

**DE QUE TEMPO É ESTE LUGAR?
OU SOBRE A PERSISTÊNCIA DA FORMA URBANA EM VITÓRIA**

Flavia Ribeiro Botechia
Prefeitura de Vitória
flaviabotechia@gmail.com

RESUMO:

Neste artigo, que deriva de investigação de Doutorado desenvolvida na Universidade Presbiteriana Mackenzie – São Paulo propõe-se apresentar a estrutura da pesquisa desenvolvida acerca da persistência das formas urbanas, detalhando os principais aspectos teóricos que deram suporte à construção (e verificação) das hipóteses e os resultados obtidos. Com este objetivo, o artigo está organizado em duas partes: na primeira, serão apresentados autores seminais referentes à temática sugerida percorrendo exemplos de estudos europeus e latino americanos. Na segunda parte o objeto empírico, o Eixo Maruípe será apresentado em uma linha do tempo regressiva percorrendo os períodos históricos brasileiros, em cada um dos quais foram analisadas fontes documentais cartográficas e textuais, assim como explicitar a discussão teórica produzida.

Palavras chave: persistência; forma urbana; Maruípe.

GT- “8”: “Geografia histórica urbana”

1 INTRODUÇÃO

Nas leituras de Morris (1979), Portas (2005), Kostof (1999/2009), Dias Coelho (2014) está explícita a oposição noção de cidade como obra acabada, entendendo cada qual a sua maneira a coexistência no tecido urbano de diferentes elementos da forma urbana, produzidos em diferentes tempos e com ciclos de vida autônomos. Esta referida dessincronização elementar está relacionada à, pelo menos, dois processos morfológicos: o de contínua transformação, como o que acontece mais frequentemente com edificações e usos; e outro que lida com a estagnação das estruturas, principalmente, no que se refere ao traçado e ao parcelamento fundiário (CONZEN, 1960).

Ao observar nos traçados urbanos vestígios de épocas anteriores, as evidências materiais apontam para edifícios, catedrais, edificações ordinárias; entretanto, não se deve esquecer que os elementos bidimensionais, ruas, lotes e praças, também possuem níveis de perenidade. É assim que um antigo caminho pode ser a forma do eixo de uma rodovia; pretéritos canais de irrigação ou drenagem, a direção de atuais vias urbanas pavimentadas; tramas agrícolas primitivas, refletidas em limites de lotes ou quarteirões. Com esse raciocínio seria possível identificar indícios, através da análise documental, de que a forma atual da cidade é consequência de um processo de *permanência* (sedimentação) e *persistência* (deformação) de estruturas anteriores sejam elas materiais ou mesmo imateriais (PINON, 2008).

Alguns termos podem ser associados ao processo de estagnação, temática que interessa à pesquisa de doutorado, desenvolvida junto à Universidade Presbiteriana Mackenzie – São Paulo, sob orientação da Profa. Dra. Maria Isabel Villac,¹ tais como inércia, permanência, persistência. Entretanto, estes não devem ser tratados como sinônimos. Para estudar os elementos que atravessam diferentes períodos, propõe-se como chave de interpretação trabalhar a noção de *persistências morfológicas* [*PER-*, da *preposição do latim*, “através de”, “por entre”; -*SISTERE*, “*permanecer firme*”, “*ficar firme*”], cuja etimologia indica “ser constante, perseverar, insistir”; do latim *persistere*; persistência (século XVII); persistente (século XVII).

¹ Agradecimentos ao Fundo Mack-pesquisa, a Universidade Presbiteriana Mackenzie, a Prefeitura de Vitória e ao Facitec – Fundo de Apoio à Ciência e Tecnologia do Município de Vitória.

Com esta questão inicial como foco principal foi possível elaborar o principal objetivo da tese, qual seja, identificar os elementos morfológicos de maior persistência na longa duração, a partir da análise de objeto empírico. Para tanto, a estratégia metodológica adotada amparou-se no campo teórico da morfologia urbana e, mais especificamente, na abordagem morfológica histórico-geográfica (KROPF, 2009), o que por consequência levou ao emprego dos métodos de análise comparativa, histórico-regressiva e de individualização dos elementos da forma urbana. Norteadas por este objetivo, partiu-se da hipótese de que dentre os elementos urbanos, é o elemento bidimensional, em especial a rua, aquele com maior longevidade e, dentre outros, o mais persistente no tempo.



Figura 1 - Mapa do Estado do Espírito Santo, Brasil. Fonte: Elaborado por Botechia (2017) a partir de base do *Google Maps*.



Figura 2 - Mapa do município de Vitória. Fonte: Elaborado por Botechia (2017) a partir de base do *Google Maps*.

