

Simpósio Temático: Percursos profissionais: Arquitetos e Urbanistas, a contribuição para a teoria e a prática no Brasil, 1920-1960

A atuação de Henrique de Novaes no urbanismo da cidade de Vitória

Eneida Maria Souza Mendonça

Arquiteta, doutora em arquitetura e urbanismo pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo e professora do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo e do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Espírito Santo

Resumo:

Este trabalho busca ressaltar a atuação do engenheiro Henrique de Novaes no que diz respeito à expansão planejada da cidade de Vitória, capital do Espírito Santo do ponto de vista urbanístico e político. Henrique de Novaes, natural de Cachoeiro de Itapemirim, no Espírito Santo, atuou prioritariamente no campo da engenharia, do urbanismo e da política, a despeito de ter elaborado também, projetos arquitetônicos. No âmbito da engenharia, seu campo de atividades direcionou-se aos serviços rodoviários, elaborando artigos e estudos sobre viação pública e dirigindo a construção de estradas de rodagem. Ainda no campo da engenharia, Novaes orientou tecnicamente projetos de topografia para a realização de barragens no Espírito Santo, além de serviços de abastecimento de água no Rio Grande do Norte. No âmbito urbanístico atuou no planejamento, expansão, remodelação e melhoria da cidade de Vitória, especialmente em três ocasiões: em 1917, no Plano Geral da Cidade e em 1931, no Plano de Urbanização e em 1945, no contrato do levantamento cadastral e Plano de Urbanização da Cidade de Vitória. No âmbito da política, tem destaque sua participação como prefeito de Vitória por duas vezes: de 1916 a 1920 e em 1945. No segundo mandato, foi possível observar como relevante sua atuação na contratação do urbanista Alfred Agache para a supervisão do Plano de Urbanização da Cidade de Vitória. A atuação técnico-política de Henrique de Novaes extrapolou a escala municipal, tendo em vista sua participação na direção técnica de estradas de rodagem no Espírito Santo e suas atividades no Ministério da Agricultura, no Rio de Janeiro. No entanto, sua atuação profissional externa à Vitória, acompanhada da fixação de residência na capital federal, não significou distanciamento crítico quanto às necessidades relativas ao contexto urbano do lugar, como expresso em seus planos.

Palavras-chave: história urbana, urbanização, planos urbanos

Abstract:

This paper intends to highlight the performance of the engineer Henrique de Novaes, regarding the planned expansion of the city of Vitória, the capital of Espírito Santo from an urbanistic and political point of view. Henrique de Novaes, born in Cachoeiro do Itapemirim, in Espírito Santo, primarily worked in the field of engineering, urbanism, politics, despite having also elaborated architectural projects. Within the engineering scope, his field of activity was road services, preparing articles and studies on public roads and managing the construction of roads. Still on the engineering field, Novaes technically guided topographic projects for the construction of dams in Espírito Santo besides water supply projects in Rio Grande do Norte. Within the urbanistic scope he worked on the planning, expansion, remodeling and improvements in the city of Vitória, especially on three occasions: in 1917, the General Plan of the City, in 1931, the Urban Plan and in 1945, cadastral survey contract and Urbanization Plan of the City of Victoria. Within the political scope, his participation as Vitória's mayor twice, from 1916 to 1920 and in 1945 can be highlighted. During his second term, one could see how important his role in hiring the urbanist Alfred Agache was for the supervision of the Urban Plan of the City of Vitória. Henrique de Novaes' technical and political performance surpassed the municipal scope, considering his participation in the technical management of the roads in Espírito Santo and also his performance in the Ministry of Agriculture, in Rio de Janeiro. However, his professional performance outside Vitória, as well as his living in the federal capital, did not mean a critical distance from the needs related to the urban context of the place, as expressed in his plans.

Key words: Urban history, urbanization, urban plans.

1. Introdução

A trajetória profissional e política de Henrique de Novaes, capixaba de Cachoeiro de Itapemirim coincide com importantes planos urbanísticos realizados para a cidade de Vitória, capital do Espírito Santo. Mesmo reconhecendo que a atuação deste engenheiro relaciona-se à escala mais ampla do território, ao abranger outras áreas do Espírito Santo e regiões do país, o foco deste artigo situa-se na sua atuação sobre o planejamento da cidade de Vitória.

É sempre oportuno lembrar que a origem de Vitória remete ao período colonial brasileiro, havendo registro de ocupação em 1551 (NOVAES, s/d e OLIVEIRA, 1975), ano oficializado como de sua fundação, a despeito de documentos anteriores

a esta data, já se referirem ao lugar (VITÓRIA, 2006). Esta ocupação remete à transferência da sede da capitania do Espírito Santo, de Vila Velha, fundada em 1535, para a atual Ilha de Vitória, considerada na ocasião, mais protegida dos ataques estrangeiros e da população nativa constituída pelos indígenas.

