escravo para o trabalho livre, a instalação da rede ferroviária, a entrada de imigrantes estrangeiros, o movimento republicano, as tentativas de industrialização e o desenvolvimento do sistema de créditos. Esses movimentos derrubaram obstáculos na trajetória do Brasil para a modernidade e para a urbanização (ibid.).

O grande incremento urbano pelo qual passavam determinados países europeus a partir do final do século XIX, refletidos nos aspectos econômico, científico, cultural e material, expressos no ideal da Belle Époque,² caracterizado por uma nova maneira de o homem ver e pensar o mundo, refletia-se no mundo ocidental e, principalmente, no Brasil, que buscava se inserir no contexto do "moderno" procurando estabelecer no país modelos que simbolizassem civilidade dos centros mais desenvolvidos da Europa, que representavam o centro dinâmico da modernidade e das reformas urbanas.

No Brasil, o processo de europeização se dá pela importação de noções fundamentais do mundo moderno, ainda que inicialmente pelo viés da dimensão comercial. A chegada da modernidade europeia, pautada nas bases

capitalista, é tardia no Estado brasileiro. No entendimento de Souza (2000), as ideias burguesas e os valores universais entram no Brasil no século XVIII através do movimento mercantil, que trazia também noções de civilidade “a modernidade chega ao Brasil de navio, na esteira da troca de mercadorias” (ibid., p. 245).

Essas considerações nos remetem ao pensamento clássico de que os portos são a entrada de “mercadorias, costumes e valores”. No Brasil, esse movimento vai estabelecer o ideário da modernidade, aquele da Europa Moderna e não ibérica, que desembarca no início do século XIX com a chegada da Família Real e que traz elementos importantes de uma ordem moderna. As mudanças que passam a se processar no Brasil desde o início do século XIX perpassam a noção de modernidade, impulsionando mudanças culturais, econômicas, ideias liberais e de conhecimento, mas como resultado de uma forma específica de europeização ou reeuropeização. Trata-se de uma revalorização de valores ocidentais da cultura europeia (Freire, 1990). Esse processo ganha vulto nas principais cidades brasileiras, a partir da independência (1822), principalmente com a instauração dos princípios de uma nova cultura urbana, que passa a considerar a oposição entre valores locais tradicionais e os valores europeus, mais universais e modernos, inicialmente estabelecidos na cidade do Rio de Janeiro, então capital do Brasil.

Até o final do século XIX, as noções de modernidade e a modernização, aliadas à urbanização, fizeram-se dentro dos limites das cidades político-econômicas mais importantes do país. As principais funções urbanas se concentraram nos centros exportadores, que assimilavam os princípios de modernidade

como um código de valores que implementava um modelo, na égide da civilidade europeia, materializando-se, sobretudo, na Inglaterra e na França. As mudanças que se processavam no Brasil – desenvolvimento das redes de transportes; abolição da escravatura; imigração e industrialização –, enquanto agentes práticos que simbolizavam modernidade, estimularam a urbanização, mas não foram suficientes para alterar de forma efetiva a orientação da economia (Costa, 2007).

Assim, os padrões tradicionais de urbanização também não sofriam alterações, com exceção dos principais centros portuários exportadores. As cidades permaneciam com suas funções urbanas limitadas e pouco se transformavam. A historiografia registra o grande contraste que havia entre as cidades portuárias mais movimentadas e mais modernizadas e os núcleos urbanos do interior, que se mantinham na condição de extensões das zonas rurais. No final do século XIX e início do XX, a industrialização viria promover a ampliação das funções urbanas e alterar o perfil de algumas cidades, incluindo cidades não portuárias, mas que se destacavam pela existência de um mercado interno mais desenvolvido e com melhor infraestrutura na área de transporte, principalmente ferroviário. A ideia do progresso aliada à indústria, embora em estágio principiante, passa a ganhar espaço ao lado da prosperidade promovida pela dinâmica da economia cafeeira (ibid.).

Nesse contexto, novos fatores viriam a se somar aos já existentes, promovendo mudanças sociais, econômicas e urbanas nas mais importantes capitais brasileiras, sobretudo naquelas de crescimento emergente, localizadas na região Sul e Sudeste do país.³

As cidades iniciaram, na última década do século XIX, um processo de modernização que priorizou, notadamente, até os anos de 1930, a infraestrutura, o saneamento/higienização e o embelezamento urbano dos antigos centros, na busca pelo ideário do moderno e civilizado. Os grandes centros urbanos brasileiros, num movimento sincronizado, vão perdendo as suas vestes arcaicas que trazem desde os tempos coloniais. Nesse movimento, observamos que na passagem do século XIX para o XX, no conjunto da modernização urbana, a reforma portuária e o saneamento urbano entram em pauta como signos do progresso econômico e da instalação da modernidade. Exemplos deste processo são a cidade do Rio de Janeiro e a cidade portuária de Santos, modelo seguido pelas demais cidades portuárias do Brasil.

O progresso científico na área da saúde contribuiu muito para a prática higienista que acompanhou as transformações implementadas no espaço urbano e na habitação popular coletiva (estalagens, cortiços, casas de cômodos e vilas) que apresentavam um quadro de insalubridade no qual se agravavam periódicos surtos de epidemias que atingiam as principais cidades brasileiras. Para a adoção dos princípios sanitários nas práticas urbanas, as iniciativas exigiam, num primeiro plano, demolições e saneamento de áreas inundáveis, degradadas e insalubres, para promover a abertura de espaços públicos disponíveis para novos investimentos urbanos, a eliminação de focos de concentração de epidemias e o estabelecimento de normativas para as construções. A inclusão de alguns sistemas de infraestrutura, como redes de água e de esgoto, são exemplos em que se percebe a inclusão conectada à modernização urbana.

Foi inegável a crescente força da ideologia da higiene sobre alguns setores da sociedade brasileira da época, noção que vai percorrer o ideal de reforma urbana até meados do século XX, aliando o pensar médico e o saber técnico da engenharia. A higiene das cidades tornou-se um tema para a administração pública e os engenheiros sanitários se transformaram então nos grandes pensadores urbanos do país (Abreu, 2002).