Como objeto empírico, propôs-se verificar esta hipótese através do estudo de um objeto empírico, um eixo viário formado por um conjunto de avenidas localizadas a nordeste da cidade de Vitória (Espírito Santo, Brasil; Figuras 1 e 2) que aqui se denominará por Eixo Maruípe. Justifica-se esta escolha pois se acredita também por hipótese que tal eixo poderia ser a persistência de parte de uma estrada do período do Império do Brasil que no seu trajeto atravessava a ilha de Vitória e era denominada *Estrada Geral da Costa*. Como condição geográfica o município de Vitória constitui-se ponto central da Região Metropolitana e é constituído em parte de uma ilha principal, com área de 29,31 km², além de outra parte continental, situada a norte, com 39,66 km². E durante quatro séculos o único ponto de

interligação físico entre ilha e continente se deu através do estreito do Canal da Passagem, localizado também a nordeste.

Neste artigo científico pretende-se apresentar o conteúdo parcial da tese desenvolvida, detalhando-se os principais aspectos teóricos e os resultados obtidos. Isto posto, o artigo está organizado em duas partes: na primeira, são apresentados autores seminais referentes à temática sugerida, apresentando exemplos europeus. Na segunda parte o objeto empírico é apresentado, juntamente com os dados obtidos em uma linha do tempo regressiva, percorrendo os períodos históricos brasileiros da República, Império e Colônia, a partir da análise de fontes documentais cartográficas, iconográficas e textuais. Ao final do artigo serão apresentados resultados e discussões.

2 PERSISTÊNCIAS MORFOLÓGICAS

Dentre as leituras e pesquisas realizadas durante a etapa inicial da pesquisa, alguns autores fundamentais ganharam protagonismo mostrando-se essenciais para a compressão do processo morfológico da persistência, ao se deter sobre o caso europeu: Pierre Lavedan (1926), M.R.G. Conzen (1960) e Pierre Pinon (2008).²

O historiador francês Pierre Lavedan (1926), discípulo de Marcel Poète, é reconhecidamente um dos primeiros teóricos a fazer um estudo sistemático e aplicado sobre a persistência da forma urbana. Ao identificar os elementos geradores da planta da cidade através de análises cartográficas, o autor identifica uma lei, “não universal, nem absoluta”, a qual denomina “*loi de la persistence du plan*” (lei da persistência da planta). Segundo esta lei, formulada por Lavedan, as ruas de uma cidade valem pelo tempo em que foram construídas, mas podem perdurar além deste tempo. Com isso, o conhecimento da planta urbana atual contribui no conhecimento e interpretação das plantas de períodos anteriores pelo simples fato de que pode ser estabelecida uma conexão comparativa entre ambas. E esta conexão é feita a partir dos elementos que permanecem.

² Entretanto, registra-se que se trata de um recorte, pois há outras bibliografias como os estudos elaborados pelo grupo *Formaurbislab*, coordenado pelo Professor Dr. Carlos Dias Coelho e os estudos latino-americanos assim como registrado na tese.

O ponto inicial desta identificação se deu pela observação de três tipos de cidades, aquelas paradas no tempo que tendem a cair no ostracismo, as que foram destruídas por eventos violentos como guerras ou catástrofes naturais e, ainda, aquelas que sofreram transformações sistemáticas. Lavedan, portanto, testa o argumento de que as formas urbanas são transmitidas no tempo e faz um estudo das plantas de seis cidades tentando identificar casos de persistências: uma estrada no caso de *Tell el Amarna*, o plano da antiga cidade de *Salonique*, caminhos medievais de *Fourvières*, a muralha medieval convertida no caminhamento das avenidas em *Beaumont*, além de outros exemplos em *Périgord*, *Cambridge*, Paris e Munique. Após uma série de estudos aplicados e comparativos, como uma das conclusões o autor observa que no caso das cidades refeitas sem a intervenção direta do Estado e num intervalo temporal onde destruição e reconstrução estão próximas, há uma forte tendência à recuperação espontânea (através da memória) da forma pretérita.

Pierre Pinon, anos mais tarde, com a publicação do artigo *Défense et illustration de la Loi de persistance du plan* (2008), recupera a escrita de Lavedan e identifica a persistência de fragmentos de tecidos urbanos preexistentes na análise de plantas de algumas cidades francesas de fundação romana. Faz isso defendendo como método de reconstituição da materialidade do traçado, a prospecção retrospectiva feita através das fotografias aéreas, mapas cadastrais e análise morfológica dos tecidos urbanos. Procedendo então com a análise retrospectiva das plantas cadastrais de Bourges, Amiens, D'Autin, Limoges e Paris, Pinon recupera o que ele denominou por “três leis da persistência da planta” e também as diferenças conceituais entre persistência e permanência (tratadas também por Lavedan, no texto de 1926). Portanto segundo o autor (PINON, 2008, p. 129-132), para tanto, é necessário que se verifique antes de iniciar qualquer pesquisa: a existência de tipos de plantas urbanas (de matriz colonial, ortogonal, romana, etc., a depender da história da cidade); o fenômeno da conservação do traçado (identificação preliminar de evidências topográficas, implantação de edifícios, antigos caminhos); e a possibilidade de se reconstituir as plantas originais. Para Pinon, no caso da persistência, a estrutura do elemento urbano se modifica, quase sempre no sentido de uma deformação.

