

## **A INSERÇÃO DA CIDADE NA *BÉLLE ÉPOQUE*: VITÓRIA NA PRIMEIRA REPÚBLICA.**

**Leandro do Carmo Quintão** (Doutorando em História - Ufes)

**Kellen Jacobsen Follador** (Doutoranda em História - Ufes)

### **Introdução**

No século XIX, as ideias de progresso e civilidade contribuíam para o desenvolvimento de uma trilogia constituída pela higienização, embelezamento e a racionalização do espaço (FERREIRA, 2009), em que a solução dos problemas de higiene implicava na interferência direta no espaço urbano. Tratava-se do seu reordenamento de um modo mais racional, materializado nas grandes avenidas, contudo, sem se esquecer do visual, a partir do embelezamento. A grande vedete desse novo ideal foi a cidade de Paris, reformulada pelo prefeito Georges Eugène Haussmann entre 1853 e 1869. Esse não seria um modelo apenas para o Brasil, mas para várias cidades do mundo, uma vez que os padrões urbanistas lançados por Haussmann representavam o ápice da modernidade urbana. Não obstante, é preciso ressaltar que cada cidade apresentava uma dinâmica com desdobramentos próprios, isto é, com variações particulares a cada contexto histórico e geográfico no qual estavam inseridas. E essa dinâmica era produto de uma mescla da historicidade da urbe com os novos valores adquiridos no decorrer do século XIX, como a importância da cidade limpa, livre das epidemias e capaz de segregar os espaços frequentados e habitados pelas camadas abastadas daqueles onde vivem os mais desfavorecidos.

No Brasil, as grandes mudanças urbanas teriam que esperar pela República. O regime implantado em 1889 tentava se revestir de uma aura mais moderna que o anterior, estando vários governantes empenhados em transformar cidades e romper com os resquícios coloniais, isto é, com o passado, imitando as principais metrópoles europeias. Destruir o antigo, substituindo-o pelo novo significava ser moderno, e isso passaria pela oposição à noção de colonial, expressando as permanências negativas do período da dominação portuguesa na

constituição das cidades, principalmente no que se refere à questão do ordenamento do espaço urbano e da higiene.

Quanto à questão da limpeza e da higiene no Brasil, a referência eram os “philosophos infeccionistas”. Esses estudiosos defendiam que as doenças eram adquiridas pela ação de substâncias animais e vegetais em estado de putrefação. Logo, acreditavam que era preciso transformar o ambiente a fim de evitar epidemias. Diferentemente pensavam os “contagionistas”, ao afirmarem que as doenças poderiam ser transmitidas de pessoa para pessoa, com contato físico ou não (CHALHOUB, 1996). É preciso ressaltar que esses “cientistas” tiveram importante contribuição nas reformas urbanas, uma vez que, advogados de medidas mais abrangentes para solucionar a questão da saúde, eram adeptos da transformação do espaço urbano para a realização de tal fim.

Consequentemente, a Primeira República seria palco de grandes reformas urbanas nas principais cidades brasileiras, sob padrões semelhantes apesar de algumas nuances: enquanto algumas cidades foram reformadas, outras foram expandidas e outras ainda criadas. As principais foram Belo Horizonte, nova capital mineira, pronta em 1897; São Paulo, que já vinha recebendo melhorias desde a década de 1870, como a abertura de novas ruas, calçamento de algumas antigas, iluminação elétrica, além de água e esgoto; e o Rio de Janeiro, caso paradigmático, mediante grandes transformações em seu núcleo urbano (REIS FILHO, 2000), a partir da Reforma de Pereira Passos, fez com que a urbe se tornasse para o Brasil o modelo que Paris era para o mundo. Vale ressaltar que núcleos urbanos que não eram capitais de seus estados, embora revestidos de alguma importância regional, também passaram por esse processo, como Franca, no interior de São Paulo (FOLLIS, 2004).

Almejava-se uma nova “roupagem” para um mesmo “corpo”, pois o Brasil permaneceria baseado em um modelo agroexportador, herança colonial, que, contraditoriamente, seria o sustentáculo financeiro dessas transformações.