Nas cidades litorâneas, essa política também se desenvolvia acompanhada de projetos de ampliação e modernização das instalações portuárias, para adequá-las à economia agroexportadora e para inserir as cidades nos fluxos globais ligados ao movimento comercial. Assim, os planos de urbanização se apoiavam em três vertentes: a primeira, a do enfrentamento e eliminação de epidemias com ações sanitárias; a segunda, das medidas que visavam ao remodelamento do espaço urbano e a terceira, a da modernização das estruturadas portuárias.

Os Códigos Municipais estabeleciam as regras para a higienização das propriedades públicas e privadas e para a limpeza pública da cidade. No que se refere à fiscalização, o poder público estabelecia Inspetorias Sanitárias, contando com fiscais do Serviço Sanitário do Estado, para o trabalho de inspeção das condições higiênicas e para fazer cumprir as determinações previstas na legislação. Nessa perspectiva, leis e normas apoiadas na necessidade de limpar a cidade, abrir espaço de circulação, arejamento e no combate as doenças epidêmicas que não representavam novidade para a população brasileira, "ganham atualidade e são combinadas com as mais modernas descobertas científicas do campo biológico" (Bertucci, 1996, p. 83).

A ideia da salubridade, como meio de garantir e prevenir doenças contagiosas, aliada à intervenção transformadora no espaço urbano, passava de forma articulada entre os planos de reformulação e ordenamento do espaço e os projetos das obras de desenvolvimento do porto. O espaço de circulação comercial, de entrada e saída de mercadorias, obrigatoriamente deveria ser higienizado, afastando as condições de insalubridade e precariedade. É nesse contexto que o projeto de salvar a cidade de epidemias que ameaçavam a saúde pública priorizou as reformas urbanas no final do século XIX e início do XX, em nome da modernidade.

As cidades portuárias sempre constituíram um suporte fundamental no processo de desenvolvimento. Com as exigências às novas estratégias da reformulação urbanística, as mesmas deveriam estar em sintonia com os objetivos comuns conjugados na relação cidade-porto. Relação onde se cruzam, no mesmo espaço de interesses interligados em favor do desenvolvimento, o porto (com seu componente maior orientado para as relações econômicas, principalmente externas, projetando a cidade em âmbito nacional e internacional) e a cidade (voltada para a promoção do bem-estar de sua população, conciliando o desenvolvimento econômico com as condições de vida urbana).

A interdependência porto-cidade, que se estabelece nas cidades portuárias, e a forma como ambos se afetam mutuamente em termos de uso do espaço sempre exigiu a definição de estratégias urbanísticas promovendo uma harmonia e uma cooperação entre o porto e a cidade, conciliando o movimento portuário e a diversidade da vida urbana.

Nessa perspectiva, o discurso sanitaria/higienista vai dar forma e sentido a essas

reformas, na lógica do progresso e em nome do alcance da civilização. Esse discurso estará presente em todas as capitais brasileiras, promovendo as reformas urbanas, com influência europeia para pautar a urbanização, os melhoramentos e o embelezamento das cidades.

No âmbito das intervenções do planejamento urbano, os princípios da cidade moderna nas propostas para as áreas centrais portuárias estarão diretamente associados à higienização do espaço urbano e à medicina urbana, diante do rápido crescimento comercial dos portos, em função da dinâmica da economia cafeeira, que expandia as atividades e o movimento portuário para além dos limites predefinidos tradicionalmente no espaço urbano, fato que intensificava a associação funcional e espacial direta entre cidade e porto.

De acordo com Pechman e Fritsch (1985, p. 142)

A descoberta da insalubridade estava detrás da crise que se desenvolvia 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 urbano que, no fim e ao cabo, saneá-las acabava por significar reformá-las em toda sua amplitude [...] tratava-se, em verdade, de replanejar as cidades, de escorá-las em novos fundamentos, de submetê-las a novas formas de organização.

No início do século XX, a cidade do Rio de Janeiro, principal porta de entrada do país, maior centro urbano nacional e capital do Brasil, abrigava o mais importante porto brasileiro (Follis, 2004) e materializou todo o intervencionismo urbano, sobretudo nas obras de melhoramentos do porto “no aterro de pântanos,

na construção do sistema de esgoto sanitário, na condenação das habitações coletivas, e no apoio a um urbanismo que promovia a construção de ruas largas e de ‘casas higiênicas’” (Abreu, 2002, p. 168), que o processo de modernização urbana colocou em marcha. A capital superava o urbano modesto do século XIX, avançando na modernização técnica do sistema urbano e na construção de um cenário burguês.

A partir do início do século XX, esse processo de modernização urbana, que já vinha sendo implementado de forma tímida, passou a sofrer intensas alterações nas cidades, onde o poder público passou a colocar em prática critérios técnicos aliados ao ideário higienista, viabilizando as grandes reformas urbanísticas.

Reis Filho (2000, p. 100) diz que:

As mudanças institucionais estabelecidas pela República, principalmente a completa [...] liberdade de organização empresarial que permitiu em curto prazo o início da exploração dos recursos tecnológicos já disponíveis no mercado internacional e a concessão de autonomia aos estados e municípios, para a instalação de infra-estrutura [...] foram de fundamental importância e necessárias [...] para a modernização técnica do sistema urbano e dos padrões urbanísticos das cidades brasileiras [...].

No final do século XIX e início do XX, o aperfeiçoamento e a expansão do sistema ferroviário simbolizavam o progresso no país, marcando as inter-relações entre economia cafeeira-ferrovia-porto. Se, de certa forma, no plano nacional a ampliação das ferrovias visava atender às necessidades de integração nacional, nas cidades portuárias essa iniciativa seria coroada por razões de ordem econômica,

era fundamental escoar o café das distantes fazendas até os portos. A construção das ferrovias dinamizou a comercialização do café e os serviços de melhoramentos dos portos. Esse processo veio promover as primeiras iniciativas para as novas intervenções urbanas, que passariam a mudar o perfil das cidades que se despiam das antigas configurações coloniais e ganhavam um perfil urbano mais moderno, marcando a emergência de um urbanismo ligado ao sanitário e à engenharia (ibid.).

