

# Os caminhos e a forma urbana: metamorfoses no tempo do Eixo Maruípe

**Flavia Ribeiro Botechia**

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Universidade Federal do Espírito Santo

## Resumo

**Neste artigo, que deriva de investigação de Doutorado desenvolvida junto à Universidade Presbiteriana Mackenzie (São Paulo), propõe-se apresentar os principais aspectos teóricos que dão suporte à construção (e verificação) das hipóteses e resultados obtidos. O artigo está organizado em duas partes. Na primeira parte serão apresentados referencial teórico e objeto empírico. Na segunda parte será evidenciado o resultado da pesquisa em uma linha do tempo regressiva, percorrendo os períodos históricos brasileiros da República, Império e Colônia, na qual se analisam fontes documentais cartográficas e textuais.**

## Abstract

**In this article, which derives from PhD research, developed at Universidade Presbiteriana Mackenzie (São Paulo), it is proposed to present the main theoretical aspects that support the construction (and verification) of the hypotheses and results obtained. The article is organized in two parts. In the first part, a theoretical framework and an empirical object will be presented. In the second part, the result of the research will be shown in a regressive timeline, covering the Brazilian historical periods of the Republic, Empire and Colony, in which cartographic and textual documentary sources are analyzed.**

## Introdução

Autores como Morris (1979), Kostof (1999/2009), Portas (2005), Dias Coelho (2014) se opõem à noção de cidade como obra acabada. Com esta perspectiva contribuem ao entendimento de que no tecido urbano coexistem diferentes elementos da forma urbana, produzidos em diferentes tempos e com ciclos de vida autônomos. Dessincronização elementar que se relaciona à, pelo menos, dois processos morfológicos (CONZEN, 1960): 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.

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 também possuem níveis de perenidade. No desenvolvimento da investigação, norteadas pelo objetivo pretendido, partiu-se da hipótese de que dentre os elementos urbanos, é o elemento bidimensional, em especial a rua, aquele com maior longevidade, portanto, dentre outros o mais persistente no tempo. Lança-se notadamente e conjuntamente também uma conjectura: dados sociais, jurídicos, econômicos, políticos não podem ser invocados como única explicação da longevidade das formas pois há aspectos materiais e físicos que devem ser considerados na avaliação da persistência morfológica.

Propôs-se verificar esta hipótese por meio do estudo de um eixo viário específico, formado por um conjunto de avenidas localizadas à Nordeste da cidade Vitória (Espírito Santo, Brasil)<sup>1</sup> que aqui se denominará por Eixo



Figure 1. Mapa do município de Vitória, com identificação do Eixo Maruípe subdividido em três trechos. Fonte: Elaborado pelo autor a partir de base do Google Maps

Maruípe (**Figura 1**). Justifica-se esta escolha pois acredita-se também por hipótese que este 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*.

Na tentativa de individualizar um objeto específico que pudesse ser estudado em Vitória, e arredores, considera-se que o ponto de partida foi pesquisa nos Arquivos, entidades custodiadoras sediadas no município. Dentre toda a documentação identificada e recolhida nestas consultas, estima-se que alguns documentos contribuíram fortemente tanto à identificação do objeto quando à construção da hipótese de trabalho.

Um deles é uma cartografia produzida, em 1896, pela *Comissão de Melhoramentos da Capital* denominada *Esboço da planta da ilha de Vitória* (**Figura 2**), autoria de Francisco Saturnino Rodrigues de Brito. Acompanha este documento, uma legenda onde 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 denominada “Estrada de rodagem (...)”, do mesmo conjunto anterior consta a representação gráfica de um projeto viário (da tal estrada) que seguia desde o núcleo urbano existente até o novo arrabalde projetado. Sobreposta 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 das atuais Avenidas Vitória e Maruípe<sup>2</sup> em suas retas e curvas... Colocou-se, então, claramente uma pergunta: de que tempo seriam as avenidas que percorrem a região de Maruípe? Se em 1896 já existiam, quem as projetou? Como e quando foram criadas?

Este artigo, que deriva de investigação de Doutorado (BOTECHIA, 2017) desenvolvida junto à Universidade Presbiteriana Mackenzie (São Paulo),<sup>3</sup> foi organizado em duas partes. Na primeira parte serão apresentados autores seminais referentes a temática sugerida,

percorrendo exemplos europeus e latino americanos. Na segunda parte o objeto empírico será apresentado, juntamente com uma parte da pesquisa que se desenvolve. Os dados obtidos foram trabalhados em uma linha do tempo regressiva, percorrendo os períodos históricos brasileiros da República, Império e Colônia (Figura 3), na qual se analisam fontes documentais cartográficas e textuais.

