

A MODERNIZAÇÃO URBANA DO CENTRO DE VITÓRIA (ES): CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES SOBRE A GEOGRAFIA DO PASSADO DE UMA CIDADE

Eduardo Rodrigues Gomes
Doutorando Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) - UFF

1. INTRODUÇÃO

Esse artigo baseia-se na pesquisa que está sendo desenvolvida no PPGG da UFF, e visa estudar a urbanização do Centro da cidade de Vitória na primeira metade do século XX, dentro da perspectiva da geografia histórica urbana. O Centro da cidade de Vitória (Figura 1) assim como o de outras cidades brasileiras passou por grandes transformações urbanas na primeira metade do século XX.

Utilizando-se das palavras de Villar (2002, p. 2) sobre o Centro de Aracaju, podemos dizer que o ocorrido na capital sergipana também ocorreu em Vitória nas primeiras décadas do século XX, ou seja, “o centro se confundia com a cidade e a cidade praticamente se limitava ao centro”.

Durante a pesquisa de mestrado¹ constatamos que o Centro de Vitória passou por significativas alterações no seu espaço urbano, na primeira metade do século XX. Essas alterações serão analisadas como sendo um processo de modernização urbana, pois segundo Vaz (1991, p. 136):

[...] ao examinarmos a cidade sob um prisma histórico, evidenciam-se nos diferentes segmentos de tempo transformações de toda ordem. Quando nos referimos às transformações espaciais e à criação de sistemas de infra-estruturas e serviços coletivos que tornam moderna a cidade tradicional, medieval ou colonial, falamos de modernização urbana.

2. BREVE FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Para vários autores que retrataram as transformações urbanas na primeira metade do século XX em algumas cidades brasileiras, existem dois períodos que caracterizam de maneira geral essas transformações. O primeiro inicia-se nas últimas décadas do século XIX indo até a década de 1920. O outro teve início com a Revolução de 1930, fase da história brasileira marcada pelo fim da Primeira República e a chegada de Getúlio Vargas à presidência. Leme (1999) na sua pesquisa sobre a formação de pensamento urbanístico no Brasil de 1895 a 1965, aponta que o período entre 1895 a 1930 representa o início das intervenções urbanas em algumas cidades brasileiras. De acordo com

1- Dissertação de mestrado defendida em março de 2004 no Instituto de Geografia (IGEO) da Universidade Federal de Uberlândia (UFU), intitulada: “O Processo de Verticalização Litorânea em Vitória (ES): um estudo de caso do bairro Praia do Canto (1970-2000)”.

A modernização urbana do centro de Vitória(ES): considerações preliminares sobre a Geografia do passado de uma cidade



Figura 1 – Localização do Centro da Cidade de Vitória

essa autora, esse período (1895-1930) é caracterizado pelas epidemias que assolavam as cidades, sendo o problema da falta de saneamento um ponto central, cabendo aos engenheiros – com destaque para Saturnino de Brito, Theodoro Sampaio, Lourenço Baeta Neves – o papel de propor soluções relacionadas ao tema saneamento. Outro ponto ressaltado por Leme (1999, p. 22-23) era o embelezamento e o melhoramento das áreas centrais dessas cidades, conforme podemos constatar a seguir:

A ênfase central está na técnica e na estética presente em alguns projetos, em particular, naqueles realizados para as áreas centrais das cidades. O termo utilizado nos textos é melhoramento designando questões diversas, tanto aquelas relativas ao projeto e à construção de obras de infra-estruturas, projetos e ajardinamento de parques e de praças, como a elaboração de uma legislação urbanística.

Para Abreu (2001) as mais importantes transformações nas cidades brasileiras

ocorreram no período de 1870-1930. Nas palavras do autor “a luta pela salubridade das cidades” permeou esse período, sendo que a partir do final do século XIX as intervenções urbanas nas cidades foram marcadas pelo tripé sanitário-circulação-estética. Segundo o autor (Abreu 2001, p. 40-41) “[...] diversos planos de melhoramentos começaram então a ser formulados todos dando devido destaque ao saneamento (visto, sobretudo em termos de drenagem urbana) e as redes de infra-estrutura (circulação, iluminação pública, abastecimento de água, esgotos sanitários, etc.)”. O papel do engenheiro torna-se fundamental para atingir tais objetivos e, dentro desse contexto, Saturnino de Brito torna-se a “[...] figura central do pensamento urbano brasileiro” (Abreu, 2001, p. 41). Foi na cidade do Rio de Janeiro, de acordo com o referido autor, com a Reforma Passos (1902-1906), que a engenharia demonstrou estar a serviço da sociedade. “O efeito-demonstração da reforma carioca foi

então enorme: num curto espaço de tempo, outras cidades deram início a seus ciclos de reformas, todas centradas no tripé sanitário-circulação-estética” (Abreu, 2001, p. 41).

Essa questão da modernização urbana proporcionada pelas reformas realizadas em várias cidades e iniciadas nas primeiras décadas do século XX, coincide com as transformações urbanas no próprio Centro das cidades, conforme podemos observar na passagem abaixo, extraída de Campos (2004, p. 7):

Os núcleos antigos, que seguiam reunindo atividades administrativas, comerciais e religiosas, passavam, a partir do final do século XIX, a exercer o papel de centro da cidade. Ao mesmo tempo em que deixavam de ser preferidos para uso residencial pelas camadas sociais privilegiadas, suas casas antigas, subdivididas como cortiços, passavam a abrigar a população mais pobre. Assim estabeleceram-se os temas da diferenciação e da deterioração, que balizariam a partir de então a trajetória das áreas centrais nas cidades brasileiras. Percebe-se como a temática do centro, que propiciava a multiplicação dessas expressões, se impunha com as reformas urbanísticas da época: a Avenida Central e a Reforma Passos, no Rio de Janeiro, e as obras de remodelação da área central, em São Paulo.

A reforma de Pereira Passos no Rio de Janeiro no início do século XX configurou-se em um paradigma, pois, conforme lembra Abreu (1995, p. 126), representou “[...] a maior transformação já verificada no espaço urbano até aquele momento: um verdadeiro programa de reforma urbana”. Essa reforma modificou profundamente a estrutura urbana da área central da capital do país. “Dentre as obras públicas realizadas, a abertura da Avenida Central (depois Barão do Rio Branco) era a obra mais importante do projeto” (Moraes, 1994, p. 58). Ainda no Rio de Janeiro, na administração de Carlos Sampaio (1920-1922) “[...] nova intervenção radical incidu sobre o tecido urbano: o arrasamento do Morro do Castelo.