Nessa perspectiva histórica, as cidades portuárias brasileiras, principalmente enquanto espaço de intercâmbio comercial interno e externo, desenvolveram uma estreita relação entre o cotidiano urbano e o porto no contexto das reformas urbanas e os ideais de modernidade e do capitalismo.

Em Vitória, a construção do porto e o saneamento da cidade no início do século XX foram obras interligadas no quadro de transformação urbana e fizeram parte de um processo através do qual se reorganizaram o espaço e a própria face da cidade, num plano que articulou as obras de estruturação e o aparelhamento do porto, o saneamento da cidade e as primeiras iniciativas de reforma urbana.

A cidade de Vitória e o porto

No final do século XIX, Muniz Freire,⁴ presidente do estado do Espírito Santo, assim se referia à capital (Vitória) e ao porto:

Vitória, cidade velha de aspecto colonial, pessimamente construída, sem alinhamento, sem esgoto, sem arquitetura, seguindo os caprichos do território, apertada

entre a baía e um grupo de montanhas, não tem campo para desenvolver-se sem a dependência de grandes despesas. Entretanto possui um porto em condições admiráveis, indiscutivelmente muito superior a todos os outros do Estado e um dos melhores do Brasil. (Freire, 1896, p. 17)

A cidade de Vitória⁵ teve seu desenvolvimento inicial nas proximidades do porto. Junto ao porto, em terrenos conquistados com aterros, surgiram as primeiras ruas de comércio da parte baixa, onde se instalaram os trapiches. Do lado da colina, voltadas para o interior, havia algumas outras ruas ao redor de uma pequena enseada, aonde chegavam pequenas embarcações. Até o final do Império, as ruas estreitas, o porto desorganizado com trapiches, um simples cais de madeira, o trânsito de centenas de carroças e as epidemias marcavam o espaço urbano da capital capixaba, que mantinha um perfil tipicamente colonial.

A partir desse contexto, podemos visualizar como ocorreram as mudanças urbanas iniciais em Vitória, apoiadas nos marcos da modernidade, em princípios capitalistas e em valores burgueses que viriam a orientar a evolução urbana da cidade ao longo do século XX. Nessa perspectiva, estruturou-se um plano de reformulação urbana em três dimensões; as obras de estruturação e o aparelhamento do porto, o saneamento da cidade e a reforma urbana, aspectos que marcaram o perfil socioespacial da cidade, dinamizado pelo comércio do café que direcionava as relações cidade-porto. O crescimento da economia cafeeira mostrava o que era preciso para o desenvolvimento da produção e comercialização do café e alertava os governos do Estado quanto à ausência de infraestrutura socioeconômica

e de transporte estadual e urbana da capital (Siqueira, 1995).

Apesar de toda a deficiência dos métodos de produção e dos meios de transporte, no final do Império, o Espírito Santo já marcava sua presença como um dos grandes produtores nacionais de café, enquadrando-se na conjuntura econômica brasileira, tradicionalmente estruturada na produção de poucos produtos para exportação. A agricultura de exportação constituía a base da econômica no Brasil, sendo o café o produto principal e maior gerador de rendas e riquezas, marcando a economia nacional, desde o início do século XIX até a década de 1930, quando o Brasil inicia seu processo de desenvolvimento industrial. Processo esse que vai superar a agricultura na composição do Produto Nacional Bruto somente em meados dos anos de 1950 (Fausto, 2008).

No Brasil, o desenvolvimento e a modernização dos principais portos estão, ao longo da história, intimamente ligados à economia cafeeira. Em Vitória, como nas demais cidades portuárias e exportadoras de café, os portos cresceram se mantendo por muito tempo em condições insalubres, com o mínimo de mecanização e espaços desorganizados. Além desse quadro de precariedade, as condições de higiene e salubridade do porto e da cidade comprometiam o trânsito socioeconômico urbano, propiciando o aparecimento de doenças de caráter epidêmico. Esse cenário, principalmente nos portos de Santos e do Rio de Janeiro, começa a sofrer algumas alterações a partir da independência (1822).

Desde o meado do século XIX que começaram a se delinear planos de melhoramentos dos portos, visando atender as necessidades sempre crescentes do movimento comercial

marítimo, principalmente em função da exportação do café, produto que comandava as exportações do país e que naturalmente passaria a exigir melhoramentos nas precárias condições de atracação e operacionalidades dos portos. Nessa tendência, o porto do Rio de Janeiro, principal porto brasileiro e maior exportador de café do país, seguido pelo porto de Santos, são os marcos iniciais do processo de modernização (organização e aparelhamento) portuária nacional no final do século XIX. O porto de Vitória vai iniciar esse processo somente a partir de 1908.⁶

Nos primeiros tempos da República até a primeira década do século XX, Vitória ainda não havia sofrido alterações em seu espaço urbano, mantinha seu traçado colonial, registrado nos trapiches e pequeno cais de madeira que atendiam ao porto, nas ruas estreitas e desalinhadas, nas edificações, nas ladeiras e escadarias ligadas à parte plana beirando o mar, a cidade alta, que concentrava a elite, e o poder local (político e religioso), na falta de saneamento e no contexto socioeconômico. Os morros e o mar marcavam os limites permitindo a ocupação em uma estreita faixa na parte baixa da cidade expandindo-se para a parte alta fronteira ao mar. O maior problema urbano centrava-se na questão do saneamento. Não se registrava nenhum tipo de infraestrutura, água, esgoto e energia (Derenzi, 1965).