O geógrafo alemão Conzen (1960), ao se deter sobre análises morfológicas de pequenas cidades e vilas inglesas identificou, por sua vez, a existência de processos morfológicos que agem sobre a substituição das formas urbanas, em três escalas: da planta da cidade, da edificação e do uso.

Pelo menos dois verbetes do *Glossário de termos técnicos*, elaborado por este autor, fazem referência à persistência: *Persistence of inherited forms* e *Systematic differentiated persistence of forms (principle of)*. Na definição destes termos, Conzen afirma que o plano urbano (composição bidimensional da planta da cidade) é dentre os elementos morfológicos aquele mais persistente e que a longevidade das formas urbanas está relacionada ao seu uso (CONZEN, 2004, p. 253).

Dentre os diferentes casos de persistência citados e identificados nas leituras realizadas, àquele sobre a persistência material de um caminho antigo no traçado urbano ganhou protagonismo e interesse destacados. Esta relação entre preexistência e forma atual poderia ser identificada na cidade de Vitória e seus arredores? A falta de estudos com este perfil sobre a região, em paralelo à identificação de cartografias nos arquivos locais que possibilitavam este tipo de investigação, levou ao desenvolvimento de um estudo aplicado que se apresenta, em parte, a seguir.

3 O OBJETO EMPÍRICO

Na tentativa de individualizar um objeto empírico que pudesse ser estudado em Vitória e arredores, recorreu-se prioritária e primeiramente ao estudo de cartografias identificadas no projeto de pesquisa Atlas Urbanístico de Vitória (BOTECHIA; BORGES, 2014).

Um desses documentos foi uma cartografia produzida em 1896, pela *Comissão de Melhoramentos da Capital*, denominada *Esboço da planta da ilha da Victoria*. Como parte do conjunto cartográfico que compõe o *Projecto de um Novo Arrabalde* esta referida carta, colorida, produzida a escala 1/20.000 teve como objetivo representar numa planta de situação do município, o novo bairro projetado por Francisco Saturnino Rodrigues de Brito (Figura 3). Acompanha este documento, uma legenda. Dentre as indicações constantes nesta legenda, há a convenção gráfica de uma linha, na cor preta, indicada como “caminho para tropas”. Em paralelo a este caminho encontra-se representado um rio e as inscrições *Maruhype* e *Jucutuquara*.

Em outra cartografia (Figura 4) denominada *Estrada de rodagem (...)*, do mesmo conjunto anterior e, portanto, elaborado mesmo autor, consta a representação gráfica de um projeto viário (da referida estrada do título) que pretendia interligar o núcleo urbano existente ao novo arrabalde projetado. Em paralelo ao alinhamento da nova via, na planta indica-se uma linha preta sinuosa junto à indicação “estrada antiga”.

Seria pouco se não fosse possível, mesmo que à primeira vista, notar que esta linha preta, tanto na primeira quanto na segunda planta com a indicação caminho de tropas e/ou estrada antiga, segue (mais ou menos) a direção do conjunto formado pelas atuais Avenidas Vitória e Maruípe,³ em suas retas e curvas. Colocou-se, então, claramente uma pergunta: de que tempo seriam as avenidas? Se em 1896 já existiam, quem as projetou? Como e quando foram criadas?



Figura 3 - Documento cartográfico *Esboço da planta da ilha da Victoria*. Escala: 1/20.000. Fonte: Arquivo Público do Espírito Santo, 2015.

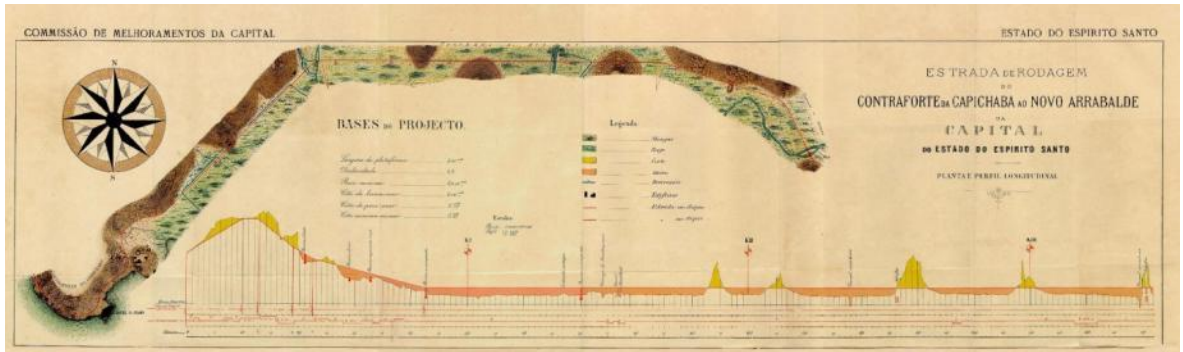


Figura 4 – Documento cartográfico “Estrada de Rodagem [...]”.
Fonte: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2015.