## Resultados e discussões

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 hipótese 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.

Por meio 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, como um resultado parcial da pesquisa, constata-se a existência de três escalas de persistência morfológica: a escala do território, da cidade e na região.

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. O que se nota é sempre um registro de intervenções de melhoramento, alargamento, pavimentação e retificação do eixo existente (Figura 4), incluindo as inúmeras



Figure 2. Documento cartográfico *Esboço da planta da ilha de Vitória* (1896). Fonte: Arquivo Público do Espírito Santo.

dificuldades técnicas e financeiras... O que se nota é uma persistência da direção deste eixo.

Quanto à persistência na escala do território, o Eixo Maruípe é um vestígio material de parte do que teria sido uma das estradas interprovinciais do Espírito Santo, aquela denominada Estrada Geral da Costa. Descrita nos documentos como estreita, 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 na análise diacrônica conclui-se que o Eixo Maruípe é correspondente à uma parte da Estrada da Costa que passava por dentro da Ilha de Vitória. 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 da pesquisa, 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

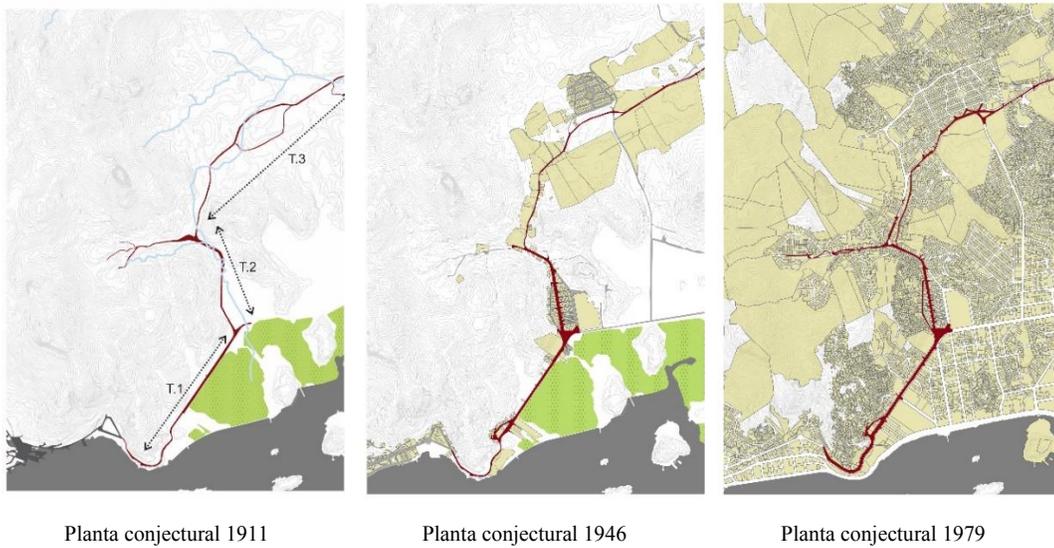


Figure 3. Plantas conjecturais dos anos de 1911, 1946 e 1979 do município de Vitória, com identificação em destaque para a direção de parte do Eixo Maruípe. Fonte: Elaborado pelo autor a partir do georeferenciamento de plantas cadastrais.



Figure 4. Avenida Vitória, em 1920: retificação do traçado e implementação da linha de bonde. Fonte: Arquivo Público do Espírito Santo.

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 existia, 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 e 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.

Entretanto, mais uma vez, em nenhum momento durante a consulta destes documentos, ou mesmo de outros como relatos de viajantes, em 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, parece sempre ter estado ali... Não poderia ter sido o Eixo Maruípe uma forma produzida no período colonial?

Primeiramente, reconhece-se que durante o período 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 (HOLANDA, 1994; REIS, 1968/2001). Estes caminhos estão indicados em cartografias e textos de forma descritiva. Contudo e infelizmente, no caso do objeto de pesquisa, as informações contidas na cartografia não foram identificadas recorrendo-se aos sítios arqueológicos (**Figura 5**).