Com o desmonte do berço histórico da cidade, praticamente desapareciam todos os marcos da fundação do Rio e do seu primeiro século de existência, além de uma enorme e tradicional área residencial” (Silveira, 1998, p. 13). O prefeito Carlos Sampaio “[...] empreende o arrasamento do Morro do Castelo, justificando-o pela melhoria das condições de aeração e higiene” (Rezende, 1999, p. 50).

A capital paulista, a partir das primeiras décadas do século XX, também foi marcada pelo mesmo processo de modernização urbana que modificou profundamente a cidade do Rio de Janeiro, e em particular o seu centro. Durante a primeira gestão da prefeitura de São Paulo no século XX, é possível verificar como a questão da modernização da cidade tornou-se fundamental para o prefeito Antônio Prado. “Durante a sua longa administração (1899-1910), vários melhoramentos urbanos e a política de maquiagem embelezadora da cidade foram concretizados” (Moraes, 1994, p. 52). Em outro trabalho, Campos (2003, p. 4) sintetiza o que ocorreu com o centro principal paulistano, no período que caracterizou como sendo o de sua formação, ou seja, de 1870 a 1930:

Este [o centro tradicional] ganhava o aspecto “europeu” considerado indispensável para legitimar os espaços dominantes. A configuração de instrumentos de controle urbanístico se amparou em argumentos sanitaristas, em uma postura disciplinadora e segregadora em relação às moradias populares, na atração de usos comerciais e institucionais “nobres”, e na busca de uma remodelação edilícia e dos logradouros públicos à européia”, procurando conformar espaços centrais elitizados, esteticamente qualificados. Estimulou-se a substituição do casario colonial existente por prédios comerciais de poucos andares e arquitetura eclética.

O processo de modernização urbana também se refletiu em outras cidades brasileiras, sendo capitais de estados ou não, a partir da Proclamação da República

A modernização urbana do centro de Vitória(ES): considerações preliminares sobre a Geografia do passado de uma cidade

(1889) e no decorrer das primeiras décadas do século XX. Souza (1999, p. 85) aponta que “[...] a república, de maneira geral, marcou uma nova fase para as cidades brasileiras e, em especial, para as cidades gaúchas”. A autora, em seu trabalho sobre a cidade de Porto Alegre, descreve que a capital do Estado foi administrada de 1897 a 1924 pelo mesmo governante, José Montauray de Aguiar Leitão. Conforme Souza (1999, p. 86), o referido governante “[...] articulou uma política de reformas visando adequar a cidade aos novos tempos”, pois “[...] a cidade tinha que parecer moderna, estava no ideário da época”. Para atingir tais objetivos o prefeito “[...] contratou a elaboração do primeiro plano de urbanismo da cidade, o chamado ‘Plano de Melhoramentos’, concebido em 1914 pelo engenheiro-arquiteto João Moreira Maciel, tendo como uma de suas principais preocupações os trabalhos de reforma e ampliação do porto” (p. 86).

É importante frisar que não foram somente as cidades das regiões Sudeste e Sul do país que conheceram o processo de modernização em seus espaços urbanos. No Nordeste algumas cidades – principalmente as capitais estaduais – também foram marcadas por esse processo. O trabalho de Moreira (1999, p. 142) mostra que “[...] a exemplo do que ocorreu nas principais capitais brasileiras, o Recife passou por uma ampla reforma urbana que resultou na remodelação completa do bairro portuário, denominado Bairro do Recife, entre 1909 e 1914”. Mais à frente o autor segue dizendo que “[...] esta intervenção procurou extirpar a imagem do Recife como cidade colonial e prover uma imagem de cidade bela, próspera e civilizada” (p. 143).

Na cidade de Natal (RN) também ocorreu – principalmente na década de 1920 – um significativo processo de modernização urbana, destacadamente na gestão do prefeito Omar O’Grady (1924-1930), quando é implementado o Plano Geral de Sistematização em 1929. O trabalho de Ferreira (1999) – que propôs um

estudo sobre o urbanismo modernizador e a modernização da cidade de Natal – aponta que as obras desse plano “[...] pretendiam superar o seu passado colonial símbolo de atraso para as suas elites, retirando-a do século XVIII e colocando-a no século XX” (p. 2). Para esta autora esse Plano “[...] transformou-se no símbolo maior das intervenções urbanísticas durante as três primeiras décadas do século XX” (p. 06). A cidade de Salvador – no período estudado por Almeida (2000) que compreende a República Velha (1890-1930) – foi fortemente influenciada pelo discurso higienista, que acabou sendo responsável pelo processo de modernização do seu espaço urbano. Esse discurso é propagado pelo desenvolvimento da medicina social que pretende, através de intervenções urbanas, “sanear” a cidade. “A construção da cidade moderna, ou pelo menos, de uma imagem moderna da cidade, é moldada, assim, sobre o discurso médico que ora, implícita, ora explicitamente, informa a ação do Estado sobre o espaço urbano” (Almeida, 2000, p. 05).

A Revolução de 1930 representou uma nova fase de transformações nas cidades brasileiras. “Com a instauração do novo regime, e com a afirmação do novo pacto de forças que ele trouxe, as cidades e as populações urbanas assumiram um grau de importância nunca antes verificado” (Abreu, 2001, p. 44). Esse autor, em outro trabalho em que propôs pensar a cidade no Brasil do passado, lembra que foi na “[...] organização interna das cidades, e especialmente das grandes cidades, que as mudanças foram mais rápidas e mais gritantes” (Abreu, 1996, p. 175). Já Leme (1999), em seu estudo comentado anteriormente, destaca que o período entre 1930 a 1950 é marcado pela elaboração de planos “[...] que propõem a articulação entre os bairros, o centro e a extensão das cidades através de sistemas de vias e sistemas de transportes” (p. 25).

No caso da cidade de São Paulo, Silva (2004, p. 7) observa que “[...] o período de 1930 a 1945 foi crucial não só pelo volume de obras empreendidas, mas também porque essas obras delinearão o modelo de desenvolvimento urbano adotado pela cidade, nas décadas seguintes”. E o exemplo maior desse modelo, caracterizado pelas obras na estrutura urbana (com destaque para o sistema viário) é o Plano de Avenidas, realizado na gestão do prefeito Prestes Maia (1938-1945). Para Silva (2004, p. 8) “[...] Prestes Maia era totalmente alinhado com os ideais de desenvolvimento urbano rodoviarista, expansionista e liberalizante em relação aos interesses da promoção imobiliária”. Na visão de Leme (1992, p. 74) o objetivo central de Prestes Maia era “[...] formular o projeto da cidade moderna, industrial. Do Plano de Avenidas emerge a cidade fluidez, da comunicação. Nela o automóvel ganha e domina o espaço da cidade”. É importante frisar que as obras de Prestes Maia estavam focadas na área central de São Paulo, conforme podemos perceber nas palavras de Diêgoli (1999, p. 44): “A grande quantidade de novos projetos para a área central da cidade de São Paulo comprova que Prestes Maia não pensava em criar um novo centro; ao contrário, por meio dos projetos demonstra sua intenção de reafirmar a importância dessa região como o ‘coração’ da cidade”.