A elite copiava do mundo dito civilizado aquilo que melhor lhe aprouvesse, consumindo seus produtos, mas se esquecendo das camadas mais pobres e sem o compromisso de alterar a estrutura econômica vigente, reforçando-a, aliás, em diversas oportunidades. Nessa perspectiva se encontraria a cidade de Vitória.

A capital do Espírito Santo, assim como muitas no Brasil, foi construída sem um planejamento de infraestrutura, como diria Holanda (2007) em sua analogia sobre o *semeador e o ladrilhador*, que quando o semeador lança as sementes, onde elas caem ali se fazem frutificar. Assim se desenharam as cidades brasileiras sobre o rascunho que a natureza oferecia, conforme os riscos e contornos geográficos. Com a capital capixaba não foi diferente. A ilha de Vitória estava imprensada entre o mar e a montanha. Somente um sopro de modernidade poderia mudar o cenário que matinha Vitória como uma “cidade velha e pessimamente construída” (ESPÍRITO SANTO, 1896, p.17).

O presidente do estado Moniz Freire buscou inserir a capital na modernidade urbana, propondo reformas de infraestrutura para a cidade, ampliação da malha ferroviária e do porto. O primeiro projeto urbano desenvolvido para a capital teria como pauta a expansão do sítio urbano para uma área relativamente distante do antigo núcleo, embora situada também na ilha, seis vezes maior, e pautado por uma intencionalidade clara: preparar a cidade para ser a grande praça comercial do Espírito Santo. Moniz Freire desejava reforçar a centralidade política da capital capixaba, por intermédio de seu crescimento econômico, fato que seria possível, em sua concepção, a partir das grandes reformas estruturais que a capital necessitava. Não obstante, as dificuldades econômicas e políticas impossibilitaram que seu grande projeto de reforma urbana da capital, o “Novo Arrabalde”, e a ampliação da malha ferroviária e do porto se concretizassem em seu primeiro mandato. Na verdade o governo de Moniz Freire promoveu o início de um sonho, que para a consternação desse visionário político somente se concretizou décadas após seu mandato.

Vale ressaltar que não houve uma “nacionalidade” para a modernidade que se tentava implantar na capital espírito-santense. A expansão da cidade passava pela necessidade imperiosa de se evitar uma grande concentração demográfica no antigo núcleo urbano, conforme ocorrido em Barcelona, problema capaz de agravar os demais flagelos dos quais a cidade já sofria, como ruas estreitas e malcheirosas, e a ausência de saneamento básico, combinados com as doenças que afligiam os moradores. Nesse sentido, não fora algo *sui generis* o que ocorreu em Vitória. Contudo, esse projeto não pode ser compreendido simplesmente como uma importação “modista”. Dessa forma, defendemos neste artigo que o “Novo Arrabalde” se enquadra numa estratégia de desenvolvimento regional, o que ajuda a explicar a forte participação do Estado nesse processo, visão em parte negligenciada por alguns autores que se debruçam sobre esse assunto.

Nesse sentido, propomo-nos compreender a partir de então, como a capital do Espírito Santo tentou se modernizar seguindo a vanguarda europeia e os ideais higienistas do final do século XIX. Tentativa essa que só se consolidaria no decorrer do século XX.

### **“Cidade velha e pessimamente construída”. Os problemas e a necessidade de uma modernização urbana em vitória**

Ao final de seu primeiro mandato, em 1896, Moniz Freire, então presidente do Espírito Santo, descrevia Vitória de uma forma rude, negativa, a lamentar pelas suas condições, ou melhor, suas limitações urbanas:

Cidade velha e pessimamente construida, sem alinhamentos, sem gosto, sem architectura, segundo os caprichos do terreno; apertada entre a bahia e um grupo de montanhas; não tendo campo para desenvolver-se sem a dependência de grandes despesas; mal abastecida de agua; com um serviço de illumination á gaz duplamente arruinado, pelo estado do material e pela situação de sua empreza; [...] sem edificios notáveis; repartições e serviços publicos mal accomodados á falta de predios; sem um theatro, sem um passeio publico, sem bons hospitaes, sem um serviço de limpeza bem organizado, sem um matadouro decente; desprevinida de toda defesa sanitária; necessitada de construir novos cemiterios devido á irrevogavel comdenação dos actuaes; finalmente balda até de pessoal operario para os serviços ordinarios de estiva, de transportes, cargas e

descargas de navios construcções, e todos os outros indispensaveis em qualquer centro populoso de menor actividade e importância commercial (ESPÍRITO SANTO, 1896, p.17).