³ Maruípe aparece como uma toponímia da época colonial utilizada para indicar uma região, um bairro, um rio, uma fazenda, uma avenida e uma ponte na cidade de Vitória. Segundo consta Maruípe é um termo oriundo da língua tupi e significa “no rio dos mosquitos”, junção dos termos *mberu* (“mosca”); *y* (“água”); *pe* (“em”).

Buscando respostas, olhando outros mapas, lendo outros livros, chegou-se a uma hipótese para ser investigada: a Avenida Maruípe poderia ser a persistência de um trecho de uma estrada, correspondente a saída terrestre norte da ilha de Vitória, nomeadamente a Estrada Geral da Costa. Tendo esta hipótese de partida, procurou-se por indicativos sobre a formação e estruturação do território, utilizando-se a restituição cartográfica regressiva para comparar aspectos formais do eixo viário em questão.

Para fins de interpretação o Eixo Maruípe compreenderá uma sequência de vias, divididas em três trechos (Figura 5), e cada um dos períodos temporais percorrerá as fontes cartográfica, textual e iconográfica, sendo possível para o formato do artigo somente a apresentação parcial das informações obtidas.

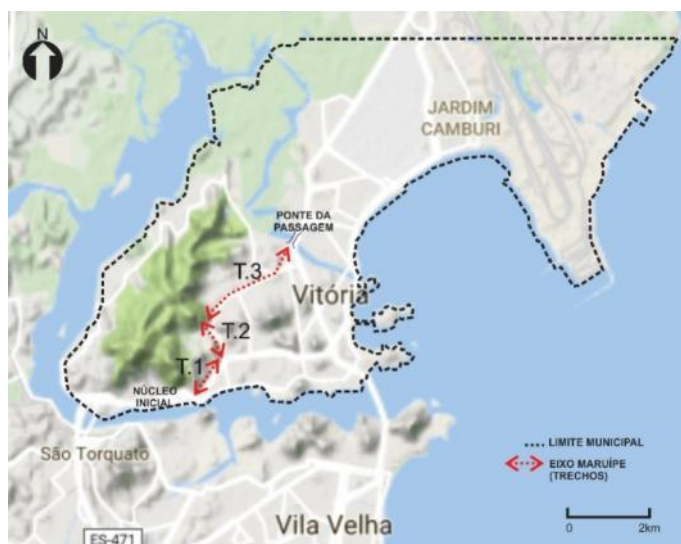
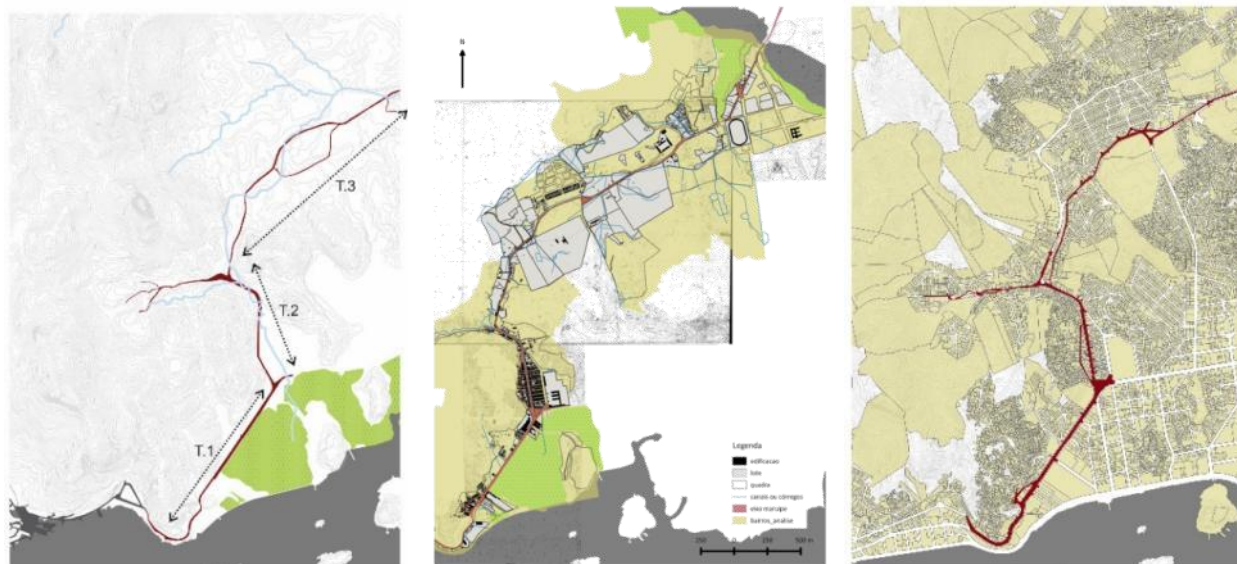


Figura 5 - Mapa do município de Vitória, com identificação do Eixo Maruípe subdividido em três trechos. Fonte: Elaborado por Botechia (2017) a partir de base do *Google Maps*.