O pós-1930 também modificou o espaço urbano da capital do país (Rio de Janeiro), principalmente no período do Estado Novo (1937-1945). É importante comentar que no final da década de 1920 o urbanista francês Donat Alfred Agache foi contratado para desenvolver o Plano de Remodelação e Embelezamento da cidade (o Plano Agache). Mas Rezende e Alves (2004, p. 02) apontaram que “[...] a conclusão do Plano Agache coincide com a Revolução de 30 e a descontinuidade administrativa acarreta a sua avaliação por uma comissão que

decide pela aceitação de suas propostas com modificações”. Em 1930, a primeira comissão do Plano da Cidade é criada, mas sendo em 1931 “[...] extinta pelo Prefeito Pedro Ernesto ao mesmo tempo que o Plano Agache é descartado” (p. 2). É somente no início da gestão do prefeito Henrique Dodsworth em 1937, que a comissão do Plano da Cidade é recriada. O objetivo do plano é a modificação do Centro da cidade,

[...] pelo estabelecimento racional de outras vias que, traçadas respeitando o sistema em xadrez, permitiriam resolver os problemas de tráfego. A urbanização da área do Morro do Castelo é retomada nessa época, e seu desmonte é finalmente concluído. [...] Junto com a urbanização do Castelo, a Comissão do Plano da Cidade marca, no centro da cidade, uma das obras que melhor reflete a capacidade de execução da Prefeitura à época, a abertura da Av. Presidente Vargas (REZENDE E ALVES, 2004, p. 6-7).

Na passagem abaixo podemos perceber o significado da abertura da Avenida Presidente Vargas – inaugurada em 1944 – para o Rio de Janeiro:

Na década de 1940, na administração do prefeito Henrique Dodsworth - que abrangeu todo o período do Estado Novo (1937-1945) - quando a população do Rio de Janeiro já ultrapassava 1.700.000 habitantes, outra profunda intervenção urbana abriu uma via monumental de acesso ao centro: a Avenida Presidente Vargas. Mais uma obra de inspiração haussmaniana, mais uma evidência de uma política urbana nitidamente intervencionista, a construção da Presidente Vargas, acarretou a derrubada de uma seqüência de quarteirões antigos e centenas de casas e prédios (SILVEIRA, 1998, p. 13).

Outras cidades brasileiras, além de São Paulo e Rio de Janeiro, foram marcadas entre 1930 a 1950 por transformações urbanas relevantes, em função de planos elaborados nesse período. Em Porto Alegre, na gestão do prefeito José Loureiro da Silva (1938-1943), é desenvolvido o Plano de Diretor ou

A modernização urbana do centro de Vitória(ES): considerações preliminares sobre a Geografia do passado de uma cidade

2 - "The Growth of the City: Na Introduction to Research Project", *Publication of the American Sociological Society*, 18 (1924), pp. 85-97.

3 - "Centrifugal and centripetal in urban geography". In: Mayer, H. & Kohn, C. F. (Orgs.) *Readings in urban geography*. Chicago. The University of Chicago Press, 1933.

4 - "City Retail Structure". In: Mayer, H. & Kohn, C. F. (Orgs.) *Readings in urban geography*. Chicago. The University of Chicago Press, 1938. (publicado originalmente em *Economic Geography*, XIII, October, 1937, Clark University, Worcester, Mass).

5 - "Delimiting the CBD". *Economic Geography*, 1954, 30(3).

6 - Horwood, E. M. & Boyce, R. R. *Studies of the central business district and urban freeway development*. Seattle, University of Washington, 1959.

de Urbanização pelo arquiteto Arnaldo Gladosh, "[...] que havia trabalhado com Agache na elaboração do plano do Rio de Janeiro, em 1930" (Souza, 1999, p. 94). Na cidade de Natal, em 1935, é elaborado pelo escritório de Saturnino de Brito o Plano Geral de Obras, que "[...] abrangia aspectos relacionados ao abastecimento d'água, esgotamento sanitário, anteprojeto de melhoramentos urbanos e aberturas de avenidas e construção de praças" (Costa, 2000, p. 63). Já a cidade de Recife, nas décadas de 1930 e 1940 "[...] foi objeto de uma série de estudos, planos, pareceres e formulações do urbanismo moderno, em suma, foi objeto de um discurso específico sobre a questão urbana que procurava conduzi-la à tão almejada modernidade" (Moreira, 1999, p. 153).

Outra questão teórica, além do processo de modernização urbana, é pertinente de ser discutida no presente trabalho. Trata-se do conceito de Área Central.

Esse conceito é um tema relevante dentro da análise epistemológica da geografia urbana, mas é importante esclarecer que os estudos pioneiros relacionados à Área Central têm origem na Escola de Chicago, corrente da sociologia urbana norte-americana, na década de 1920. Dentre esses mencionamos o estudo de Ernest W. Burgess² de 1923, sobre as zonas concêntricas, na qual propõe uma classificação, para as cidades norte-americanas, pautada em cinco zonas: Distrito Comercial Central, Zona de Transição, Zona Residencial Independente, Zona de Boas Residências, Zonas dos Rotinizadores (Burgess 1923, *apud* Schnore, 1976).

Na década de 1930, se desenvolve as primeiras pesquisas de geógrafos sobre o espaço urbano das grandes cidades norte-americanas, mas Motta (2001, p. 9) ressalva que "[...] essas análises geográficas não estão concentradas na área central, mas sim no espaço urbano geral". Podemos citar dois estudos

clássicos que apesar de não analisar especificamente a Área Central dessas cidades, são contribuições pioneiras na geografia. O primeiro é o trabalho de Charles C. Colby³ de 1933, que analisou como dois tipos de forças (centrífugas e centrípetas) interferem na constituição dos padrões de organização interna da cidade. O trabalho de Malcolm J. Proudfoot⁴ é outra contribuição fundamental elaborado pela geografia urbana norte-americana na década de 1930. "Malcolm Proudfoot foi o pioneiro no estudo dos padrões gerais do comércio de varejo e dos serviços dentro das áreas urbanas" (Mayer, 1976, p. 89). O estudo de Malcolm Proudfoot, realizado em nove cidades norte-americanas, propôs uma classificação da estrutura varejista em cinco tipos considerados ideais: Distrito Central de Negócios (Central Business District), Centro Periférico de Negócios, Eixos Principais de Negócio e Rua do Comércio do Bairro, e Grupo de Lojas Isoladas.