Ao analisarmos esse trecho de seu último relatório de governo, e conforme nos mostra a foto 1, percebemos que a capital se constituía de um núcleo urbano limitado, pequeno, e preso a um passado colonial, , fruto da (des)organização portuguesa na constituição de vilas e cidades ao longo de sua colônia, na América. Segundo Holanda (2007), havia uma nítida distinção entre as vilas de origem lusitana e as de origem espanhola, construídas nesse continente: enquanto as últimas se pautavam por um traçado que denunciava a necessidade de se vencer as sinuosidades topográficas, mediante a imposição de linhas retas e a construção de uma *plaza mayor*, sede das principais instituições da localidade, as vilas de origem portuguesa apresentavam uma conformidade com as características geográficas da região, especialmente topográficas. Para um, prevalecia a ênfase nos aspectos geométricos e para outro, as influência do espaço geográfico local. Dessa forma, seriam os portugueses orientados por uma rotina, um pragmatismo, não chegando a contradizer, em sua obra, “o quadro da natureza, e sua silhueta se enlaça na linha da paisagem. Nenhum rigor, nenhum método, [...] sempre esse significativo abandono [...]” (HOLANDA, 2007, p.110).



Foto 1 – A Cidade de Vitória e seu aspecto colonial, ainda presente em 1905.  
(Disponível em: <<http://legado.vitoria.es.gov.br/baiadevitoria>>. Acesso em: 18. Out. 2012)

Percebemos que a descrição feita por Moniz Freire condiz com a afirmação de Holanda. E, em alguns pontos se assemelha à observação feita por Saint-Hilaire, oito décadas antes. Este, que em sua visita à capitania Espírito Santo, fez uma descrição do que era a cidade:

As ruas de Vitória são calçadas, porém o são mal; têm pouca largura, não oferecendo nenhuma regularidade. [...] A Vila de Vitória não tem cais; ora casas se estendem até a baía, ora se vê, na praia, terreno sem construção que tem sido reservado para o embarque de mercadorias. Esta cidade é também privada de um outro gênero de ornamento: não possui, por assim dizer, nenhuma praça pública, posto que aquela existente defronte do palácio seja muito pequena e é com muita condescendência que se dá o nome de praça à encruzilhada enlameada [Grifo nosso] (SAINT-HILAIRE, 1936, p.95-96 apud OLIVEIRA, 2008, p.279).

Reforçando o que foi dito por Holanda, a respeito da urbanização na América Portuguesa, percebemos em Vitória – um exemplo original de vila colonial – a ausência de uma importante praça e a constituição de ruas sinuosas, não se alterando essa paisagem antes do apagar das luzes dos oitocentos. A cidade permanecia com características coloniais, tais como o fato de ser velha e pessimamente construída; e nem havia superado os desafios impostos por uma geografia nada favorável, a qual espremia o núcleo urbano entre a baía e um grande morro. Passava-se quase um século do rompimento com Portugal, e a impressão que o governante nos deixou era o de uma cidade estagnada, como se estivesse literalmente parada no tempo, mais precisamente, no tempo colonial. Em suma, “Vitória foi tipicamente uma cidade colonial portuguesa. Os arruamentos, a apresentação arquitetônica, as proporções de seus sobrados, fugiam aos princípios fundamentais da arte de construir” (DERENZI, 1995, p.112).

No entanto, isso não significa pensar que as demais capitais brasileiras apresentassem muitas distinções em relação a Vitória, no que tange aos seus aspectos estruturais, principalmente no que se refere à questão do desenvolvimento urbano e da higienização. Se havia, girava em torno do tamanho dos respectivos sítios urbanos e das instituições políticas e econômicas nelas presentes, como bancos e órgãos públicos. A grande discrepância tomava vulto

apenas na segunda metade do século XIX, mediante uma conjunção de outros fatores.