Durante a República, a ilha de Vitória progressivamente foi urbanizada. O núcleo mais denso do povoamento de matriz colonial portuguesa encontrava-se em 1889 restrito a cerca de 6% da área total da ilha e as demais terras podem ser descritas como de propriedade do Governo ou de poucos particulares, tendo caráter suburbano ou rural (como era o caso das fazendas) cujo relevo era característico pelo bioma “mar de morros”,⁴ com uma porção de áreas alagadiças (ou de charco). A passagem do rural ao urbano se deu lentamente ao longo de todo o século e alguns vestígios anacrônicos podem ser identificados. Para dissecar este processo, foi necessário

⁴ AB´SABER, A. *Os domínios de natureza no Brasil*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

individualizar elementos e recorrer ao redesenho das plantas de cadastro elaboradas nos anos de 1911, 1946, 1979 (início, meio e fim do século XX) e documentos complementares (Figura 6).



Planta conjectural 1911

Planta conjectural 1946

Planta conjectural 1979

Figura 6 - Plantas conjecturais dos anos de 1911, 1946 e 1979 do município de Vitória, com identificação em destaque para a direção de parte do Eixo Maruípe. Fonte: Elaborado por Botechia (2017) a partir do georreferenciamento de plantas cadastrais utilizando software QGIS versão 2.6.1.

A partir do redesenho da Planta Cadastral de 1911, observou-se que o referido Eixo, objeto de análise em questão, entremeava uma região suburbana, percorrendo as linhas de vale e acompanhando a linha sinuosa do sopé das montanhas. Já tinha como ponto inicial a Rua Barão de Monjardim (Capixaba) e como limite final, a Ponte da Passagem. No primeiro trecho (Figura 5), em paralelo a um sinuoso caminho existente, construiu-se uma avenida e a partir dos limites do bairro Jucutuquara (T2), o caminho mantinha um paralelismo em relação aos rios existentes com a geometria em segundo plano. A característica formal de então se assemelhava mais a uma estrada do que propriamente a uma via urbana e passava por dentro de propriedades privadas como as Fazendas Jucutuquara e Maruípe. Não por acaso o melhoramento de ruas e das estradas, como retificação e pavimentação, foi tema frequente no discurso dos Presidentes de Estado durante a 1ª. República (1889-1930).

Em meados do século XX, apoiado nas informações decorrentes do redesenho da Planta Cadastral de 1946 (e documentos auxiliares), o Eixo Maruípe é representado ora como rodovia, ora como caminho carroçável. Das 34 pranchas identificadas, à escala 1/1.000, foram

selecionadas aquelas que continham referência ao Eixo. Com o redesenho, além de consulta a outros documentos, verificou-se que a forma urbana do período é resultante de uma série de ações pretéritas promovidas, principalmente pelo agente público estadual, que incluíram: retificação e urbanização das estradas convertendo-as em avenidas e ruas (Figura 7); canalização dos rios e córregos; drenagem do solo; parcelamento das glebas maiores e suburbanas em propriedades menores e urbanas (como chácaras ou loteamentos).

O levantamento cadastral subsequente, executado em 1979 pela empresa *Maplan S.A.* por solicitação da Prefeitura de Vitória, utilizou-se da metodologia da aerofotogrametria para fins cadastrais e topográficos. Das ortocartas geradas a partir do voo, representadas na escala 1/2.000, foram selecionadas as pranchas referentes ao Eixo Maruípe para redesenho e interpretação. Através desse procedimento foi possível compreender que o trecho inicial (T1) se consolidou em relação à forma da avenida (largura e extensão), intensificando-se a ocupação de suas bordas com parcelamentos e construções. Em Jucutuquara (T2), a via principal possuía cerca de 20 metros de largura e o córrego que passava pelo centro estava completamente tamponado, já correspondente a seu aspecto atual. Entre Fradinhos e a Ponte da Passagem (T3), observou-se o início da construção de uma via paralela à Avenida Maruípe, com objetivo de alargamento e retificação.

Entretanto, se por um lado a ação de agentes públicos, durante o século XX, desenhou e executou a forma urbana deste Eixo em práticas sucessivas, sobrepostas e acumulativas registradas na cartografia, por outro lado, em nenhuma das Mensagens de Presidentes de Estado, ou outra fonte textual consultada, indica-se que a Avenida (ou estrada ou via) foi aberta ou construída na República. Não foram identificados também relatos de aspectos como grandes alterações de trajeto, envolvendo desapropriações, salvo especificamente em parte final do trecho (T3). O que se nota é sempre um registro de intervenções de melhoramento, alargamento, pavimentação e retificação do eixo existente, incluindo as inúmeras dificuldades técnicas e financeiras... Poder-se-ia supor que esta direção de vias pudesse ser anterior a isso? Pelo que se pode verificar, já no Império havia estradas gerais e estradas vicinais, suporte físico para deslocamentos terrestres de comerciantes, viajantes, carteiros, tropas, registradas através de textos e plantas.



Figura 7 - Fotografia do início da Avenida Vitória, em 1920: traçado e implementação da linha de bonde. Fonte: Arquivo Público do Espírito Santo.