Mantendo-se como importante centro jesuítico regional, tendo em vista as fazendas e igrejas situadas no Estado do Espírito Santo e articuladas ao Convento de São Tiago, em Vitória, a cidade desenvolveu-se durante os primeiros séculos, ocupando as parte elevadas do território ao sul da ilha.

A expulsão dos jesuítas e a proibição de aberturas de caminhos em direção às Minas Gerais pelo Espírito Santo contribuíram para a estagnação do desenvolvimento de Vitória. A cidade passou então, a assumir uma função militar, ao receber cinco fortes, ao longo da Baía de Vitória, junto à área urbana. Embora Vitória fosse o centro urbano mais próximo das minas, a decisão de direcionar os caminhos destas para o Rio de Janeiro era uma demonstração explícita de força econômica e política. Para alguns autores, a centralidade econômica e política exercida pelo Rio de Janeiro perdurou no Império e mesmo após a Proclamação da República, propiciando a polarização da ação pública na execução dos mais diversos melhoramentos urbanos, enquanto era relativizada a importância de realização destes em núcleos urbanos mais ou menos próximos, como Vitória (VITÓRIA, 2006).

Neste contexto, a estagnação econômica e urbana de Vitória começou a se reverter somente a partir dos programas de colonização do interior capixaba por meio da imigração de estrangeiros, sobretudo italianos, a partir de meados do século XIX. Nesta época, uma nova dinâmica de ocupação se estabeleceu e contribuiu para povoar o interior do Espírito Santo em torno da cafeicultura, do mesmo modo que propiciou a construção de uma rede de cidades. Esta nova dinâmica favoreceu também o incremento portuário de Vitória; as principais obras públicas realizadas na cidade relacionavam-se diretamente aos períodos de elevada cotação do café no mercado externo. Esta realidade perdurou até meados do século XX, quando se iniciou uma crise na agricultura, seguida do estabelecimento de processos econômicos voltados à industrialização no Espírito Santo (ROCHA e MORANDI, 1991).

Preparando ainda o enredo para a abordagem da atuação de Henrique de Novaes no urbanismo da cidade de Vitória, é imprescindível indicar que com a colonização do território capixaba na segunda metade do século XIX pelos imigrantes, a

ascensão do café como principal produto econômico e o incremento do porto, a cidade tornou-se mais dinâmica, porém, também, mais vulnerável à transmissão de graves doenças que circulavam nos grandes centros urbanos mundiais. Mesmo que Vitória assumisse ainda diminuta proporção urbana, sua modesta condição de cidade não a isentava dos males epidêmicos da época, cuja chegada era favorecida pela sua função portuária.

Aos moldes de outros importantes centros urbanos, Vitória tornou-se foco de importante projeto como parte do programa de governo de Muniz Freire, presidente do estado do Espírito Santo entre 1892 e 1896. Seu programa visava centralizar as atividades econômicas, além das político-administrativas em Vitória ampliando e reestruturando a rede ferroviária direcionando-a ao porto da capital e reaparelhando o próprio porto para atendimento à nova demanda. Cabe assinalar que na ocasião, Vitória polarizava somente a produção da região central do estado, visto que a produção do sul era escoada pelo porto de Itapemirim e do norte pelo porto de São Mateus (CAMPOS JÚNIOR, 1985). Em caráter complementar e inserido no mesmo programa encontrava-se o projeto de expansão da cidade de Vitória com o intuito de apagar a relação da cidade com sua estrutura urbana colonial e apresentá-la como uma cidade moderna (MENDONÇA et alii, 2009).

Para tanto, foi contratado o engenheiro Saturnino de Brito, que em 1896 finalizou os trabalhos apresentando projeto e memorial, propondo para Vitória uma ampliação que correspondia a cinco ou seis vezes o núcleo urbano existente, além de projetos completos de saneamento (BRITO, 1996; CAMPOS JÚNIOR, 1996 e MENDONÇA et alii, 2009). O projeto realizado por Brito para Vitória contou com efeitos estéticos e soluções técnicas atualizadas com relação ao debate científico da época no campo da engenharia e do urbanismo (ANDRADE, 1992). As vias largas e a previsão de construção em centro de terreno se contrapunham à lógica histórica da constituição da cidade de Vitória e alcançava justificativa no discurso higienista da época. As características do projeto vêm sendo estudadas e publicadas em veículos diversos, não sendo o objetivo deste artigo aqui reproduzi-las. No entanto, vale ressaltar a extrema importância deste projeto, não só na carreira de Brito, por ser o primeiro de dezenas, mas para a cidade de Vitória (ANDRADE, 1992). Embora a crise nos valores do café nos anos seguintes ao projeto tenha impedido sua rápida execução, este foi, mesmo que lentamente, executado, mantendo-se pouco alterado em seu traçado original (CAMPOS JÚNIOR, 1996 e MENDONÇA et alii, 2009).