Nesse sentido, o caso da higiene e saúde pública era paradigmático: praticamente todas as principais cidades do Brasil, no século XIX, padeciam com problemas nessa seara, em especial a capital nacional. Sobre a questão de higiene, Chalhoub (1996) nos dá algumas informações. Primeiramente, no aspecto urbano, quanto à presença de pântanos e praias que exalavam maus cheiros devido aos detritos domésticos em decomposição lá jogados, carcaça de animais mortos apodrecendo nas ruas. Características essas que se assemelhavam à Vitória. Além disso, as ruas do Rio de Janeiro também eram estreitas e sinuosas, situação que só seria alterada na reforma republicana de Rodrigues Alves e Pereira Passos.

O outro aspecto que assemelhava as duas capitais estava relacionado à saúde pública: as epidemias. A corte sofria, principalmente a partir do início da década de 1850, com eventuais surtos de febre amarela, além da varíola, cólera e da tuberculose, “uma doença que o saber médico da época já associava diretamente às condições de miséria em que vivia a população” (CHALHOUB, 1996, p.32).

Também no Espírito Santo, a febre amarela iniciava suas razias a partir da década de 1850, vinda de Campos, norte da província fluminense. Outras doenças, como a varíola e a cólera, chegaram logo depois (OLIVEIRA, 2008). A saúde parecia não ser uma prioridade da pobre administração urbana, tornando-se ilustrativo o fato de somente em 1856 a Assembleia Provincial ter autorizado o pagamento de um subsídio a qualquer médico que quisesse residir na capital (ESPÍRITO SANTO, 1856 apud BICHARA, 1984). Ou seja, as epidemias chegaram antes da medicina em Vitória, ficando a cidade duplamente atrasada, tanto nas técnicas, quanto no tempo.

Dessa forma, as medidas tomadas – e elas de fato o eram – traduziam-se em fracassos. Como exemplos, a vinda em 1876 de um inspetor de saúde pública,

como resposta à epidemia que assolava a cidade. Este apresentou importantes sugestões, mas a maioria não foi cumprida de imediato (BICHARA, 1984). As medidas transformavam-se em ações, mas eram ineficazes frente às condições mais estruturais e precárias: conforme Moniz Freire, ainda em 1896, a cidade era ainda “mal abastecida de água; com um serviço de iluminação á gaz duplamente arruinado” (ESPÍRITO SANTO, 1896, p.17).

As dificuldades pelas quais a capital capixaba passava, explicam-se, em boa parte, pelo fato de que o Espírito Santo havia sido uma província pobre, e sua capital, não tinha como seguir trajetória distinta. Isto, pois, constituía-se uma herança do período de predomínio da atividade açucareira, especialmente de sua decadência, subjacente à época colonial. Pode-se afirmar que o pouco desenvolvimento do núcleo urbano de Vitória estava diretamente relacionado à estagnação econômica da região, por causa da decadência da exportação de açúcar e, a partir do século XVIII, da proibição da construção de estradas entre essa cidade e a região das minas, então a mais densamente povoada da América Portuguesa.

Se no século XVIII a capital do Espírito Santo enfrentou problemas logísticos, no século XIX esses problemas se agravaram. A condição urbana de Vitória diferia-se cada vez mais das grandes praças comerciais do Brasil. Mesmo elevada à condição de cidade em 1823, não conseguiu, ao longo do século, estabelecer-se como um porto privilegiado, ponto final de um sistema de caminhos. Isso ocorria porque o porto de Vitória não estava ligado a importantes estradas ferro, capazes de transportar as mercadorias a serem escoadas, interligando regiões, criando e ampliando a hinterlândia dessa cidade.

Dentro desse novo contexto, São Paulo e Rio de Janeiro (e seus respectivos portos de Santos e do Rio de Janeiro) saíram na frente, por intermédio da São Paulo *Railway* e da Estrada de Ferro Dom Pedro II. Esses terminais marítimos ganharam uma dinamização significativa, bem como a cidade de São Paulo, ponto final de vários ramais ferroviários. Já o Espírito Santo, figurou entre



as últimas províncias a possuir malha ferroviária, fato ocorrido somente em 1887. Como agravante, a pequena via construída não possuía nenhuma relação direta com Vitória e seu porto, o qual teria que esperar a República para que isso ocorresse (QUINTÃO, 2010).