Conforme ressalta Motta (2001, p. 9) "[...] o primeiro artigo preocupado exclusivamente com a área central é de 1954", trata-se do trabalho de Raymond Murphy e James Vance⁵ que tinha como principal preocupação à delimitação do distrito central de negócio da Área Central da grande cidade norte-americana. Um dos atributos fundamentais observados nos estudos sobre esse tema está relacionado com a sua segmentação em: núcleo central, também conhecido como *core*, ou Central Business District (CBD); e a zona periférica do centro, também conhecida como *frame*, zona em transição ou zona de obsolescência.

Corrêa (1989), baseado em Horwood & Boyce⁶, destaca que os principais aspectos característicos do núcleo central na segunda metade do século metade XX, são: uso intensivo do solo, ampla escala vertical, limitada escala horizontal, limitado crescimento horizontal, concentração diurna de

população, foco de transportes intra-urbanos e área de decisões. O estudo de Beaujeu-Garnier (1980), apesar de não tratar especificamente de Área Central e sim de “centro de negócios”, de certa forma ratifica o que foi descrito anteriormente, ou seja, esse centro de negócios (correspondendo ao núcleo central) “[...] é a própria expressão do poder urbano, o coração vivo da cidade” (p. 339), o local “[...] onde se desenvolvem todos os recursos do setor terciário mais sofisticado quanto aos serviços pessoais” (p. 340). O outro setor da Área Central, a zona periférica do centro, apresenta as seguintes características principais, de acordo com Corrêa (1989): uso semi-intensivo do solo, ampla escala horizontal, limitado crescimento horizontal, área residencial de baixo status social e foco de transportes inter-regionais. Com a proposta de uma revisão bibliográfica sobre esse setor, Strohaecker (1988) analisa as principais contribuições de vários autores sobre a zona periférica – passando pelos trabalhos clássicos já citados de Burgess, Horwood e Boyce, Colby – desde a sua gênese até os padrões espaciais estudados por R. Preston⁷ (1966) característicos desse setor.

Dentro da temática do presente projeto – a modernização do centro urbano – o caso da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX, com a sua reforma urbana, demonstra que na sua gênese, a Área Central carioca foi segmentada no CBD e na zona periférica, conforme verificamos nas palavras de Silveira (1998, p. 1):

A Reforma Passos representa um marco na configuração territorial da Área Central da cidade, isto é, na construção de uma área constituída de duas porções: o distrito central de negócios, eixo preferencial de negócios basicamente localizado na Avenida Central, e a sua zona periférica, expressa, sobretudo, no restante da ‘cidade velha’.

No Brasil, os primeiros estudos desenvolvidos na geografia, estritamente

sobre a Área Central ocorreram na década de 1950, com o destaque para a tese de Milton Santos⁸ publicada em 1959 sobre o Centro da cidade de Salvador e o trabalho de Lecocq-Müller⁹ – publicada em 1958 – que estudou a Área Central de São Paulo, onde o Centro dessa cidade foi delimitado pela autora em três áreas a partir de um critério funcional: o centro propriamente dito, as áreas periféricas do centro e as zonas de transição. Na década de 1960, o trabalho organizado por Aluizio C. Duarte¹⁰ e publicado em 1967 pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), sobre a Área Central da cidade do Rio de Janeiro, constitui outra contribuição relevante. No final da década de 1970, a Área Central de São Paulo é novamente objeto de estudo da geografia urbana, no trabalho desenvolvido por Helena K. Cordeiro e publicado em 1980, pelo Instituto de Geografia da Universidade de São Paulo. Esses dois trabalhos – Duarte (1967) e Cordeiro (1980) – são considerados por Corrêa (1989) “obras de referência básica” para o estudo da Área Central em cidades brasileiras.

3. A MODERNIZAÇÃO URBANA E A FORMAÇÃO DA ÁREA CENTRAL DE VITÓRIA

A cidade de Vitória, particularmente o seu Centro, também passou por profundas transformações em seu espaço na primeira metade do século XX, transformações essas que denominaremos como sendo um processo de modernização urbana, culminando com a formação de sua Área Central. Essa modernização urbana de Vitória, que nas primeiras décadas do século passado coincidia com a modernização do seu Centro, ocorreu de forma significativa na administração de três governos estaduais. “Jerônimo Monteiro (1908-1912), Florentino Avidos (1924-1928) e Jones Santos Neves (1951-1954) foram os governantes que, favorecidos por condições financeiras

7 - *The zone in transition: a study of urban use patterns. Economic Geography*. 42(3): p. 236-260. 1966.

8 - *O Centro da Cidade de Salvador: estudos de geografia urbana*, Salvador, Universidade da Bahia.

9 - O trabalho, “A área central da cidade”, faz parte do Volume III (“Aspectos da Metrópole Paulista”) da publicação “A Cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana”, organizada pela Associação de Geógrafos Brasileiros (Seção Regional de São Paulo), sob a direção do geógrafo Aroldo de Azevedo em 1958.

10 - “Área Central da cidade do Rio de Janeiro”, Rio de Janeiro, IBGE.

A modernização urbana do centro de Vitória(ES): considerações preliminares sobre a Geografia do passado de uma cidade

ímpares, promoveram as maiores transformações urbanas de Vitória das primeiras cinco décadas do século XX” (Campos Jr., 1993, p. 73).

Esses governantes também promoveram investimentos em outros bairros da capital capixaba, bem como em outros municípios, mas foi no Centro de Vitória que ocorreu as maiores intervenções urbanas, por parte desses governos. É relevante destacar que consideramos a gestão de Jones Santos Neves (1951-1954) dentro do recorte temporal do presente trabalho (primeira metade do século XX), pois o início da década de 1950 ainda é caracterizado por influências urbanísticas do final da década de 1940, conforme demonstraremos posteriormente.