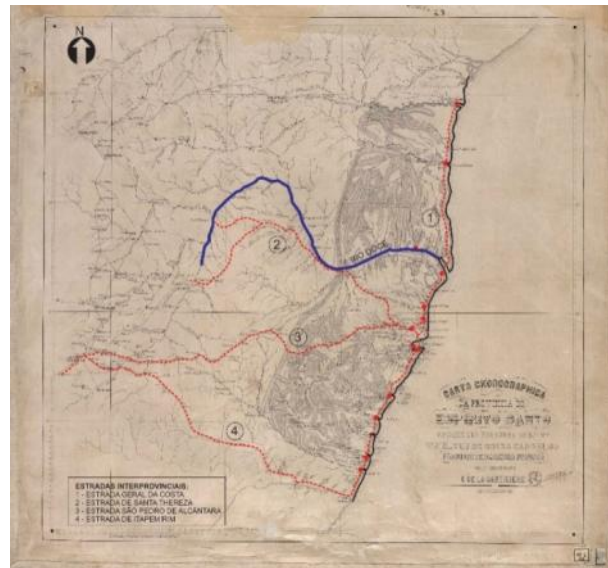


Figura 8 - Estradas Interprovinciais na Carta Chorographica da Província do Espírito Santo (1861). Fonte: Intervenções elaboradas por Botechia (2017) sobre mapa original fornecida pela Biblioteca Nacional do Brasil.

No período do Império do Brasil, pelo Espírito Santo, passavam quatro estradas gerais interprovinciais, nomeadamente, Estrada Geral da Costa (sem data de inauguração identificada); Estrada de São Pedro de Alcântara (ou Estrada do Rubim, 1814); Estrada de Itapemirim (1830); Estrada de Santa Thereza (1848-49) (Figura 8).

Das sete cartas analisadas mais detidamente na tese, a Estrada Geral da Costa foi referida em cinco delas: as cartas do Espírito Santo produzidas nos anos de 1817, 1850, 1861, 1866, 1878.⁵ Este registro, alinhado aos registros textuais, comprova a existência deste elemento e a importância deste na conexão terrestre entre núcleos de povoamento. Mais do que isso numa aproximação à ilha de Vitória, demonstra-se que esta Estrada passava por dentro dos limites insulares e possuía a direção do Eixo Maruípe. Importante eixo da circulação para o perfil comercial que se dava no Império, a Estrada Geral da Costa é mencionada em diversos Relatórios de Presidentes da Província, além de ser indicada em algumas das cartografias do mesmo período.

⁵ A cartografia utilizada nesta etapa corresponde aos documentos: Atlas Guia de Caminhantes (1817); Carta Topographica e Administrativa da Província do Espírito Santo erigida sobre os documentos mais modernos (1850); Carta Chorographica da Província do Espírito Santo (1861); Mappa Geral da Província do Espírito Santo relativo as colônias e as vias de comunicação (1866); Planta da parte da Província em que estão compreendidas as colônias, organizada na Inspeção das Terras e Colonização pelos engenheiros C. Cintra e C. Rivière (1878). Fonte: Biblioteca Nacional do Brasil.

Uma das primeiras leituras acerca desta Estrada é atribuída, por Sartório (2007), ao Governador Francisco Alves Rubim (1812-1819), que a descreve como um eixo à beira mar que interliga as Capitanias do Rio de Janeiro à Bahia, tendo Vitória como uma espécie de ponto médio: “A estrada geral corre junto ao mar, ou próximo a elle (...)” (RUBIM, 1840/2003, p. 20). Nos cerca de cinquenta *Relatórios de Presidentes da Província do Espírito Santo* consultados no desenrolar da pesquisa, a Estrada Geral da Costa aparece mencionada diretamente em 30% deles. Nestes, por sua vez, são ressaltadas suas características formais como sinuosidade, estreiteza, irregularidade, com um aspecto “quase” natural, dando indícios de que se trata de uma forma persistente:

Tenho mandado quebrar algumas pedras, que existem no caminho da Capichaba e que tornão difficil o transito, e continuarei á authorisar esta despesa por julgá-la indispensável, e a qual ha sido, e será dedusida da verba—Estiadas — por que considero esse caminho, como princípio da estrada geral para as villas do Norte (ESPÍRITO SANTO (Província) Presidente (Filippe Leal), 1850, p. 24).⁶

Entretanto, mais uma vez, em nenhum momento durante a consulta destes documentos, ou mesmo de outros documentos como os relatos de viajantes, por meio de nenhum trecho de texto identificado se pode compreender que a Estrada foi aberta durante o Império, ou que foi construída naqueles anos, ou mesmo que uma equipe de técnicos se dirigiu à campo para escolher o melhor lugar para sua construção. Antes, e pelo o contrário, esta parece sempre ter estado ali... Uma vez que “sempre” é um advérbio que se deve evitar, coloca-se a dúvida novamente sobre o tempo desta forma. Não poderia ter sido o Eixo Maruípe uma forma produzida no período temporal anterior?