Se por um lado a questão econômica tinha peso significativo para o desenvolvimento urbano de Vitória, por outro, havia também o caráter político. Tratava-se da falta de articulação política do Espírito Santo no cenário imperial. A carta do então deputado Moniz Freire ao imperador D. Pedro II, em 1885, nos passa alguma informação a esse respeito. Segundo o político capixaba,

Não se explica o desamor dos estadistas e legisladores brasileiros pela prosperidade d'esta zona do Império [...].  
Accresce a isso o mau humor com que são olhadas as pequenas províncias, devido á influencia nulla que ellas exercem no trama e nos conluios políticos [...] [grifos nossos] (FREIRE, 1885, p.7).

Assim, além das dificuldades econômicas, pesava a inexpressividade política da província no cenário nacional, frente a um centralismo monárquico que as deixava à míngua, com poucos recursos, castigando de forma mais severa as mais pobres, incapazes de prover suas expensas e de constituir de fato um projeto modernizador para suas capitais.

Todavia, Moniz Freire que à época da constatação acima ainda era deputado do Império tentou reverter esse cenário em seu primeiro mandato como presidente do estado, período analisado nesse artigo. Para tanto, sua proposta foi a de transformar a cidade de Vitória em um polo comercial de destaque não somente no Espírito Santo, mas, na região sudeste, por meio da urbanização e modernização da capital, da expansão do seu porto e da malha ferroviária que para lá se dirigisse, a fim de dinamizar a economia capixaba e sua importância econômica e política no cenário brasileiro. A seguir analisaremos como Moniz Freire buscou colocar em prática seus objetivos.

### **Novo Arrabalde: o projeto modernizador de Moniz Freire**

No final do século XIX, Vitória estava se transformando lentamente, por causa do aumento contínuo da exportação cafeeira pelo seu porto, que, assim como a cidade, era precário. Os núcleos de imigrantes, especialmente aqueles mais próximos, cresciam em produção cafeeira, a qual se direcionava para a capital capixaba, especialmente por transporte fluvial, pelo rio Santa Maria da Vitória. Esse crescimento acarretou transformações na cidade, que se acirraram ao longo da Primeira República. Desde Afonso Claudio, primeiro governante após o golpe de 15 de novembro, isso ocorria, inclusive sob inspiração francesa, embora ainda de forma tímida (FERREIRA, 2009). Lentamente, crescia o número de casas comerciais exportadoras, dando um novo dinamismo e transformando o lado da cidade eminentemente burocrático em comercial. Apareciam também lojas comerciais, companhias de navegação e quiosques, verdadeiros botequins à beira mar.

Outras transformações eram ainda mais nítidas, como o aterro de partes mais baixas, próximas à baía, dando maior ênfase ao caráter comercial. As casas comerciais surgiam de costas para o mar, onde as pequenas embarcações aportavam para fazer a comunicação com as de maior porte, estacionadas no interior da baía. Simultaneamente, ruas eram alargadas, especialmente na orla, como o melhoramento da Rua do Comércio (atual Florentino Avidos) com a Praça Santos Dumont (atual Praça Oito de Setembro). Além disso, aumentava-se a quantidade de cais, sintoma da vocação comercial que se consolidava na ilha (CAMPOS JÚNIOR, 1996).

Não obstante, essas transformações eram mais quantitativas que qualitativas. Os problemas urbanos persistiam, porquanto a infraestrutura não havia sido alterada. Havia um crescimento no tamanho do sítio urbano, contudo, sem que medidas mais sérias fossem tomadas para um ordenamento preciso da cidade, como havia ocorrido em diversas capitais da Europa. Pouquíssimas ruas eram carroçáveis, tornando o hábito de andar a pé mais do que um costume, e sim uma necessidade nas ruas. A “desordem” espacial imperava e se manifestava também em novas regiões.