O governo de Jerônimo de Souza Monteiro (1908-1912) é lembrado por autores como aquele que deu início a modernização de Vitória principalmente no Centro, ou seja, foi nessa gestão que de acordo com Martins (1993, p. 91) ocorreu “[...] a transição mais efetiva da cidade colonial, para Vitória Moderna”. No início do século XX, Vitória apresentava uma configuração urbana marcada por contradições, pois, “[...] a cidade que queria ser nova e a antiga conviviam no mesmo espaço, no centro; em Vitória existia a necessidade de romper com o passado colonial” (Botechia, 2001, p. 37). O Centro da capital capixaba, em função do seu traçado colonial, possuía no início do século passado precárias condições de salubridade, e com a chegada de Monteiro ao poder, grandes transformações de infra-estrutura urbana são realizadas visando resolver esses problemas. “A cidade foi equipada com serviços até então inexistentes: água encanada, rede de esgoto, energia elétrica, bondes elétricos, construção de novos prédios públicos, início da construção do Porto e a reforma do ensino” (Martins, 1993, p. 91).

O governo de Jerônimo Monteiro elaborou o “Plano de Melhoramentos e Embelezamento de Vitória”, e dentro desse novo plano é produzida a Planta Cadastral da Cidade que define “[...] o alargamento de ruas e praças existentes

e a abertura de outras ruas novas, modificando completamente o mau aspecto da capital” (Almeida, 1992, p. 85). Esse novo arruamento, proposto na Planta Cadastral, pretendia “[...] dar a capital um novo desenho, abrindo, alargando e corrigindo o alinhamento das ruas, criando espaços e perspectivas, inspirado nas obras de Pereira Passos na capital federal” (Abe, 1999, p. 315). Essas obras de Jerônimo Monteiro foram executadas predominantemente no Centro da cidade. Outra medida que visava sanear as áreas alagadas do Centro e também conquistar do mar terrenos para uma futura ocupação urbana foi à realização de aterros. De acordo com Campos Jr. (1993, p. 74), “[...] o primeiro aterro que marcou a urbanização de Vitória ocorreu na administração Jerônimo Monteiro (1908-1912)”. Este aterro ocorreu em uma área do Centro chamada de Campinho, que representava naquele momento “[...] o principal foco de infecções miasmáticas” e também “sinaliza a continuidade da higiene entre os discursos que norteiam o processo de modernização de Vitória” (Almeida, 1992, p. 88). Com a área aterrada do Campinho, teve início o processo de urbanização do local, com a formação da Vila Moscoso, onde foram construídas vinte e oito casas para funcionários públicos, e o início da construção do Parque Moscoso em 1912. A construção do referido parque no Centro vai “[...] contribuir para a renovação dos hábitos sociais da época, além de conferir um caráter moderno ao ambiente urbano de Vitória; vai também inaugurar nova área de expansão na cidade e iniciar o processo de valorização do entorno ao transformar radicalmente o insalubre local (Mendonça, 2000, p. 3).

Os serviços de melhoramentos do Porto de Vitória, localizado no Centro da cidade, foram outro grande empreendimento realizado por Jerônimo Monteiro em sua gestão. O Porto, naquele momento, era na verdade um ancoradouro de madeira,

por onde se escoavam as mercadorias para o exterior, principalmente o café. Essa movimentação de mercadorias “[...] necessitava de melhores condições de funcionamento, o que implicava na ampliação das instalações portuárias para atender ao crescimento do comércio exportador que se anunciava” (Gonring, 2003, p. 32). Em seu estudo sobre o desenvolvimento do Porto de Vitória, entre 1870-1940, Siqueira (1995, p. 80) afirma que “[...] em 12 de maio de 1910, a companhia Porto de Vitória assinou contrato com a firma C.H. Walker & Cia, para execução das obras do porto”, com os trabalhos de construção do porto iniciados em 12 de dezembro de 1911 por essa companhia. As obras no Porto prosseguiram até agosto de 1914, quando foram interrompidas devidas as crises financeiras provocadas pela Primeira Guerra Mundial, e “[...] durante o decorrer de dez anos que se seguiram, nada mais foi feito no porto” (Siqueira, 1995, p. 82).

A modernização urbana no Centro de Vitória realizada por Jerônimo Monteiro, teve sequência na gestão de Florentino Avidos, durante a década de 1920. A passagem abaixo, extraída do trabalho de Siqueira (1995, p. 79), confirma essa continuidade de um governo para o outro, mesmo existindo, de uma administração para outra, uma diferença de mais de dez anos:

A cidade só perdeu este aspecto colonial ao iniciar o governo de Jerônimo Monteiro (1908-1912), que teve como meta à urbanização de Vitória, incluindo as obras de melhoramento do porto. [...] Monteiro elaborou os primeiros processos urbanos ocorridos em Vitória e preparou a cidade para a urbanização moderna ocorrida posteriormente no governo Florentino Avidos (1924-1928).

Na década de 1920 ocorreu uma diversificação da produção e uma reorganização do espaço capixaba, em função da economia cafeeira “[...] que viabilizava a política das famílias

dominantes da cidade, de transformar o Centro de Vitória numa praça comercial e num corredor de exportação” (Miranda, 2000, p. 44). Outros autores também destacam as transformações ocorridas durante a década de 1920, no Centro de Vitória, principalmente no governo de Florentino Avidos (1924 a 1928). De acordo com Martins (1993, p. 96) “[...] foi na década de 1920, com a valorização do café, que o Centro de Vitória sofreu em ritmo acelerado e caótico sua maior transformação urbanística”. Esse autor, citado anteriormente, também descreve que nessa década foi criado o Plano de Melhoramentos da Capital, que vigorou de 1920 a 1928. O Plano visava solucionar alguns problemas da cidade naquele momento – a questão habitacional, ampliar os serviços de água, esgoto, energia elétrica e transportes – e promover a expansão da cidade em direção aos novos bairros que estavam em formação.