Reconhece-se que durante o período colonial e pré-colonial, os povos nômades e seminômades que ocupavam o território brasileiro tinham lógicas de circulação por caminhos de terra e de mar, o mesmo se dando no período colonial a partir da chegada dos portugueses (REIS, 1968/2001; HOLANDA, 1994). Estes caminhos estão indicados em cartografias e textos de forma descritiva que, contudo e infelizmente, não foram identificadas no período de estudo disponível.

O que se pode verificar foram informações advindas de historiadores, geógrafos e arqueólogos. O estudo arqueológico coordenado pelo arqueólogo Celso Perota (Universidade Federal do Espírito Santo - UFES/PRONAPA, 1960/1970) identificou em Vitória vestígios de primitivas

⁶ Na transcrição do documento foi mantida a grafia original.

aldeias indígenas. Dentre as áreas que guardam evidências materiais da presença da cultura pataxó na ilha destacam-se algumas: região do bairro Fradinhos (sítio arqueológico); proximidades do Quartel da Polícia Militar (nas imediações da Avenida Maruípe); Cemitério de Maruípe; e Morro do Macaco. Assim sendo, os fragmentos recolhidos pelos arqueólogos em suas escavações apontam para a existência de aldeias não só na colina central, mas ao longo do Eixo em estudo.

Pois se haviam os pontos de assentamento supostamente deveriam existir as linhas (caminhos) que interligavam estes pontos. Como sinalizam Sergio Buarque de Holanda (1994) e Gloria Kok (2009), durante o período colonial e imperial no Brasil, alguns destes caminhos podem ter sido em parte aproveitados das trilhas estreitas (onde se andava em fila) utilizadas pelos povos indígenas, que para se deslocar por terra seguiam ora as linhas de talvegue, ora as linhas de cumeada a depender das condições tipo-mórficas do território. No caso específico da região em estudo além da questão físico-territorial, corrobora a importância das linhas de talvegue para deslocamentos, a prática comum dos índios de caminhar em paralelo aos rios (PEROTA, 1979; HOLANDA, 1994; KOK, 2009).

Com tais características e aspectos formais locais, volta-se a questão inicial: de quando é o Eixo Maruípe? A pesquisa inflete no sentido de argumentar sobre a tese de que o Eixo Maruípe pode ter sido, nos limites da ilha, parte de um caminho indígena entre aldeias que já se enunciava no século XVI. Este indicativo, como se nota, retrocede além do que foi proposto inicialmente, mas apresenta-se de modo imponderável.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Através desta coleção de fragmentos, é possível afirmar a existência de uma ligação terrestre entre o núcleo de povoamento inicial, em Vitória, seguindo na direção norte, possivelmente oriundo do período colonial e que durante os séculos XVII e XVIII se estabilizou, pouco a pouco, por consequência de sua função como rota comercial. Entretanto, este não foi o único motivo de sua persistência. As características topográficas locais também influenciaram na manutenção do eixo e do trajeto da via. Assim, a partir dos dados pesquisados em relação ao Eixo Maruípe constata-se a existência de três escalas de persistência morfológica: a escala do território, da cidade e na região.

Quanto à persistência na escala do território, o Eixo Maruípe é um vestígio material do que teria sido uma das estradas interprovinciais do Espírito Santo, aquela denominada Estrada Geral da Costa. Descrita nos documentos como estreita e sinuosa, que corria em paralelo ou junto ao mar, sem data definida de inauguração, quase natural, se estendia desde o sul e continuava a se conectar com os principais núcleos litorâneos ao norte. Numa comparação morfológica, amparada nos documentos encontrados e na qual são consideradas as linhas de talvegue da ilha, direção, inflexões, portanto, o conjunto de vias que formam o Eixo Maruípe não foi uma criação da República, mas já existia no Império.

Entretanto, com o desenvolvimento das leituras, em algum momento, passou-se a acreditar que era possível retroceder no tempo ainda um pouco mais. Pelas descrições físicas desta estrada nos Relatórios e Mensagens dos Presidentes da Província do Espírito Santo não se percebia, como na descrição das demais estradas, um tom sobre as tentativas para sua abertura, os sucessos, os fracassos... Pelo contrário, havia com frequência uma abordagem sobre a necessidade de melhorar, de investir, de pavimentar, de torná-lo um eixo carroçável.

O que parece semântica poderia ser o indício de uma persistência deste objeto na escala da cidade. Esta segunda escala de persistência ampara-se nas evidências de que existiam, nos limites da ilha, caminhos indígenas entre as aldeias existentes naquela pequena escala que seguiam as linhas de talvegue em paralelo aos rios. Seguindo a direção norte, a linha de talvegue mais evidente é justamente o encaminhamento do Eixo Maruípe, por entre os Morros São João, Romão, Cruzamento, Jucutuquara, Macaco, Engenharia. Assim passou-se a supor que o trecho da estrada imperial que passava por dentro da ilha poderia ser a persistência de uma antiga trilha indígena do período colonial.