Nesse contexto, a população não se encontrava inerte às mudanças. Entre os anos de 1892 a 1896, durante a gestão de Moniz Freire, ela pedia por obras, como o alinhamento e calçamento de ruas; requeria reparos quando as vias danificavam sua propriedade; pedia por isenção de impostos, ao prover a residência de água, por conta própria; solicitava licença para o estabelecimento de quiosques; e demandava a concessão de terrenos para construção particular (ROSTOLDO, 2008). As ações coletivas eram uma constante, mostrando que os cidadãos não estavam “bestializados” ante o que ocorria na urbe.

Além da população, o governo municipal também foi bastante atuante, no intuito de transformar a cidade. Desde a concessão de terrenos para moradores, sob algumas cláusulas, passando pelo aterro de valas e obras de calçamento, até a criação do Código de Posturas, em 1893, que buscava normatizar as construções particulares, padronizar e alinhar as ruas a serem abertas, bem como a modificação e criação de ruas e traçados, por meio de desapropriações demolições (FERREIRA, 2009).

Tratava-se de uma tentativa de planejamento, agregando a isso outros deveres como o ordenamento do serviço de limpeza pública, que foi terceirizado, disciplinamento do abastecimento de carne, proteção das matas, e a abertura de novos bairros, em direção a oeste. A política higienista lentamente começava a ser aplicada, sem excluir totalmente a população desse processo. Deste modo, ela esperava do conselho municipal soluções dos mais diversos problemas utilizando-se das petições; ou seja, havia um caminho formal, sendo a população atendida em muitos dos casos pelo governo (ROSTOLDO, 2008).

Não obstante, as obras públicas (especialmente as conduzidas pela esfera administrativa municipal) eram tímidas, incapazes de alterar a estrutura da cidade: as técnicas de pavimentação eram rudimentares e o alcance delas, limitado, tornando difícil “coadunar o calçamento das ruas, ainda em paralelepípedos, com as obras de drenagem e canalização das águas pluviais, bem como a implantação do sistema de esgotamento sanitário” (FERREIRA, 2009, p.139).

Faltava material de construção e trabalhadores para esse fim. Além disso, não havia muitos recursos disponíveis, apesar da euforia econômica que o café produzia, cabendo ao governo estadual, mesmo limitado financeiramente, auxiliar o município por meio da incorporação de alguns serviços públicos, como o saneamento básico, desonerando, por conseguinte, os cofres municipais.

Para resolver os problemas de infraestrutura na cidade de Vitória, o governo do Estado contratou os serviços da Companhia Torrens. De origem carioca, a empresa encontrou na importante figura de Cleto Nunes a intermediação necessária para firmar um contrato com governo estadual, em 1890, no intuito de dotar Vitória de um serviço regular de infraestrutura básica, construção de estradas, aterro de mangues entre outros fins (RIBEIRO, 2008). Desde então, a amplitude das funções da empresa cresceria cada vez mais, ocupando-se da tentativa de transformar a cidade.

Efetivamente, três fatos podem ser considerados marcantes a evidenciar o papel da Companhia Torrens nesse contexto de transformação urbana: a concessão recebida do governo federal para realizar melhorias no porto da capital, ainda em 1892; a prorrogação do contrato para a conclusão das obras, em 1894; e o interesse da companhia na aquisição de lotes e em fomentar a especulação imobiliária na ilha. Relacionado ao último dos fatos, haveria uma suposta influência da empresa na decisão do governo estadual sobre os rumos do novo arrabalde, especialmente no que tange à sua localização (CAMPOS JÚNIOR, 1996).

No que diz respeito ao primeiro ponto, este serve para mostrar a força da companhia no estado. Além das obras de melhoramento urbano, a empresa ficou responsável por outro projeto, de tão grande envergadura quanto o anterior: a dragagem da baía e aparelhamento do porto. Porém, apesar de muitos estudos realizados – chegando a durar treze anos – as obras acabaram não ocorrendo, pelo menos até o governo de Jerônimo Monteiro (1908-1912) (SIQUEIRA, 1995).

O segundo ponto refere-se à prorrogação de contrato da companhia, que, alegando problemas de elevações cambiais, solicitava indulto do governo estadual, no que foi prontamente atendida. Um novo contrato fora celebrado em 1894, com a possibilidade de mais rendimentos financeiros para a empresa, e dois anos depois, conseguia, por intervenção do presidente Moniz Freire, um empréstimo junto ao Banco da República (RIBEIRO, 2008). Isso denotaria *per se* a sua força junto ao órgão público estadual, servindo de base para demonstrar seu poder de influência.