Vitória abrigava em 1900 um total de 11.850 habitantes, e as relações de trabalho se concentravam principalmente nas funções administrativas, no comércio e em poucas atividades liberais (Oliveira, 2008). Todo movimento se dava no centro, nas mediações do porto, notadamente na Rua da Alfândega e na Rua do Comércio.⁷

No início da República (1889), teve início um modesto processo de desenvolvimento da cidade de Vitória, com a construção de prédios públicos, tendo como modelo as linhas do urbanismo francês, alargamento de ruas para abrigar as novas casas comerciais e as empresas de importação e exportação de café. A ausência de infraestrutura agravava o quadro das constantes epidemias que se mantinham presentes na capital, sendo, nesse sentido, e com o objetivo de afastar focos de doenças, que se buscou alargar as ruas centrais próximas ao porto, onde se concentravam o comércio, as primeiras casas de importação e exportação e a sociabilidade urbana. Entretanto, o problema persistia e as intervenções seguintes realizadas até o final do século XIX e início do século XX, principalmente aquelas realizadas no primeiro governo de Muniz Freire (1892-1896), direcionavam-se a intervir na urbanização do centro da cidade com o propósito de mudar as condições de precariedade com obras de saneamento e aterros de áreas pantanosas e alagadiças, aliando aos trabalhos, as primeiras tentativas de estruturação do porto de Vitória (Pires, 2006).

Apesar das crises de mercado e de produção que atingiam a economia cafeeira, a expansão e a prosperidade desse produto agrícola, aliadas à grande demanda e ao aumento de preços no mercado externo, diversificavam os comércios locais. Em Vitória, as atividades comerciais relacionadas ao café/movimento do porto, intensificavam a função comercial da cidade. E foi para acolher e dinamizar esse comércio que se desenvolveram as primeiras obras de aterros na parte plana da cidade, próxima ao porto, alargando e aproximando ruas até as mediações do cais do Imperador.⁸

A antiga aspiração política de transformar Vitória em um grande centro comercial, em função do seu porto, vai começar a se materializar a partir de 1908, no início do governo de Jerônimo Monteiro (1908-1912). No sentido de que o porto traz tradições, novos conceitos e negociações, e que essa tradição divulga o porto e conseqüentemente a cidade de origem, Vitória, a partir desta época, começa a se estruturar num plano de urbanização aliando cidade/porto. A emergência não estava apenas em urbanizar a cidade, e sim em urbanizar promovendo condições para o desenvolvimento e expansão do porto.

O crescimento do porto estabeleceu a necessidade de uma remodelação urbana, numa concepção que envolvia ações de saúde público-sanitária, medidas vinculadas aos novos pressupostos de higienização que se aliam ao projeto de tornar o porto moderno e organizado, buscando eficiência comercial e operacional, pautada no binômio civilização e progresso. Princípios que envolviam o plano de urbanização da cidade em vários aspectos.

Nesse contexto, as principais cidades brasileiras no final do século XIX e início do XX, preparavam-se para dar passagem a um processo de transição para uma cidade capitalista. Embora a predominância estivesse sob domínio do capital mercantil, a nova política econômica republicana era determinante quanto à necessidade de mudanças urbanas, adequando as cidades ao crescimento econômico e às atividades de exportação. Em Vitória, a reestruturação do espaço urbano vai atender aos ideais da economia mercantil pautada num ideário universal de que "as cidades representavam, o *locus* da modernidade e lugar de culminância de novas sociabilidades

e abrigo natural de novas ideias de progresso, melhoramentos e mudanças".

As mudanças que se processaram a partir do governo de Jerônimo Monteiro seguiram um novo e amplo conjunto de reformas urbanas, buscando incorporar à capital um modelo moderno de hábitos e urbanização, tendo o centro da cidade como referência maior para implantação de obras, diante da emergência de ações públicas em investimentos em infraestrutura urbana.

A centralidade da cidade, enquanto porto, estava atraindo comerciantes e alterando o perfil da população. Os antigos problemas urbanos viam-se ampliados com o movimento do porto que, sem nenhuma estrutura e/ou sistema de vigilância sanitária, agravado com a situação urbana de insuficiente sistema de água e esgoto e moradias precárias, fazia com que a cidade fosse constantemente assolada por epidemias (Monteiro, 1909).

Tendo como prioridade as obras de saneamento público da capital, os trabalhos se desenvolveram no sentido de estabelecer um sistema de água, esgoto, energia e, inclusive, bondes elétricos, aterro de mangues, construção de parques, construção de novas ruas, alargamento e calçamento de ruas antigas, construção de edifícios públicos, da Santa Casa de Misericórdia e enterramento de cemitérios localizados no centro da cidade pertencentes às irmandades religiosas existentes na capital,⁹ construção de um novo cemitério público, em local distante do centro e das mediações da área comercial e residencial, o existente ficava em anexo ao Convento de São Francisco, na cidade alta. "Monteiro elaborou os primeiros processos transformadores de urbanização ocorridos em Vitória e preparou a

Figura 1 – Cidade e porto em 1910



Fonte: Acervo da Biblioteca Pública Estadual. Vitória, ES. Vista de Vitória em 1910. Cais do Imperador e Cais da Alfândega.

cidade para um projeto maior de urbanização moderna, ocorrida posteriormente no governo de Florentino Ávidos (1924-192)" (Siqueira, 1995, p. 79). A Figura 1 mostra a cidade e o porto em 1910.

Toda essa preocupação relacionada à questão de higiene na capital inseria-se num contexto de saneamento material e ideológico que se buscava impor aos habitantes de Vitória. "Seria necessário não só dotar a cidade de infraestrutura, mas também moldar com hábitos higiênicos as camadas sociais, desde as mais humildes, pois Vitória se apresentaria

como cartão postal do estado, devendo estar limpa e saneada em todos os aspectos" (Pálacios, 2007, p. 136). Neste caso, percebemos que as ações se realizavam não por uma motivação unicamente política e econômica, mas também pela relevância do caráter ideológico do projeto modernizador da cidade, que fundamentou a gestão do governo de Monteiro, num projeto público voltado para a reformulação do espaço urbano, buscando atender um conjunto de demandas socioeconômicas e políticas interligadas num quadro de mudanças gerais da capital.