Numa terceira escala de persistência, considerou-se o processo de urbanização da região nordeste de Vitória por onde o Eixo Maruípe passa. Durante o século XX, esta região composta basicamente por duas fazendas maiores – Maruípe e Jucutuquara - foi vendida, parcelada em loteamentos, doada parcialmente ao Governo. Aos poucos, através da ação de agentes do Estado, a outrora estrada foi passando a ser denominada rua ou avenida por meio de uma série de melhoramentos. A toponímia estrada se apagou, mas não seu direcionamento ou sua materialidade.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo da pesquisa que se desenvolveu no doutorado o objeto de verificação da tese foi ganhando protagonismo. Na primeira fase da pesquisa, considerada como os dois primeiros anos até a Banca de Qualificação, foram fundamentais a seleção de leituras (recorte teórico) e a recolha de documentação em entidades custodiadoras sediadas no Estado do Espírito Santo.

Esta manifestada leitura, resumidamente referenciada neste artigo, foi norteadada pelo campo teórico da Morfologia Urbana, englobando também autores da história urbana e geografia, tornando-se fundamental tanto na construção do quadro teórico, quanto na identificação de estudos de caso semelhantes. Desta fase destacou-se um interesse específico, já explicitado no artigo, sobre o tempo das formas. Quão duráveis são as formas? Existem padrões para esta duração? Por que e como duram as formas? Qual o elemento urbano mais persistente?

Na segunda fase da pesquisa, ou seja, após a defesa de qualificação a dedicação foi sobre trabalhar com a documentação recolhida, fundamentada no quadro teórico construído. Nesta movimentação foi possível ser mais específico e detalhar as questões postas por autores que tratavam o que parecia ser a temática central da tese: a longevidade dos elementos da forma urbana. Essas leituras tiveram como ponto de partida MRG Conzen, Pierre Lavedan e Pierre Pinon, construindo o quadro teórico principal e contribuindo numa definição mais precisa do recorte territorial.

Acredita-se ainda na potência dos desdobramentos e das novas (e renovadas) possibilidades de pesquisa, das lacunas que foram deixadas e das que foram preenchidas, assim como na aplicabilidade do método elaborado a outras situações e, mesmo, a outras escalas. Pretende-se afinal, com isso, que o caminho construído para o estudo da morfologia urbana seja duradouro e possa abrir novas portas.

6 REFERÊNCIAS

BOTECHIA, F. R.; BORGES, H. F. Projeto Atlas Urbanístico de Vitória: inventário dos planos urbanos para a cidade de Vitória ao longo do século XX. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, 3., 2014, São Paulo. **Anais eletrônicos...**

CONZEN, M.R.G. **Alnwick, Northumberland: a study in town plan analysis.** Londres: Institute of British Geographer, 1960.

_____. **Thinking about urban form.** Papers on Urban Morphology, 1932-1998. Oxford: Peter Lang Publishers, 2004.

DIAS COELHO, C. (org.). **Cadernos de Morfologia urbana: o tempo e a forma.** Volume 2. Lisboa: Argumentum, 2014.

ESPÍRITO SANTO (Província). Presidente (1849-1851: Filippe Leal). **Relatório com que o Exm. Sr. Filippe José Pereira Leal Presidente da Província do Espírito Santo abriu a sessão ordinária da respectiva Assembléia Legislativa, no dia vinte e cinco de julho do corrente ano.** Vitória: Typ. Capitaniense de Pedro Antonio D´Azeredo, 1850.

HOLANDA, S. B. de. **Caminhos e fronteiras.** São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

KOK, G. Vestígios indígenas na cartografia do sertão da América portuguesa. **Anais do Museu Paulista,** São Paulo, v. 17, n.2, p. 91-109, 2009.

KOSTOF, S. **The city shaped: urban patterns and meanings through History.** London: Thames & Hudson, 1999/2009.

KROPF, K. Aspects of urban form. **Urban Morphology,** v. 13 (2), p. 105-120, 2009.

LAVEDAN, P. **Qu'est-ce que l'urbanisme?** Paris: Henri Laurens, 1926.

MORRIS, A. E. J. **Historia de la forma urbana.** Barcelona: Gustavo Gilli, 1979.

PEROTA, C. Sítios arqueológicos e acervo pré-histórico no Espírito Santo. **Revista Fundação Jones dos Santos Neves,** Vitória, Ano II, n.4, p. 19-20, 1979.

PINON, P. Défense et illustration de la "Loi de persistance du plan": le problème de la survivance du tracé des rues dans les villes françaises d'origine antique. En: BALLEST, P. et al. (orgs.). **La Rue dans l'Antiquité: définition, aménagement, devenir.** Rennes: Universitaires de Rennes, 2008. p.129-140.

PORTAS, N. **Os tempos das formas: a cidade feita e refeita.** Guimarães: Universidade do Minho, 2005.

RUBIM, F. A. **Memórias para servir à história até ao anno de 1817 e breve noticia estatística da Capitania do Espírito Santo, porção integrante do Reino do Brasil, escriptas em 1818, e publicadas em 1840 por hum capixaba.** Lisboa: Imprensa Venesiana, 1840-2003.

SARTORIO, E. A. **A trilha sagrada: anatomia histórica das estradas.** Vitória: Ed. do autor, 2007.