Realizado então, gradativamente ao longo da primeira metade do século XX, o Projeto de um Novo Arrabalde de Saturnino de Brito para Vitória tornou-se, na cidade, uma referência para a ocupação urbana e para a elaboração de novos planos, entre os quais, os relacionados aos trabalhos de Henrique de Novaes, objeto direto deste artigo. Raramente tratados pela historiografia, alguns dados biográficos a respeito de Novaes puderam ser resgatados a partir de Brígido (s/d), Camargo (1917), Derenzi (1995), Espírito Santo, (1920), Sepulcre (1993) e compilados em <http://www.urbanismobr.org/bd/autores.php?id=1074> (2010), cujas principais referências para a presente abordagem encontram-se a seguir.

Engenheiro, nascido em Cachoeiro de Itapemirim, Henrique de Novaes trabalhou na Diretoria de Obras do Estado do Espírito Santo, na Usina Paineiras e nos serviços públicos de Vitória, na prefeitura da capital. Novaes ocupou por duas vezes o cargo de prefeito municipal de Vitória: de 24 de maio de 1916 a 05 de janeiro de 1920, quando foi responsável pelo Plano Geral da Cidade, e de 22 de janeiro de 1945 a 12 de novembro de 1945, quando contratou a Empresa de Topografia, Urbanismo e Construções Ltda. - ETUC, e o urbanista Hubert Donat Alfred Agache, respectivamente para a elaboração do Levantamento Cadastral e para supervisão do Plano de Urbanização da Cidade de Vitória.

No mandato do governador Bernadino Monteiro, Henrique de Novaes além de ter coordenado o Plano Geral da Cidade em 1917, encarregou-se da direção técnica das estradas de rodagem e da propaganda agrícola, como Comissário da Produção no Estado em 1918 e procedeu a levantamento para elaboração de plantas cadastrais de Vitória em 1919. Em 1931, elaborou o Plano de Urbanização da Vitória, na interventoria de João Punaro Bley no Estado.

Nos serviços rodoviários do Estado do Espírito Santo, Novaes elaborou artigos e estudos sobre viação pública e dirigiu a construção de estradas de rodagem, como as que ligariam os municípios de Santa Leopoldina a Santa Tereza e de Castelo à Muniz Freire, e as que comunicariam Vitória ao Estado de Minas Gerais.

Em 1945, orientou tecnicamente os projetos de topografia realizados na Bacia de Acumulação e local de Barragem Rio Santa Maria do Rio Doce, nas proximidades do município de Colatina, ES.

Fora do Estado, Henrique de Novaes esteve à frente dos serviços de abastecimento de água tanto no Rio Grande do Norte, chefiando a empresa responsável por estes serviços, quando no Rio de Janeiro, atuando no Ministério da Agricultura.

Novaes desenvolveu também, na capital do Espírito Santo, alguns projetos arquitetônicos, como o de residência no final da década de 1910. No entanto, a despeito de sua aparentemente moderada ação como arquiteto e intensiva ação na engenharia rodoviária e de barragens, a tônica deste artigo é a abordagem urbanística da obra do engenheiro, apoiada por sua inserção política.

2. O Plano Geral da Cidade de Vitória – 1917

Considerando-se a dificuldade financeira na execução de tão extensa expansão urbana, esboçada desde 1897, em função da queda no valor do café no mercado externo, os governos seguintes ao de Muniz Freire, não chegaram a interromper totalmente as obras referentes ao Novo Arrabalde, mas priorizaram ações urbanas voltadas ao núcleo urbano existente; que corresponde atualmente à parte do Centro da cidade de Vitória.

Mesmo constatando-se que as principais intervenções urbanas nas cidades brasileiras no início do século XX eram conduzidas pela ação dos governos estaduais, observou-se em Vitória, relevante contribuição municipal estabelecida no Plano Geral da Cidade de Vitória traçado em 1917. Nesta ocasião, Henrique de Novaes era o prefeito da capital (1916-1920) tendo participado diretamente da coordenação do plano cuja tônica pautava-se no alargamento e retificação de vias da cidade (CAMARGO, 1917).