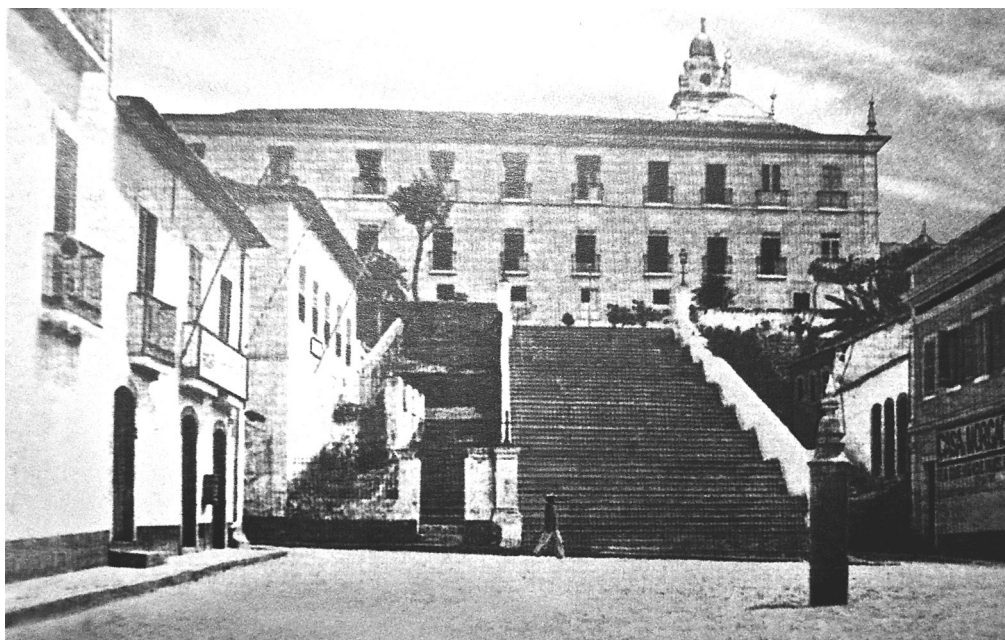
O perfil urbano de Vitória muda a partir da primeira década do século XX, reforçando as funções urbanas da cidade no sentido comercial. Até os anos 1950, Vitória vai manter sua função administrativa, enquanto sede política do governo estadual, aliada à função comercial e à de prestação de serviços. “O espaço urbano expressava a modelação impressa pela lógica comercial” (Campos Júnior, 2002, p. 45). A dinâmica econômica local dava-se pelo movimento comercial do porto voltado, eminentemente, para o comércio exportador do café.

A função de porto natural da capital capixaba permitia acessibilidade do café, em princípio só da região central e posteriormente de todo estado, a outras regiões do país e ao mercado externo. Tal condição dava a Vitória a especificidade para desenvolver os serviços

portuários atrelados à função comercial (ibid., p. 46).

Para isso, foram projetados inicialmente os aterros de mangues e áreas alagadiças da região central da cidade e aterros ao longo da parte fronteira ao Palácio do Governo (região de abrigo do Cais do Imperador), para alargamento de ruas, possibilitando as obras do porto de Vitória. Região nobre e privilegiada da cidade, a área do cais do porto completava o cenário composto pelo antigo conjunto arquitetônico, a escadaria, o palácio e a Igreja de São Tiago, aglomerado na cidade alta em frente ao mar. Esse conjunto foi despido do simples estilo colonial para receber uma nova roupagem com a completa reconstrução do Palácio do Governo e seu conjunto, seguindo um estilo francês, nobre, moderno e suntuoso (Bittencourt,

Figura 2 – Palácio Anchieta e escadaria – 1908



Fonte: Arquivo Público Estadual. Vitória. ES. Palácio Anchieta e escadaria em 1908. Em frente ao Cais do Imperador.

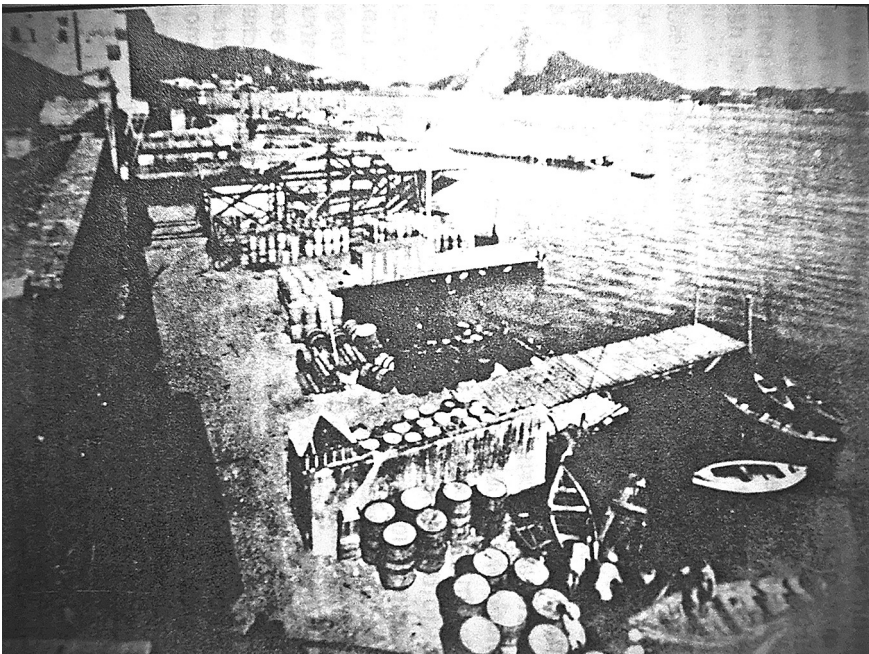
2006).¹⁰ Nesse plano de reconstrução, a frente do palácio se transporta da lateral (lado da Igreja São Tiago para a parte fronteira ao Cais do Imperador, ficando o ponto nobre da cidade assim composto: palácio/escadaria/porto. A Figura 2 mostra o palácio e a escadaria em 1908.

Das principais áreas alagadas do centro, a região do Campinho recebeu drenagem e aterro e no seu lugar se estabeleceu a principal área de lazer da cidade o “Parque Moscoso”, local de grande empreendimento paisagístico, preferido para residências das elites mais abastadas da capital.