Pois se haviam os pontos de assentamento supostamente deveriam existir as linhas (caminhos) que interligavam estes pontos.... Como sinalizam alguns autores como Sergio Buarque de Holanda (1994) e Gloria Kok (2009), durante o período colonial e imperial no Brasil, haviam os caminhos de terra e os caminhos de mar. 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 (HOLANDA, 1994; KOK, 2009; PEROTA, 1979):

A transmissão dessa sabedoria indígena forneceu importantes informações sobre o território americano, desde os caminhos percorridos pelos rios até os morros e suas características. O conhecimento da topografia e geografia brasileiras permitiu aos colonos definir para os portugueses o que Claude Lévi-Strauss chama de cartografia indígena: ‘um acervo de informações espaciais, construído pela memória e enraizado, principalmente, nos sentidos (REIS, 2011, p. 41).

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. As transformações ocorrem? Sim e não. Concomitante às mudanças, o processo da permanência e persistência morfológica também ocorreu.

Acredita-se, com isso, que esta forma material que veio do passado atravessando as camadas do tempo, continua no presente. Torna-se, mais um exemplo dentre outros que ocorrem (como visto na Literatura por meio dos estudos da Broadway, em Nova Iorque, ou do Caminho Peabiru, em São Paulo), da forma indelével.

## Considerações finais

Ao longo da pesquisa que se desenvolve no Doutorado, e encontra-se em estado intermediário, o objeto de verificação da tese foi ganhando protagonismo. Na primeira fase da pesquisa, considerada como os dois primeiros anos até a Defesa de Qualificação, foram fundamentais as ações de seleção de leituras e recolha de documentação em entidades custodiadoras sediadas no Estado do Espírito Santo.

As leituras foram norteadas pela área temática da Morfologia Urbana, englobando autores também da História Urbana e tornaram-se



Figure 5. O Eixo Maruípe e os sítios arqueológicos. Fonte: Elaborado pelo autor a partir de base do Google Maps e do IPHAN/Superintendência Espírito Santo.

importante para construção do quadro teórico e para identificação de estudos de caso semelhantes. Destas leituras destacou-se uma questão específica, já explicitada no artigo, com interesse sobre o tempo das formas. Quão durável são as formas? Existem padrões para esta duração? Por que e como duram as formas? Qual o elemento mais persistente?

A recolha da documentação, no que lhe diz respeito, também trouxe informações e perguntas. Ao percorrer os arquivos o foco em destaque era localizar as plantas cadastrais da cidade de Vitória e cartografias complementares aos dados sobre o traçado urbano. Ao olhar estes documentos despontava uma dúvida: seria possível identificar através da análise cartográfica as formas mais antigas?

Ao mesmo tempo construía-se uma certeza: com aqueles documentos era possível fazer uma pesquisa com perfil morfológico, comparativo e retrospectivo. A aplicação da teoria à prática não se configurou como uma via de mão única pois exemplos e conceitos contribuíram à análise territorial, mas o contrário também foi verdadeiro. A análise do objeto retroalimentou a teoria. Neste mesmo sentido nota-se contribuições singulares que são conquistadas ao se proceder com uma análise morfológica.

Acredita-se que a análise urbana deve ser acrescida de outras camadas de interpretação, camadas nas quais o arquiteto expressa seu saber. A identificação de atores e agentes da forma urbana, o interesse sobre quem produziu a forma (e quais circunstâncias políticas e econômicas desta produção), tem equivalente relevância em relação à verificação sobre o que foi produzido, com qual geometria ou o processo com que esta forma foi produzida. O estudo da morfologia é, em vista disso, tanto uma porta aberta para entender o presente através do passado, quanto uma oportunidade para compreender e desenhar o futuro.

## Referências

BOTECHIA, F. R. (2017). A forma indelével: estudos morfológicos sobre a persistência elementar em Maruípe (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo.

CONZEN, M. R. G. (1960). **Alnwick, Northumberland: a study in town plan**

analysis. Londres: Institute of British Geographer.

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

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

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

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

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

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

REIS, F. P. (2011). **A serra das Esmeraldas: cartografia, imaginário e conflitos territoriais na Capitania do Espírito Santo (século XVII)**. Mestrado em História Social. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.

REIS, N. G. (1968/2001). **Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil (1500/1720)**. São Paulo: Pini.

## Notas

1. *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 km<sup>2</sup>, além de outra parte continental, situada a Norte, com 39,66 km<sup>2</sup>.*
2. *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").*
3. *Este artigo é parte de pesquisa de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Presbiteriana Mackenzie São Paulo, sob orientação da Profa. Dra. Maria Isabel Villac, e recebeu apoio institucional do Mack-pesquisa; da Prefeitura Municipal de Vitória e do FACITEC (Fundo de Apoio à Ciência e Tecnologia - Vitória).*