A essa época, era recente a inauguração do Parque Moscoso, construído pelo governador Jerônimo Monteiro (1908-1912) em área de baixada, aterrada por recomendação sanitária, adjacente ao núcleo urbano. Esta obra, além de permitir em Vitória o exercício de novos hábitos sociais, elegendo-a à categoria dos modernos centros urbanos do momento, contribuiu para a expansão da cidade a oeste, sentido oposto ao vetor proposto pelo Novo Arrabalde e para a valorização da parte baixa da cidade, cuja ocupação era evitada em função das cheias ocasionadas em períodos de altas marés. Foi também no período de governo de Jerônimo Monteiro que significativas e pioneiras obras de infra-estrutura urbana foram realizadas em Vitória, contribuindo para sua modernização (CAMPOS JÚNIOR, 1996).

Deste modo, o Plano Geral da cidade de Vitória de 1917 foi então concebido no contexto de realizações descrito, diante de uma decisão política de priorizar a reestruturação urbanística da cidade existente, porém, sem interromper totalmente

as obras direcionadas ao Novo Arrabalde; estas sempre foram mantidas mesmo que em ritmo mais lento (MENDONÇA et alii, 2009).

O que sobressai no plano de 1917 é o enorme esforço em tornar retas, por meio de diversos seguimentos, as vias curvas traçadas conforme a topografia local. Além da retificação das vias, como era denominado este tipo de plano bastante comum na época, constava também da proposta, o alargamento de vias. Assim, a retificação e o alargamento de vias constituíam-se em propostas urbanas que tornariam possíveis, nas primeiras décadas do século XX, remodelar os centros urbanos, aproximando-os dos requisitos higienistas da época. Isto evitava, segundo justificativa expressa por Novaes (BRÍGIDO, s/d), a construção de novas estruturas urbanas e a deterioração da infra-estrutura existente.

Com justificativas desta natureza, Henrique de Novaes parecia se contrapor ao projeto do Novo Arrabalde elaborado por Brito e conduzido politicamente por Muniz Freire, que considerava Vitória uma *cidade velha e pessimamente construída, sem alinhamentos, sem gosto, sem architectura, segundo os caprichos do terreno* (ESPÍRITO SANTO, 1896). Por outro lado, a atenção conferida ao porto, prevendo projeto e futuras instalações, demonstrava, por outro lado, sua acolhida ao programa de governo de Freire quanto à importância de fortalecer o caráter portuário, viabilizando a centralização política e econômica da capital.

Neste sentido, cabe também menção à proposição de operação articulada entre o desmonte do Morro da Santa Casa e o aterro para a construção do porto, cujos armazéns alinhados acompanhariam muitos quilômetros ao longo do limite sul da ilha de Vitória, do centro no sentido leste – o mesmo vetor urbano do Novo Arrabalde.

Mesmo que a proposta possa ser considerada mais contida que a desenhada por Brito com mais de duas décadas de antecedência, é preciso reconhecer que ambas, cada uma a seu modo, se encontravam articuladas com os debates e intervenções urbanísticas de seu tempo. Contendo referências que circulavam desde o Plano de Haussmann para Paris de meados do século XIX ao contemporâneo desmonte do Morro do Castelo no Rio de Janeiro, as proposições urbanísticas de Novaes buscavam ainda, adequação à nova ordem política e econômica local de reestruturar o contexto urbano existente em detrimento de construir uma nova área urbana.

Neste contexto, Novaes, tanto manteve e ampliou o projeto do governo de Jerônimo Monteiro, no qual já constava retificação de vias e lançamento do porto em aterro,

como reiterou em projeto futuro sua determinação de estruturar a circulação de mercadorias, entre outros aspectos, conforme relatado no capítulo a seguir.

3. O Plano de Urbanização de Vitória – 1931

O plano de Urbanização de Vitória de 1931 realizado por Henrique de Novaes foi publicado em livro que destaca as principais realizações administrativas em Vitória no triênio 1930-1933 (BRÍGIDO, s/d). O texto de Novaes insere-se na publicação, com ilustrações diversas e datado de 1931, indicando ter sido escrito no Rio de Janeiro, onde vivia na ocasião. Conforme já indicado, foram diversos os períodos em que Henrique de Novaes, pelas funções profissionais e políticas que desempenhava, residiu fora da capital capixaba, o que não o distanciou tecnicamente das possibilidades de elaboração de proposições urbanísticas afinadas ao contexto urbano e econômico de Vitória.

Mesmo assimilando, segundo reconhece o próprio Novaes, parte do conteúdo do plano de 1917, o plano de urbanização de 1931 alcançou ao mesmo tempo, maior abrangência territorial e maior detalhamento em bairros específicos, se comparado ao plano anterior.