Aliadas aos projetos de melhoramentos urbanos, tinha seguimento as obras de construção do porto. Em maio de 1910, a Companhia Porto de Vitória assinou contrato com a firma C.H.Walker & Cia., que deu início às obras do

porto, em 1911, com trabalhos de drenagem do banco do porto e aterros às margens do canal, a fim de expandir o espaço físico para construção da primeira seção e segunda seção do cais, devendo formar uma plataforma onde seriam construídos seis armazéns de 75 por 15 metros cada um. Três dos armazéns seriam destinados exclusivamente à exportação de café, e os outros dois destinados à importação e exportação diversa. As duas estradas de ferro, a Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo e a Estrada de Ferro Vitória Minas Gerais construiriam, nesta plataforma, uma estação para embarque e desembarque de suas mercadorias. O porto seria dotado de equipamentos técnicos e mecânicos modernos, para o serviço de carga e descarga de mercadorias (Siqueira, 1995).¹¹ A Figura 3 mostra o cais e os trapiches do porto em 1911.

Figura 3 – Porto de Vitória e trapiches – 1911



Fonte: Arquivo da Codesa. Vitória. ES. Porto de Vitória e trapiches em 1911.

Entre 1911 e agosto de 1914, os trabalhos de melhoramentos do porto desenvolveram-se, com obras internas no canal, e externas, iniciando o lançamento de concreto nos alicerces do cais, quando foram interrompidos devido à crise financeira provocada pela Primeira Guerra Mundial, permanecendo paralisadas até 1924. A Figura 4 mostra parte do cais e condições das obras em 1914.

Até o final de 1912, Vitória torna-se mais habitável quanto às condições sanitárias, com serviço de água, energia pública e doméstica, esgoto, serviço regular de limpeza pública, hospital, isolamento para doenças contagiosas, cemitério público, polícia domiciliária, casas

populares, ruas pavimentadas, praças e jardins públicos, o Palácio do Governo Estadual e sua escadaria reformados com nova arquitetura. O transporte urbano, antes de tração animal, foi eletrificado, estendendo-se ao longo da cidade, atingindo bairros próximos ao centro e as obras do porto em pleno desenvolvimento (Palácios, 2007).

Num curto espaço de tempo, a cidade ganha um novo perfil urbano, num cenário de cidade civilizada, com ares de modernidade. Reinava a celebração do novo, num ideário de urbanizar e civilizar, em um conjunto de mudanças que buscava atender princípios modernos de estética, urbanísticos e econômicos.

Figura 4 – Cais e condições das obras – 1914



Fonte: Acervo do Arquivo Público Estadual. Vitória, ES. Avenida Capixaba no final da década de 1930.

Até 1924, os novos governos do Estado não conseguiram manter o ritmo dinâmico dos investimentos na condução das obras públicas, principalmente aquelas relacionadas à urbanização e ao porto. No início dos anos 20, a produção de café estadual elevou o Espírito Santo ao 3º lugar na produção nacional, enquanto Vitória, o principal centro de comércio do café, permanecia em condições urbanas difíceis e insuficientes, e com precária infraestrutura portuária. Em 1924, o café, que mantinha um movimento crescente, estava gerando 90% das rendas estaduais, exigindo novos investimentos urbanísticos para sua crescente movimentação comercial. Nesse contexto, assume o governo do estado o engenheiro Florentino Avidos (1924-1928), com uma visão de progresso e de evolução à frente de seu tempo (Bittencourt, 2006).

Com uma situação econômica mais favorável e com apoio técnico da Secretaria de Serviços de Melhoramentos Urbanos, criada em 1923, o novo governo procurou orientar sua política para o caminho das grandes obras urbanas aliadas às obras do porto. Nesse sentido, as metas políticas para a continuidade das obras que até então permaneciam sem investimento público em Vitória, concentraram-se em quatro áreas prioritárias: melhoramento urbano e remodelação da capital; serviços de obras do porto e ponte metálica para ligação do porto ao continente, estabelecendo a comunicação ferroviária até a plataforma do cais; ampliação dos serviços de água, esgoto e energia, destacando os serviços de saneamento básico da cidade e o transporte enquanto agente prioritário para o bom funcionamento do porto. Procurou incrementar a consolidação da base econômica (cafeeira), e os interesses do setor

agrário exportador, que estava consolidando o capitalismo internacional e integrava o Espírito Santo na conjuntura econômica nacional.

Foram reiniciados os serviços de melhoramentos urbanos da cidade e as obras do porto, que constavam de duas naturezas: internas e externas, como conclusão de obras no canal da baía de Vitória e estruturação natural e técnica para encostamento de navios no cais, conclusão da primeira seção do cais com sua devida infraestrutura técnica e mecânica. A infraestrutura da ponte seria o saneamento dos encontros norte e sul (cidade x continente) com o assentamento dos pilares sob o canal e da superestrutura metálica da ponte, juntamente com as obras de urbanização e infraestrutura básica da área que permeava a região da ponte dando seguimento ao porto.¹²

Das obras de urbanização da cidade, Florentino Avidos concluiu e ampliou os trabalhos que davam forma ao projeto modernizador iniciado por Jerônimo Monteiro, seguindo princípios sanitários, urbanísticos e de embelezamento, notadamente sob a grande influência que exercia as ideias do urbanismo europeu, principalmente o francês.

Das obras do porto, foram concluídas a ponte ligando Vitória ao continente, os serviços de saneamento da região do porto, obras internas no canal de acesso,¹³ alargamento da primeira seção do cais e aterros para continuidade da extensão do cais e posterior construção dos armazéns. A Figura 4 mostra a baía de Vitória, o porto e a cidade ao longo da Avenida Capixaba no final da década de 1930.