O Plano de Melhoramentos da Capital, que alguns autores chamam de “Serviços de Melhoramentos de Vitória”, foi elaborado no início do governo de Nestor Gomes (1920-1924) e teve a participação direta de Florentino Avidos, que durante a gestão de Gomes “[...] chefiou o recém-criado Serviço de Melhoramentos de Vitória, que introduziu normas técnicas que marcaram novas diretrizes de projetar e construir em Vitória” (Martins, 1993, p. 98). Almeida (1992, p. 180) chama atenção para o fato de que “[...] ao assumir o governo em 1924, Florentino Avidos dá continuidade ao Plano que iniciara como engenheiro no governo anterior, acelerando as obras que considera indispensáveis”. No Centro de Vitória, “[...] as ruas estreitas e tortuosas foram alargadas, retificadas, drenadas e pavimentadas. [...] Foram construídas escadarias de acesso à Cidade Alta, além de praças e jardins” (Martins, 1993, p. 99). A inauguração da Praça Costa Pereira em 1926 foi outra importante obra concluída na gestão de Avidos, “[...] um dos marcos do processo de modernização

A modernização urbana do centro de Vitória(ES): considerações preliminares sobre a Geografia do passado de uma cidade

desse período” (Gonçalves e Prado, 1995, p. 76), e que se transformou, juntamente com o Parque Moscoso, em uma área de intensa sociabilidade para os moradores do Centro na primeira metade do século XX. Outra realização expressiva no Centro foi à abertura da Avenida Jerônimo Monteiro, que para Botechia (2001, p. 180) “[...] foi símbolo do desenvolvimento urbano, rompendo com a imagem de cidade tortuosa e atrasada”. Por último, cabe ressaltar a retomada das obras do Porto que ocorreram na gestão (1924-1928) de Avidos:

O contrato que determinava o reinício das obras do Porto de Vitória entrou em vigor em 1925, durante o governo de Florentino Avidos. Segundo as normas desse documento, foi mantida a mesma estrutura projetada pela Companhia Porto de Vitória, havendo mudanças apenas nas condições da ponte destinada a ligar a ilha ao continente, além do posicionamento desta ponte em relação a sua situação no projeto anterior (GONRING, 2003, p. 35).

A ponte, que representou a primeira ligação de Vitória com o continente ao sul, foi totalmente construída com estrutura metálica e inaugurada em 1928, com o nome de Ponte Florentino Avidos, sendo popularmente conhecida como Cinco Pontes. Em relação ao porto e à ponte construída sobre a baía de Vitória, Siqueira (1995, p. 116) enfatiza que: “[...] o porto mudou o sítio primitivo da cidade, principalmente a partir do Governo de Florentino Avidos (1924-1928) quando a morfologia da cidade foi radicalmente alterada. O cais do porto e a ponte sobre a baía deram a Vitória uma nova fisionomia urbana, intimamente relacionados com os serviços portuários”.

Ao final da década de 1920 houve uma mudança na urbanização de Vitória, conforme pode ser observado nas palavras de Mendonça (1985, p. 39): [...] como consequência da queda do café, após a crise de 1929, as obras de melhoramentos iniciadas na capital foram interrompidas

e o processo de urbanização de Vitória ocorreu, até a década de 50, de maneira mais lenta do que no período anterior”. No período de 1930 a 1943, quando o estado é governado pelo interventor federal João Punaro Bley, realiza-se no Centro de Vitória, “[...] um pequeno aterro para a construção de armazéns e abertura de rua em frente ao Palácio do Governo” (Campos Jr., 1993, p. 76).

Na década de 1940, a urbanização de Vitória – principalmente no Centro – ganha novo fôlego com a elaboração de um plano urbanístico para cidade, em 1947, e segundo Almeida (1986, p. 109) “[...] consta desse plano, uma série de pequenas intervenções que terminam com os últimos resquícios da Vitória antiga”. Esse plano que ficou conhecido como Plano Agache por ser supervisionado pelo urbanista francês Donat A. Agache, “[...] serviu de referência para grande parte das intervenções no início dos anos 50, sobretudo na Esplanada da Capixaba” (Miranda, 2000, p. 49). Ao lado das pequenas intervenções na cidade, o Plano Agache também propôs um novo aterro junto à baía de Vitória, na área da Esplanada da Capixaba. Com isso incorpora-se ao Centro da Cidade uma área de cerca de 96.000 m², que favorece a ampliação tanto do porto como das áreas edificáveis em Vitória. O aterro previsto nesse Plano realiza-se plenamente no governo de Jones Santos Neves (1951-1954). “A época de Jones foi radical na ampliação vertical e em extensão de Vitória. O aterro de mangues, em menos de dois anos (51-53), apropriou-se do dobro de áreas conquistadas em outros períodos” (Miranda, 2000, p. 49).

O governo de Jones dos Santos Neves – apesar de realizar inúmeras obras públicas em todo o estado, pautado no “Plano de Valorização Econômica”, que visava o desenvolvimento de todo o Espírito Santo – transformou de forma expressiva o Centro de Vitória, quando executa esse grande aterro no início da década de 1950, na área conhecida como a Esplanada da

Capixaba¹¹.

O Plano de Valorização Econômica de Neves tinha como objetivo com o aterro, a conquista para a cidade de uma área edificável que desse continuidade à zona comercial de Vitória. Observe-se que neste momento além da necessidade de correção das águas da bacia de evolução do Porto, surge uma outra necessidade: a de uma zona comercial de suporte às atividades portuárias decorrentes de seu crescimento. Assim, o Porto aparece, novamente, como a principal personagem na justificativa desta área de aterro. [...] Por certo, o aterro da Capixaba atinge seu objetivo de incrementar as atividades comerciais no centro de Vitória que se desdobram em congestionamentos das funções comerciais administrativas e residenciais (FREITAS, 2004, p. 5-6).

Acreditamos que com essa zona comercial que surge na área da Esplanada da Capixaba, ocorre a formação da Área Central de Vitória – baseado nas definições abordadas anteriormente –, ou seja, a área da Esplanada torna-se o núcleo central (o CBD) e os espaços fora desse setor tornam-se a zona periférica do centro. Outro exemplo que confirma a Esplanada da Capixaba como sendo o CBD da Área Central de Vitória, é citado no trabalho de Campos Jr. (1993, p. 76-77):

Foram construídos nas décadas posteriores os seguintes prédios nesta área [a Esplanada da Capixaba]: ed. Fábio Ruschi (pertencente a CVRD, hoje propriedade do governo estadual), Banco do Brasil, três prédios para a Caixa Econômica Federal e sua administração, a sede do Ministério da Fazenda, dentre outros construídos em terrenos doados a diferentes associações de servidores públicos.

A área da Esplanada foi também responsável pela materialização do processo de verticalização iniciado no Centro da cidade, durante a década de 1940, com a construção dos primeiros edifícios mais altos. A legislação urbanística também incentivou a verticalização na Esplanada, a partir da criação do Código Municipal de Vitória, em 1954. Esse código, que propôs pela

primeira vez em Vitória um zoneamento urbanístico para a cidade, descreve a Esplanada da Capixaba como sendo o “[...] aterro caracterizado como Bairro Comercial Especial, cuja forma de ocupação foi estabelecida em plantas específicas, recebeu o maior gabarito previsto, entre oito e doze pavimentos” (Mendonça, 2001, p. 56).