No novo plano de urbanização permaneceu notável a extensão de aterro projetando expansão urbana a leste, como orientava o Novo Arrabalde, mas também a oeste. Este direcionamento a oeste seguiu orientação da então recente ponte Florentino Avidos, construída em estrutura metálica de origem alemã, em 1928, que passou a propiciar a ligação ferroviária e rodoviária da ilha de Vitória, e conseqüentemente, de seu porto, com o continente (MENDONÇA, 2005).

Sobre o território criado a partir dos enormes aterros lançados, Novaes projetou bairros industriais, operários, residenciais, além de manter e ampliar a já proposta expansão do porto. Os traçados previstos buscavam sempre articulação com as vias existentes, marcando por vezes, a linha do novo aterro, ora com canal como na anexação da Ilha do Príncipe à de Vitória, ora com o *park-way*, como na expansão ao bairro residencial do projeto de Brito. Interessa observar que nesta ocasião, o Novo Arrabalde projetado por Brito constituía-se ainda em área pouco habitada, de difícil acesso e articulação com a área central de Vitória (CAMPOS JÚNIOR, 1996 e MENDONÇA et alii, 2009). Ainda assim, Novaes não deixou de expressar a necessidade por ele vislumbrada de planejar a futura expansão da cidade traçando ambientes para as diversas funções urbanas.

Este procedimento, no entanto, não ocorre, em detrimento da remodelação do centro religioso e cívico existente, atingindo neste caso, detalhamento que alcançou sugestão de projeto arquitetônico, para reconstrução da nova catedral, que segundo Novaes deveria ter sua entrada principal, voltada para a chegada de navios na Baía. Nesta remodelação, articulou a nova implantação da igreja com a Escola Normal e jardins, criando ambiente propício e relacionado à visibilidade das águas da Baía de Vitória (BRÍGIDO, s/d; CURBANI, 1999 e KLUG, 2009).

Observou-se que determinadas proposições contidas no plano de 1917 foram mantidas em 1931. Neste sentido, Novaes insistiu no desmonte do Morro da Santa Casa para favorecer a expansão do porto e a consolidação de meios de circulação mais rápidos na direção oeste-leste, nas áreas urbanas projetadas em aterro. Em seu plano, foi atento também à melhoria de circulação entre as partes altas e baixas da cidade, de modo a integrá-las.

Cabe ainda ressaltar a propriedade com que Henrique de Novaes lançou sobre a modesta cidade de Vitória, em 1931, possibilidades de expansão relacionadas à previsão de funções vinculadas a estruturas de circulação tanto para o atendimento ao movimento cotidiano da população, quanto para o adequado desempenho das atividades econômicas. O lançamento deste planejamento ampliado do território, antecipando funções ainda remotas em Vitória, como a industrial, constituiu-se em referência de interesse para orientar, na década seguinte, a contratação de plano, que recebeu uma vez mais, a participação de Henrique de Novaes.

4. O Levantamento Cadastral e o Plano de Urbanização da cidade de Vitória – 1945

Ocupando novamente o cargo de prefeito de Vitória, mesmo que pelo breve período entre janeiro e novembro de 1945, Henrique de Novaes esteve à frente de um terceiro plano para a capital capixaba. Tratava-se do Levantamento Cadastral e do Plano de Urbanização da cidade de Vitória, contratado em 1945 e realizado nos anos seguintes, já, fora do período administrativo de Novaes. Mesmo que não fosse prefeito durante a realização dos trabalhos, considera-se inegável e inestimável a atuação de Henrique de Novaes na condução das atividades. Esta conclusão é possível a partir da documentação examinada, que apresenta o levantamento cadastral e o plano de urbanização da cidade, sob a denominação de Relatório dos Trabalhos (EMPRESA de Topografia, Urbanismo e Construção Ltda., 1945-?). Este

se constitui de uma compilação de documentos, comentados de modo sucinto a seguir.