A partir deste período, não houve mais interrupções nas obras do porto e da urbanização da cidade. Gradativamente, os trabalhos foram sendo concluídos e, no início da década

de 1930, estavam construídos os armazéns I, II e III da primeira seção do cais, sendo que esse cais foi concluído em 1937, quando apresentou condições operacionais e técnicas, permitindo a segura operação dos navios diretamente no porto. Entretanto, apenas em 1940 ocorreu a conclusão geral do porto, com o acabamento da plataforma interna e seu aparelhamento técnico, sendo inaugurado o “Cais Comercial de Vitória”, assinalando o começo do atual complexo portuário do Espírito Santo.¹⁴

Considerações finais

Nas primeiras décadas do século XX, no Brasil, o ideário de urbanização se pautava em projetos influenciados por modelos europeus, respaldados pela teoria higienista, através de planos integrados de saneamento, criando o cenário de modernidade urbana. A lógica da política higienista e do projeto modernizador materializam um amplo plano de reformulação urbana e embelezamento das cidades, marcando um novo tempo na sociedade brasileira. A cidade, *lócus* da dinâmica mercantil da economia, enfrentaria mudanças urbanas capazes, principalmente, de promover o desenvolvimento do complexo agrário-exportador. Nesse sentido, tanto no final do Império quanto na República, passaram a priorizar as infraestruturas

de circulação, o saneamento e a urbanização das cidades portuárias, objetivando garantir a salubridade da região que permeava os portos e a maior eficiência do movimento comercial portuário. As grandes transformações urbanas são realizadas procurando, entre outros objetivos, dinamizar o funcionamento dos portos, evitando a proliferação de doenças contagiosas.

Apoiados principalmente na legislação de concessão dos serviços públicos, voltados para transporte, saneamento, infraestrutura e serviços portuários, a política urbana atuou na direção de prover as cidades de instrumentos que viabilizassem seu melhor funcionamento econômico e sociourbano.

Em Vitória, as mudanças seguiram a lógica da reforma urbanística nacional, sobretudo em relação ao importante elo entre a cidade e o porto. As obras de urbanização e organização portuária demarcaram as novas funções da cidade e de seus espaços para novas demandas sociais e econômicas que emergiam na capital, principalmente em função da economia cafeeira.

No contexto das transformações urbanas, o porto mudou o sítio primitivo da cidade e, na década de 1920, o cais do porto e a ponte sobre a baía deram a Vitória uma nova fisionomia urbana, intimamente relacionada com as atividades portuárias, marcando a grande e longa parceria entre a cidade e o seu porto.

Maria da Penha Smarzaró Siqueira

Historiadora Econômica e Socióloga. Universidade Federal do Espírito Santo. Vitória, Espírito Santo, Brasil.

penhasiq@hotmail.com

Notas

- (1) O projeto sociocultural da modernidade, iniciado em meados do século XVI e que vai se consolidar no século XVIII, representa a primeira fase da modernidade, na qual a sociedade começava a experimentar a vida moderna, mas sem percepção do contexto e sem ideia do que as atingia. Uma segunda fase vai ser marcada pela revolução francesa e se estenderá até o início do século XX, fase revolucionária que dá vida a um grande público moderno e se expressará também na forma de viver e de ver o mundo. No século XX, terceira e última fase, o processo de modernidade se expande de forma universal, a cultura mundial do modernismo vai atingir as sociedades em toda sua dimensão. Ver Berman (1997).
- (2) A Belle Époque é o período caracterizado pela expressão de grande entusiasmo vinda do triunfo das conquistas materiais e tecnológicas, entre outras invenções, nas últimas décadas do século XIX e primeiras do XX. A época é também marcada pela ampliação das redes de comércio internacional e pela crença de que o progresso trazido pelo avanço tecnológico equacionaria tecnicamente os problemas da humanidade. As cidades tornam-se o local privilegiado desse momento e passam a se modernizar esteticamente, renovando suas feições de modo a se mostrarem progressistas e civilizadas, termos comuns no período. A modernização urbanística tem como marco inaugural a grande reforma urbana implementada em Paris pelo barão Georges Eugène Haussmann, entre 1853 e 1869, que tornou a cidade o modelo urbano para várias regiões do mundo. Ver Follis (2004).
- (3) Com destaque para a capital federal – Rio de Janeiro –, as capitais de São Paulo (São Paulo), Minas Gerais (Belo Horizonte), Paraná (Curitiba) e Rio Grande do Sul (Porto Alegre). O Espírito Santo, embora localizado na região geoeconômica mais dinâmica do país (Sudeste), produtor de café, e sendo sua capital – Vitória – cidade portuária, a mesma não se destacava enquanto cidade com potencial de crescimento emergente, pela deficiência dos métodos de produção no estado, dos meios de transporte, da infraestrutura, pela condição de dependência do Rio de Janeiro e inexpressivas articulações políticas com o poder central. Ver Siqueira (1995).
- (4) José de Melo Carvalho Muniz Freire, jornalista e advogado, foi presidente do estado do Espírito Santo em dois governos, o primeiro no período: 1892-1896 e o segundo: 1900-1904. Inaugurando no seu primeiro governo a fase inicial de reformas urbanas na cidade de Vitória, com obras de saneamento e a elaboração do projeto Novo Arrabalde (um novo bairro), prevendo abrir espaço para expansão urbana da cidade, anexando uma área cinco vezes maior que aquela que abrigava a capital (Oliveira, 2008).
- (5) A conformação geofísica da cidade de Vitória – ilha montanhosa de reduzida extensão (é uma das de menor território do Brasil), com área de apenas 93,381 km². Desenvolveu-se de forma congestionada entre as orlas, os morros e o braço de mar (seu porto). Siqueira (2001).
- (6) O marco oficial da inauguração do Porto de Santos é 2 de fevereiro de 1892, quando a então Companhia Docas de Santos – CDS, entregou à navegação mundial os primeiros 260m de cais organizado. O porto do Rio de Janeiro foi oficialmente inaugurado em 20 de julho de 1910, com armazéns e equipamentos em 800 metros de retroárea. O porto de Vitória oficialmente organizado foi inaugurado em 1940, colocando em condições técnicas e operacionais o Cais Comercial de Vitória. Veja Siqueira (1995). O Porto e a Cia. Docas de Santos. Santos, CDS, 1997. Cia.Docas do Rio de Janeiro. Inauguração do Porto do Rio de Janeiro. 20 de julho de 1910.