Os dois autores citados anteriormente também descreveram a importância do aterro da Esplanada para o desenvolvimento da verticalização no Centro. Campos Jr. (1993, p. 76) destaca que o aterro da Esplanada tornou-se “[...] mais significativo, não só pelo tamanho da área anexada à cidade, mas fundamentalmente em razão de sua localização ser central. Abriu novas oportunidades de edificações no Centro antes que a ocupação urbana fosse para as praias, no outro extremo da ilha”. Na visão de Mendonça (2001, p. 44), a criação da área da Esplanada, “[...] com infra-estrutura urbana e programada para verticalização, vai reter a preferência pela construção de edifícios no Centro e evitar a intensificação do processo já iniciado no sentido leste”.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os trabalhos acadêmicos – principalmente as dissertações e teses – que estudaram as temáticas urbanas em Vitória e, de forma particular, o seu Centro, não se preocuparam em entender como ocorreu a formação do que chamamos de “Área Central” (como o seu CBD e a zona periférica) de Vitória. O importante é ressaltar que esses trabalhos não abordaram e não pretendiam abordar a noção de Área Central a partir do temário tratado na geografia urbana. Por isso concordamos com Reis (2001, p. 32) quando afirma: “[...] não se está requisitando que as abordagens do sociólogo ou do urbanista sejam orientadas sob o mesmo referencial

11 - Alguns autores chamam essa área de “Esplanada Capixaba”, outros de “Esplanada da Capixaba”. Para efeito de padronização, consideraremos no presente trabalho a segunda denominação.

A modernização urbana do centro de Vitória(ES): considerações preliminares sobre a Geografia do passado de uma cidade

teórico-metodológico do geógrafo”. Os trabalhos sobre Vitória que destacam o Centro da cidade, ou as noções correlacionadas a esse termo, como centro tradicional, centro principal, centro histórico, núcleo principal, núcleo central, núcleo histórico ou simplesmente centro, analisaram, principalmente dentro da ótica do urbanismo, as transformações urbanas ocorridas nessa área, a partir da urbanização da cidade como um todo. Podemos citar como exemplos, a dissertação de Almeida (1992) e as teses de Campos Jr (1993) – que estudou a formas de construção imobiliária em Vitória, iniciada no Centro, durante a década de 1950 – e a de Mendonça (2001) sobre o percurso do processo de verticalização iniciado também no Centro da cidade.

Com alguns exemplos desses trabalhos acadêmicos na área de arquitetura e urbanismo, sobre Vitória e seu Centro, entendemos que a forma de pesquisar a Área Central dessa cidade pode apresentar-se com um caráter interdisciplinar, variando também a forma de analisar de cada pesquisador, por isso acreditamos que a geografia urbana, dentro de uma perspectiva histórica, pode contribuir para o entendimento da formação/configuração da Área Central de Vitória, a partir de sua modernização. Embora seja inegável a contribuição que os estudos citados anteriormente, prestaram ao entendimento da formação do Centro de Vitória, a pesquisa sobre a sua modernização urbana, a partir da análise de sua segmentação entre CBD e zona periférica, permanece inexplorada. Sugere-se que existe uma contribuição passível de ser desenvolvida sobre o tema Área Central, a partir do enfoque tradicionalmente pesquisado pela Geografia Urbana.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABE, A. T. **Grande Vitória, ES: crescimento e metropolização.** 1999. 526 f. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

ABREU, M. A. **Habitação popular, forma urbana e transição para o capitalismo: o caso do Rio de Janeiro.** In: BECKER, B. et all (orgs.). **Geografia e Meio Ambiente no Brasil.** São Paulo: Hucitec, 1995.

_____. **Pensando a cidade no Brasil do passado.** In: CASTRO, I. et all. (Orgs.). **Brasil: questões atuais da reorganização do território,** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.

_____. **Cidade brasileira: 1870-1930.** In: SPOSITO, M. E. B. (Org.). **Urbanização e Cidades: perspectivas geográficas.** Presidente Prudente: UNESP, FCT, 2001.

ALMEIDA, M. do C. E. de A. “E a Bahia Civiliza-se...”: o saber urbanístico & saber médico em Salvador na Primeira República (1890-1930). In: SEMINÁRIO DA HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 6, 2000, Natal. **Anais...** Natal: UFRN, 2000, 1 CD-ROM.

ALMEIDA, R. H. **Centro de Vitória: pela apropriação dos espaços.** 1986. 171 f. Projeto de Graduação – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 1986.

_____. **Modernização e Classes Populares: as transformações urbanas e seu avesso na cidade de Vitória (1890-1930).** 1992. 205 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1992.

BEAUJEAU-GARNIER, J. **Geografia Urbana.** Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1980.

BOTECHIA, F. R. **Áreas Centrais em Transformação: os tempos e os espaços no centro tradicional de Vitória (ES).**

2001. 161 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2001.
- CAMPOS, C. M. Construção e desconstrução do centro paulistano. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 10, 2003, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: ANPUR, maio, 2003. 1 CD-ROM, ST4.
- _____. Da praça à centralidade: evolução da idéia de centro na cidade brasileira. In: SEMINÁRIO DA HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 8, 2004, Niterói. **Anais...** Niterói: UFF, 2004, 1 CD-ROM.
- CAMPOS JR, C. T. **O capitalismo se apropria do espaço:** a construção civil em Vitória. 1993. 219 f. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1993.
- CASTRO, A. E. de. **WEB Vitória:** divulgação da evolução urbana e da arquitetura do centro de Vitória na internet. 1998. 1 CD-ROM. Monografia (Graduação) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 1998.
- CORRÊA, R. L. **O espaço urbano.** São Paulo: Ática, 1989.
- COSTA, A. A. O Contexto Histórico da Expansão Urbana de Natal. **Sociedade e Território.** Natal, v. 14, n. 1, p. 57-70, jan/jun, 2000.
- DIÊGOLI, L. R. Prestes Maia e seus projetos de cenografia urbana. **Cidades.** Pesquisa em História. Programa de Estudos Pós-graduados em História, PUC/SP. São Paulo, n.1, p. 33-53, 1999.
- FERREIRA, A. L. de A. O urbanismo modernizador e a modernização: Natal na encruzilhada dos ares. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 8, 1999. Porto Alegre. **Anais...** Porto Alegre: ANPUR, 1999, p. 1-18. 1 CD-ROM.
- FREITAS, J. F. B. Aterros e decisões políticas no município de Vitória: efeito cascata. In: SEMINÁRIO DA HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 8, 2004, Niterói. **Anais...** Niterói: UFF, 2004, 1 CD-ROM.
- GONÇALVES, C. S.; PRADO, M. M. **Viver Vitória:** proposta para o resgate da identidade cultural da cidade por meio da memória. 1995. 260 f. Projeto de Graduação – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 1995.
- GONRING, R. **Cidade e Porto:** café e minério na configuração dos limites urbanos de Vitória. 2003. 105 f. Monografia (Graduação) – Departamento de Geografia, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2003.
- LEME, M. C. da S. A formação do pensamento urbanístico no Brasil, 1895-1965. In: LEME, M. C. da S. (Org.). **Urbanismo no Brasil. 1895-1965.** São Paulo: Studio Nobel, FUPAM, 1999. p. 20-38.
- _____. O Plano de Avenidas e a Formação do pensamento urbanístico em São Paulo nas três primeiras décadas do século XX. In: **Cidade & História:** modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX.. FERNANDES, A, e GOMES, M. A. de F. Salvador: UFBA, ANPUR, 1992.
- MAYER, H. M. Perspectiva da geografia urbana. In: HAUSER P. & SCHNORE, L. F. (orgs.). **Estudos de Urbanização.** São Paulo: Pioneira, 1976.
- MARTINS, J de B. A cidade reconstruída. In: VASCONCELLOS, J. G. M. (Org.). **Vitória:** trajetórias de uma cidade. Vitória: Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo, 1993, p. 61-102.
- MENDONÇA, E. M. S. Uma descrição cronológica do desenvolvimento urbano de Vitória. **Revista do Instituto Jones Santos Neves.** Vitória, ano IV, n. 1, p. 38-40, abr/jun, 1985.
- _____. O campinho e o novo arrabalde de Vitória (ES): relações e transferências desde a origem. In: SEMINÁRIO DA HISTÓRIA DA