O relatório apresenta inicialmente, um breve histórico sobre a origem de Vitória, dando destaque a algumas controvérsias sobre a sua data de fundação, que como já indicado, pode ser anterior a 1551, mesmo que esta tenha sido sempre preservada como data oficial. Outro aspecto do conteúdo do relatório diz respeito ao Levantamento Cadastral contratado, *abordando desde a carta convite à proposta e o contrato efetuado pela prefeitura, até os serviços de topografia, de cadastro e de recenseamento indicados pela Empresa de Topografia Urbanismo e Construções Ltda – ETUC (EMPRESA de Topografia, Urbanismo e Construção Ltda., 1945-?), contratada para a realização dos serviços. Deste conteúdo, cabe dar destaque à carta convite assinada por Henrique de Novaes e ao contrato, pelo detalhamento propositivo na indicação do conteúdo contratado. Na carta-convite, o prefeito detalhou os serviços a serem realizados, entre eles: a atualização e complementação da planta cadastral existente; a execução de um levantamento planimétrico e altimétrico e a organização do plano de Urbanização de Vitória e Vila Velha, com indicação dos mapas e desenhos a serem produzidos e o prazo de entrega de cada trabalho (EMPRESA de Topografia, Urbanismo e Construção Ltda., 1945-?). Vale ressaltar que nesta ocasião, Vila Velha, atualmente município da região metropolitana ao sul de Vitória, encontrava-se anexada ao território da capital capixaba.*

Em seguida à carta-convite, o documento examinado apresenta a proposição da empresa contratada, no caso a ETUC, indicando metodologia, normas e especificações técnicas para execução dos serviços, acompanhadas de orçamento e respectivo prazo para finalização de cada etapa. *Para os serviços de topografia e cadastro, a ETUC propõe a revisão e correção do material existente e a sua atualização, através da execução de um novo cadastramento e de um novo levantamento topográfico. Como complementação da planta cadastral, a ETUC também indica normas e procedimentos para a execução de um censo, como forma de organizar os serviços de renda imobiliária (EMPRESA de Topografia, Urbanismo e Construção Ltda., 1945-?).*

A seqüência da documentação expõe o cuidado técnico e administrativo na realização da atividade, ressaltando-se o fato de que Vitória era ainda, em meados da década de 1940, um município de modesta configuração urbana, mesmo correspondendo a uma capital de estado. Estes aspectos reforçam o caráter técnico

oriundo da ação administrativa e profissional do prefeito Henrique de Novaes, diante de seu conhecimento de engenheiro relacionado à sua atribuição política.

Aspecto extremamente relevante no que se refere a esta atividade foi a contratação do urbanista francês Alfred Agache para a supervisão do Plano de Urbanização. A admiração de Henrique de Novaes por Agache já havia sido manifestada no texto relativo ao Plano de Urbanização da Cidade de Vitória de 1931, onde foram transcritos dizeres do francês sobre urbanismo, como referência para justificar proposições lançadas por Novaes para Vitória (BRÍGIDO, s/d). O Plano de Urbanização de 1945 seguiu então, as determinações da carta convite, que atuou como uma espécie de termo de referência para a realização dos serviços. Em seu conteúdo são observados os seguintes títulos: 1. *Plano diretor e suas linhas mestras*; 2. *Centro cívico, bairros criados, bairros remodelados*; 3. *Elementos funcionais do plano, circulação, tráfego*; 4. *Espaços livres, recreação, esportes, arquitetura paisagística e extensão imediata e remota* e 5. *Zoneamento* (EMPRESA de Topografia, Urbanismo e Construção Ltda., 1945-?).

Em consonância com os planos de urbanização da época, este, supervisionado por Agache definiu *normas e propostas de remodelação, extensão e embelezamento da cidade* (EMPRESA de Topografia, Urbanismo e Construção Ltda., 1945 -?). É de interesse, neste artigo, ressaltar que as proposições presentes no plano acompanharam não só o enredo traçado na carta-convite por Henrique de Novaes, como também, constituíram-se em muitos casos, no desenvolvimento de propostas defendidas nos planos de 1917 e 1931, aqui, nitidamente atualizadas. Neste contexto, permaneceu a enorme atenção quanto ao funcionamento do sistema viário interligando as diferentes zonas da cidade, que foram expostas neste plano de modo mais explícito do que no de 1931. No estudo do funcionamento do sistema viário são também considerados os elementos funcionais, avaliando-se e determinando-se suas respectivas localizações, para entendimento quanto às correntes de tráfego e previsão quanto ao congestionamento das mesmas. Dentre estes elementos encontram-se *Porto, Estação Rodoviária e Marítima, Aeroporto, Estádio Municipal, Centro Comercial Administrativo, Estação de Hidro-aviões e Estação de passageiros da estrada de ferro* (EMPRESA de Topografia, Urbanismo e Construção Ltda., 1945 -?).