- (7) Rua da Alfândega, atual Avenida Jerônimo Monteiro e Rua do Comércio, atual Avenida Florentino Ávidos, ruas principais do centro da cidade.
- (8) Cais do Imperador, construído em 1859, para o desembarque do Imperador D. Pedro II, quando o mesmo veio pela primeira vez visitar a Província do Espírito Santo, ficando assim denominado. Mattos (1864). Este cais originou o Cais Comercial de Vitória – antigo cais do Imperador.
- (9) A Irmandade da Misericórdia, Irmandade do Rosário e Irmandade do Carmo. No Convento de São Francisco foi estabelecido o primeiro cemitério público de Vitória, todos com funcionamento em condições precárias, motivo de preocupação das autoridades públicas desde metade do século XIX. A Santa Casa da Misericórdia foi construída seguindo as noções higienistas da época, em local de nível elevado aos mangues, permitindo segurança em relação à saúde pública (Piva (2005). O cemitério público foi inaugurado em 1912, no distante arrabalde de Santo Antonio, extremo oposto no contorno da ilha, como outra medida de caráter saneador, obra que deu fim aos enterramentos nos antigos cemitérios localizados no centro da cidade (Palácios, 2007).
- (10) O projeto de reconstrução do palácio do governo foi desenvolvido pelo engenheiro francês Justin Norbert, constando no mesmo contrato a construção da Escola Normal e a reconstrução da escadaria de acesso ao Palácio, obedecendo aos mesmos traços de arquitetura do Palácio (Bittencourt, 2006).
- (11) A primeira seção do cais, num trecho 355m de extensão, e a segunda com 500m de extensão. Guindastes, guinchos, escadas, bollards, rampas, equipamento de segurança (Monteiro, 1912).
- (12) Não cabe neste trabalho analisar e dissertar sobre as questões financeiras referentes às obras em questão, bem como aos projetos técnicos e contratos nacionais e internacionais que implicaram esse empreendimento. Nosso artigo pretende mostrar a relação direta do processo de modernização e urbanização da cidade de Vitória com o desenvolvimento do seu porto.
- (13) Revisão da dragagem do canal de acesso, dragagem dentro do ancoradouro e desmonte de rocha submarina, num volume de total de 27.000m³ (Avidos, 1928).
- (14) Cais Comercial de Vitória, antigo Cais do Imperador construído em madeira em 1859, deu origem ao atual Complexo Portuário do Espírito Santo, que chegou ao final do século XX como o maior em movimentação de cargas e número de portos do Brasil e da América Latina.

Referências

- ABREU, M. de A. (2002). "Pensando a cidade no Brasil do passado". In: CASTRO, I. E. de et al. (orgs.) *Brasil: questões atuais da reorganização do território*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil.
- AVIDOS, F. (1928). Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo. Vitória, Typographia do Diário da Manhã.
- BERMAN, M. (1997). Tudo que é sólido desmancha no ar. A aventura da modernidade. São Paulo, Cia. das Letras.
- BERTUCCI, L. M. (1996). "As transformações urbanas na imprensa operária: São Paulo, na virada do século XX". In: RIBEIRO, L. C. de Q. e PECHMAN, R. (orgs). *Cidade, povo e nação*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira.
- BITTENCOURT, G. (2006). *História do Espírito Santo. Do engenho colonial ao complexo fabril-portuário*. Vitória, Multiplicidade.
- CAMPOS JUNIOR, C. T. (2002). *A construção da cidade. Formas de produção imobiliária em Vitória*. Vitória, Flor&Cultura.
- COSTA, E. V. da (2007). *Da monarquia à República: momentos decisivos*. São Paulo, Unesp.
- DAL RI JÚNIOR, A. (2004). *História do direito internacional: comércio e moeda; cidadania e nacionalidade*. Florianópolis, Fundação Boiteux.
- DERENZI, L. S. (1965). *Biografia de uma ilha*. Rio de Janeiro, Pongetti.
- FAUSTO, B. (2008). *História do Brasil*. São Paulo, Edusp.
- FOLLIS, F. (2004). *Modernização urbana na Belle Époque paulistana*. São Paulo, Unesp.
- FREIRE, G. (1990). Sobrados e mucambos. Rio de Janeiro, Record.
- FREIRE, J. de M. C. M. (1896). *Relatório do Residente do Estado do Espírito Santo. 1892-1896*. Victoria, Typographia Nelson Costa & Comp.
- MATTOS, E. P. ((1864). *Relatório do Presidente da Província do Espírito Santo*. Vitória, p. 26.
- MONTEIRO, J. de S. (1909). *Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo*. Victoria, Imprensa Oficial.
- _____ (1912). Relatório do Presidente do Estado do Espírito Santo. Victoria, Imprensa Oficial.
- OLIVEIRA, J. T. de (2008). *História do Estado do Espírito Santo*. Vitória, Arquivo Público do Estado do Espírito Santo/Secretaria de Estado da Cultura.
- PALÁCIOS, W. D. C. (2007). *A expansão dos espaços periféricos em Vitória durante o processo de urbanização na primeira república (1889-1930)*. Dissertação de Mestrado. Vitória, UFES.
- PECHMEN, S. e FRITSCH, L. (1985). A reforma urbana e seu avesso: algumas considerações a propósito da modernização do Distrito Federal na virada do século. *Marco zero*, v. 5, n. 8/9. São Paulo.
- PIRES, M. da C. F. (2006). Vitória no começo do século xx: modernidade e modernização na construção da capital capixaba. *Saeculum*, n. 14. Revista de História. UFPB/João Pessoa.
- PIVA, I. M. da P. (2005). *Sob o estigma da pobreza. A ação da Irmandade da Misericórdia no atendimento à pobreza em Vitória*. Dissertação de Mestrado. Vitória, UFES.

REIS FILHO, N. G. (2000). "Urbanização e modernidade: entre o passado e o futuro (1808-1945)". In: MOTA, C. G. (org.). *Viagem incompleta: a experiência brasileira (1500-2000): a grande transação*. São Paulo, Senac São Paulo.

ROUANET, S. P. (1999). *O mal-estar da modernidade*. São Paulo, Cia. das Letras.

SIQUEIRA, M. da P. S. (1995). *O desenvolvimento do porto de Vitória 1870-1940*. Vitória, Codesa.

_____ (2001). *Industrialização e empobrecimento urbano: o caso da Grande Vitória, 1950-1980*. Vitória, Edufes.

SOUZA, J. (2000). *Modernização seletiva: uma reinterpretação do dilema brasileiro*. Brasília, UnB.

Texto recebido em 4/fev/2010
Texto aprovado em 19/maio/2010