- CIDADE E DO URBANISMO, 6, 2000, Natal. **Anais...** Natal: UFRN, 2000, 1 CD-ROM.
- _____. **Transferência de interesse no percurso da verticalização de construções em Vitória (ES)**. 2001. 197 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.
- MIRANDA, C. L. Arquiteturas de Vitória, da Cidade Capital à Cidade Funcional. In: 465 Anos de Colonização do Espírito Santo nos 500 anos de Brasil: sob o ponto de vista urbano e arquitetônico. **Revista Imagem Urbana**. Vitória, ano II, n. 04, p. 32-55, abr, 2000.
- MORAES, J. G. V. de. **Cidade e cultura urbana na Primeira República**. São Paulo: Atual, 1994.
- MOREIRA, F. D. A aventura do urbanismo moderno na cidade do Recife, 1900-1965. In: LEME, M. C. da S. (Org.). **Urbanismo no Brasil. 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel, FUPAM, 1999. p. 141-163.
- MOTTA, M. P. **O centro da cidade do Rio de Janeiro no século XIX: reflexões sobre a noção de Área Central na cidade do passado**. 2001. 130 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2001.
- REIS, L. C. T. **O processo de descentralização das atividades varejistas em Vitória: um estudo de caso – a Praia do Canto**. 2001. 192 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2001.
- REZENDE, V. F. Evolução urbanística e a expansão da cidade do Rio de Janeiro (1900-1950-1965). In: LEME, M. C. da S. (Org.). **Urbanismo no Brasil. 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel, FUPAM, 1999. p. 39-64.
- REZENDE, V. F. e ALVES, G. A. A comissão do plano da cidade, reflexões sobre um modelo e sua contribuição à cidade do Rio de Janeiro. In: SEMINÁRIO DA HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 8, 2004, Niterói. **Anais...** Niterói: UFF, 2004, 1 CD-ROM.
- SCHNORE, L. F. Sobre a estrutura espacial das cidades nas duas américas. In: HAUSER P. & SCHNORE, L. F. (orgs.). **Estudos de Urbanização**. São Paulo: Pioneira, 1976.
- SILVA, L. O. da. São Paulo de 1930 de 1945: verticalização, expansão horizontal e grandes obras viárias. In: SEMINÁRIO DA HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 8, 2004, Niterói. **Anais...** Niterói: UFF, 2004, 1 CD-ROM.
- SILVEIRA, C. B. Formação e Transformação da Área Central – notas sobre a cidade do Rio de Janeiro. In: SEMINÁRIO DA HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 5, 1998, Campinas. **Anais...** Campinas: Puccampinas, 1998, p. 1-32. 1 CD-ROM.
- SIQUEIRA, M. da P. S. **O desenvolvimento do porto de Vitória – 1870-1930**. Vitória: CODESA, 1995.
- SOUZA, C. F. Trajetórias do urbanismo em Porto Alegre, 1900-1945. In: LEME, M. C. da S. (Org.). **Urbanismo no Brasil. 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel, FUPAM, 1999. p. 20-35.
- STROHAECKER, T. M. A zona periférica ao centro: uma revisão bibliográfica. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, v. 50, n. 4, p. 171-183, out/dez, 1988.
- VAZ, L. F. Moradia em tempos modernos. In: PIQUET, R. e RIBEIRO, A. C. T. **Brasil, território da desigualdade: descaminhos da modernização**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1991.
- VILLAR, J. W. C. A velha e nova centralidade intraurbana de Aracaju – SE. In: ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS, 13., 2002, João Pessoa. **Contribuições Científicas**. João Pessoa: Associação dos Geógrafos Brasileiros (AGB), julho, 2002, p. 1-8, 1 CD-ROM.

RESUMO

No final da primeira década (governo Jerônimo Monteiro) do século XX têm início no Centro a sua urbanização, que modificaram as suas características coloniais com alterações na organização espacial do núcleo urbano da cidade. A década de 1920 é outro período marcado por significativas transformações urbanas no Centro, com destaque para a administração de Florentino Avidos. No final da década de 1940 é elaborado o Plano Agache que propôs um grande aterro na baía de Vitória, que se concretizou somente no início da década de 1950, no governo de Jones dos Santos Neves. A partir desse aterro materializa-se o processo de verticalização do Centro, consolidando com isso a formação da Área Central de Vitória.

ABSTRACT:

At the end of the first decade (government Jerônimo Monteiro) of the twentieth century are beginning Centre in its urbanization, which changed its colonial characteristics with changes in spatial organization of the urban core of the city. The decade of 1920 is another period marked by significant changes in the urban centre, with emphasis on the administration of Florentino Avidos. At the end of the decade of 1940 is formulating the plan Agache which proposed a large landfill in the Bay of Victoria, which has resulted only the early 1950, the government of Jones dos Santos Neves. From that landfill materialized up the process of verticalization of the Centre, consolidating it with the formation of the Central Area of Victoria.