A preocupação lançada anteriormente por Novaes quanto à circulação de passagem oeste-leste permaneceu neste plano, por meio de avenidas marginais, à beira-mar, junto da Baía de Vitória. Obras diversas de remodelação, envolvendo a implantação

de melhoramentos e infra-estrutura, foram previstas nos bairros a oeste - Santo Antônio e Ilha do Príncipe -, a leste - como o Novo Arrabalde, denominado no plano como bairro Saturnino de Brito - e na Cidade Alta. Em acréscimo à previsão de remodelação destes bairros, houve ainda o projeto do bairro Saldanha da Gama - atualmente conhecido como Bento Ferreira -, a leste, entre o atual Centro e o então, Novo Arrabalde de Brito. Observa-se o fato de que o novo bairro foi previsto sobre uma das faixas de aterro, ainda inexistente, porém, já imaginada no plano de Novaes de 1931. Além deste aspecto, observa-se também que a justificativa para remodelação dos mencionados bairros, bem como para a construção do novo bairro, reitera preocupação expressa por Novaes no plano anterior, quanto à importância da ocupação de áreas intersticiais, de modo a evitar dispersão de verbas.

A especial atenção dedicada à Cidade Alta, sobretudo no que diz respeito à remodelação do Centro Cívico-administrativo, também encontra origem no plano anterior. No entanto, o novo plano já previa a transferência futura deste centro para o novo bairro, quando a Cidade Alta passaria a abrigar funções relativas às atividades culturais.

O exame do documento relativo ao Relatório dos Trabalhos poderia ainda permitir descrever outros detalhes do plano e despertar uma série de interpretações complementares. Considerando que vários aspectos ganharam espaço em outros artigos, não foi considerado oportuno estender o relato acerca do plano, além do exposto. No entanto, caberia ainda, dar destaque a mais alguns aspectos que alinhavam as formulações anteriores de Novaes ao novo plano da década de 1940. Entre estes, se encontra, nos relatórios dos trabalhos, a explícita denominação de zoneamento, seguindo a recomendação da carta convite de Novaes, prevendo-se, por exemplo, para os bairros remodelados e para o bairro criado, o uso residencial com a inserção de outras atividades a serem detalhadas em código de obras.

Como já esboçado, a idéia de zoneamento estava implícita ao plano de 1931, antecipando ainda mais, instrumento urbanístico que só se consolidaria em Vitória pelo código municipal de 1954 (VITÓRIA, 1954).

Cabe ainda realçar as sugestões complementares quanto à elaboração de legislação especializada de modo a contribuir para o êxito na execução do plano de urbanização, além da recomendação de realização de propagandas e da criação de Comissão do Plano da Cidade.

Todos estes aspectos de algum modo demonstram que o mérito deste novo plano, em seu conteúdo e abrangência pode ser inequivocamente relacionado, em grande

parte, aos antecedentes técnicos e políticos realizados pelo prefeito e engenheiro Henrique de Novaes. Uma síntese conclusiva a este respeito pode ser acompanhada nas considerações a seguir.

5. Considerações finais

Tendo atuado política e tecnicamente na organização da cidade de Vitória durante pelo menos três ocasiões precisas, o engenheiro Henrique de Novaes foi responsável pelo urbanismo desempenhado na capital capixaba durante a primeira metade do século XX.

Acompanhando-se o exame dos dois planos por Novaes coordenados e do terceiro plano por ele contratado, foi possível constatar a consonância das proposições com realizações técnicas da época. Uma das indicações a este respeito foi a determinação quanto ao desmonte do Morro da Santa Casa, previsto nos dois primeiros planos para melhoria do fluxo viário oeste-leste, mesmo que nunca realizado. Referência de grande significado neste sentido foi sem dúvida o desmonte do Morro do Castelo no Rio de Janeiro, cidade com a qual Novaes mantinha estreitas relações. As avenidas-parque, *park-ways*, muito evidentes nos dois últimos planos estudados, reforçaram a preocupação com o fluxo, enquanto acrescentaram a inserção do paisagismo como fator de embelezamento urbano, acompanhando a estética urbana já experimentada em diversas outras cidades.

Estes e outros exemplos contribuíram ainda para assinalar nos planos analisados, a manutenção, de determinadas proposições, indicando a convicção do autor sobre algumas demandas da cidade. As indicações sobre o fluxo oeste-leste, bem como as articulações entre as partes alta e baixa da cidade fizeram parte destas proposições, do mesmo modo que a expansão do porto. Outro exemplo neste mesmo sentido situou-se na previsão dos extensos aterros propostos em todos os planos, para garantir a expansão da cidade de modo contínuo e compacto, justificada pela economia na extensão dos serviços. Mesmo sem atender rigorosamente o formato definido pelos planos, os aterros se tornaram a marca do processo de ocupação de Vitória durante o século XX, apresentando-se como estratégia que viabilizou a manutenção da cidade como capital do estado e centro metropolitano.

Constatação ainda pertinente sobre o estudo destes planos correspondeu à antecipação ou ao pioneirismo de Novaes no lançamento de técnicas ou instrumentos urbanísticos como no caso do esboço do zoneamento.