O terceiro ponto, e mais polêmico, refere-se ao interesse da companhia na especulação imobiliária na ilha. Fundada na crença de que Vitória se transformaria numa grande praça comercial, a partir do plano de Moniz Freire, a Companhia Torrens adquiriu uma quantidade significativa de lotes na ilha, do mesmo modo que articulava a aquisição de outras partes, como a ilha do Príncipe, próximas à Vila Rubim.

Nesse sentido, Campos Júnior (1996) atribui um peso significativo à companhia no que se refere à localização do novo arrabalde da capital. Acredita ter havido uma influência dela para que esse projeto fosse localizado na própria ilha, em detrimento da Vila do Espírito Santo, com o propósito de valorizar os terrenos na região, já adquiridos pela empresa. Para tanto, o autor defende a ideia de que a Torrens havia se tornado forte e obtido grande influência junto aos interesses estaduais, baseando-se principalmente nos contratos vantajosos assinados com o governo estadual; na sua ligação com Cleto Nunes, importante político aliado de Moniz Freire; e no fato de que alguns lotes de terras na área em questão pertenciam à Torrens.

Sem dirimir completamente o poder influente da companhia nesse processo histórico, entretanto, deve-se relativizar o seu papel na implantação do Novo Arrabalde. Para melhor entendermos a questão, é preciso compreender em que esse projeto consistia, mediante sua relação com uma estratégia regional, do qual indiretamente fazia parte: o do desenvolvimento do estado pautado na

transformação de Vitória na principal – senão única – praça comercial do Espírito Santo.

A proposta do Novo Arrabalde (Figuras 1 e 2) tratava de um projeto de expansão urbana da antiga cidade de Vitória, criado em 1895 pelo engenheiro Saturnino de Brito, a pedido do governo estadual durante a presidência de Moniz Freire. Presidida pelo engenheiro acima mencionado, a recém-criada Comissão de Melhoramentos da Capital teria a função de encontrar um local apropriado para a expansão do sítio urbano, conforme podemos perceber abaixo.



Figura 1 – O projeto do Novo Arrabalde inserido na ilha de Vitória (APEES apud Ferreira, 2009)

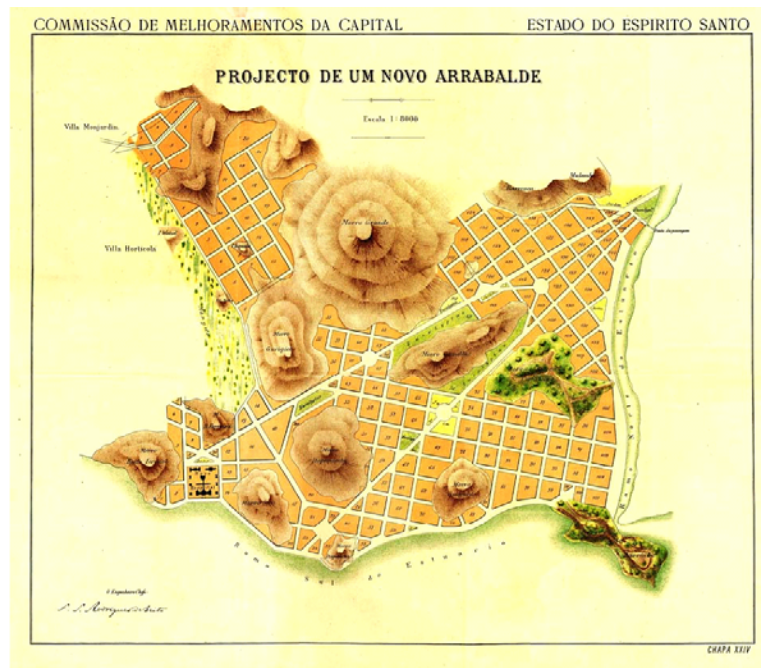


Figura 2 – O projeto do Novo Arrabalde e suas ruas  
(APEES apud Ferreira, 2009)