Embora existam outros aspectos passíveis de destaque, para o objetivo deste artigo considera-se pertinente a abordagem aqui desenvolvida indicando os valores urbanísticos presentes no desempenho profissional, mas também político do engenheiro Henrique de Novaes. Mesmo tendo realizado alguns projetos arquitetônicos em Vitória e atuado no campo da engenharia em importantes projetos voltados para a construção de barragens, no interior do Espírito Santo e no nordeste brasileiro, Novaes, como outros engenheiros de sua época, demonstrou especial talento para lidar com o urbanismo e com a política urbana, conforme aqui demonstrado.

Referências

- ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. A peste e o plano. O urbanismo sanitaria do Engenheiro Saturnino de Brito. São Paulo, 1992. Dissertação (mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- BRÍGIDO, Laerte Rangel. O Município de Vitória sob regime revolucionário: triênio 1930 - 1933. Rio de Janeiro: Oficina Alba Gráfica. s/d. p. 182 - 200.
- BRITO, Francisco Saturnino Rodrigues de. Projeto de um Novo Arrabalde. Fac-símile de: Vitória, Comissão de Melhoramentos da Capital, 1896 (Rio de Janeiro, Xerox do Brasil. Vitória, Arquivo Público Estadual do Espírito Santo, 1996.
- CAMARGO, Euclides. Plano geral da cidade organizado pela Prefeitura Municipal. 1917. Vitória. 12 pranchas. Esc. 1/500.
- CAMPOS JÚNIOR, Carlos Teixeira de. O Novo Arrabalde. Vitória: PMV, Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 1996.
- CURBANI, Sáira Glazar. Olhar o passado: o urbanismo de Henrique de Novaes. In Farol Revista de Artes, Arquitetura e Design / Universidade Federal do Espírito Santo, Centro de Artes – n. 1 (1999) – Vitória: UFES, Centro de Artes, 1999, p. 101-106.
- DERENZI, Luiz Serafim. Biografia de uma ilha. 2ed. Vitória, PMV, Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 1995.
- EMPRESA de Topografia, Urbanismo e Construção Ltda. Levantamento Cadastral e Plano de Urbanização da cidade de Vitória. Relatório dos Trabalhos. 1945-?

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (Bernadino de Souza Monteiro). Mensagem final... 1916 a 1920. Vitória, 1920.

ESPÍRITO SANTO. Presidente José de Carvalho Muniz Freire. Relatório apresentado pelo Exmo. Snr. Dr. J. de M. C. Muniz Freire Presidente do Estado do Espírito Santo ao passar o governo ao Exmo. Snr. Dr. Graciano dos Santos Neves em 21 de maio de 1896. Rio de Janeiro, Typ. Leuzinger, 1896.

<http://www.urbanismobr.org/bd/autores.php?id=1074>, acessado em 29 de outubro de 2010.

KLUG, Leticia Beccalli. Vitória: Sítio Físico e Paisagem. Vitória: EDUFES, 2009.

MENDONÇA, Eneida Maria Souza. A reinvenção da orla como ambiente urbano em Vitória – ES in Anais XXIII Simpósio Nacional de História: História: Guerra e Paz. Londrina: Universidade Estadual de Londrina, 2005.

MENDONÇA, Eneida Maria Souza; FREITAS, José Francisco Bernardino; CAMPOS, Martha Machado; PRADO, Michele Monteiro e ALMEIDA, Renata Hermanny de. Cidade Prospectiva: o projeto de Saturnino de Brito para Vitória. Vitória: EDUFES; São Paulo: Annablume, 2009.

NOVAES, Maria Stella de. História do Espírito Santo. Vitória: Fundo Editorial do Espírito Santo, s.d.

OLIVEIRA, José Teixeira de. História do Estado do Espírito Santo. 2ª ed. Vitória: 1975.

ROCHA, Haroldo Correa, MORANDI, Ângela Maria. Cafeicultura e Grande Indústria: a transição no Espírito Santo - 1955-1985. Vitória: Fundação Ceciliano Abel de Almeida, 1991.

SEPULCRE, Patrícia Martinelli. Do colonial ao neo-colonial - Um perfil das melhores residências em Vitória. vol. 1 e 2. Trabalho de Graduação - Departamento de Arquitetura e Urbanismo. UFES. Vitória, 1993.

VITÓRIA. Lei nº 351 de 25 de abril de 1954. Código Municipal. Vitória: 1954.

VITÓRIA, PREFEITURA Municipal de Vitória. Planejamento Urbano Interativo do Centro. Vitória: Prefeitura Municipal de Vitória, 2006.