Conforme dissemos, o “Novo Arrabalde” se enquadrava dentro de uma estratégia de desenvolvimento regional. Para o presidente do estado Moniz Freire, era preciso preparar a capital para novos tempos, o qual entendia ser a sua transformação em uma importante praça comercial, e que não seria comportada na “cidade velha e pessimamente construída”, caracterizada, como vimos, por desfavorável espaço geográfico, além da carência de obras vultosas como ruas alargadas, aterros e incorporações de áreas marítimas, bem como de infraestrutura básica (CAMPOS JÚNIOR, 1996). Tratava-se de um plano pautado na modernidade urbana, mediante largas e retas avenidas, como a capital francesa, valorizando os contornos geométricos, e na ruptura com o passado colonial, ainda preso à antiga cidade.

Contudo, é preciso entender que, mesmo sendo Paris a grande referência para o mundo, não podemos enquadrar todos os casos de expansão e modernização urbana no modelo parisiense. Nem mesmo a maioria. Conforme René Rémond nos informa,

as cidades logo se viram apertadas dentro de seus limites históricos, comprimidas dentro dos muros fortificados herdados da Idade Média ou do Antigo Regime. Por isso, logo cuidaram de alarga-los, derrubando muralhas, nivelando fossos, expandindo-se pelos terrenos vizinhos, absorvendo uma após outra as aldeias dos arredores. É o que fazem todas, pelos meados do século; Viena em 1857 (onde o Ring perpetuava o traçado das antigas fortificações, como os Ramblas em Barcelona, em 1860), Anvers em 1859, Copenhague, Colônia, e mais vinte cidades históricas, que renunciavam à proteção de suas muralhas para se transformarem em cidades abertas. O exemplo de Paris, que se fortifica a partir de 1840, resguardada dentro de uma linha contínua coberta de obras avançadas, inscreve-se na contracorrente da evolução geral das cidades europeias: é verdade que os muros previstos são desenhados a boa distância das construções, prevendo-se uma larga faixa entre as fortificações e o limite dos bairros habitados (2004, p.141-142).

O projeto proposto para Vitória se assemelhava mais ao caso de Viena e de Barcelona, pois condizia com a expansão da antiga cidade para um novo espaço, em padrões completamente destoantes do antigo sítio. Este, por sua vez, não se encontrava abrigado em muralhas de defesa, como boa parte das cidades latino-americanas (RÉMOND, 2004), mas exprimido entre a baía e uma cadeia de grandes morros. Situação talvez de maior gravidade, uma vez que não havia a alternativa de “demolir” a barreira que impedia o crescimento urbano. Em questão, ela era “natural”, daí a necessidade da expansão para uma região, embora na mesma ilha, relativamente distante da antiga sede. Tarefa hercúlea e destoante – nesse ponto – de Viena e Barcelona.

Os contextos político e econômico eram extremamente animadores. Primeiro, porque o estado batia recordes na exportação de café, seu principal produto, aumentando a arrecadação. Ela era pequena se comparada a dos estados cafeicultores vizinhos, mas grande tendo em vista os limites fiscais impostos quando província, no regime monárquico. Segundo, por causa do contexto político favorável: a república havia deixado às unidades federativas as receitas dos impostos de exportação. Terceiro, porque gozava Moniz Freire, enquanto presidente do estado, de relativa estabilidade e hegemonia política, pois a oposição estava incapacitada de fazer frente a seus planos, restringida a discursos em periódicos.



Destarte, a estratégia consistia em transformar a capital na mais importante – senão única – praça comercial do estado. Era um desenvolvimento ordenado, que nutria uma expectativa baseada no modelo das grandes metrópoles. Para tanto, a cidade, ou melhor, o seu porto, deveria ser o receptáculo da produção cafeeira de todo o estado, a contragosto de outros interesses, como os do sul, representados pela elite cafeeira residente na principal cidade da região, Cachoeiro de Itapemirim. Complementando essa ideia, estavam a política de construção de ferrovias e a imigração: as primeiras, com um papel *interiorizador* ao trazer para a capital as riquezas do interior e estreitar a sua comunicação com as regiões dela distantes (QUINTÃO, 2010); e a segunda, com o condão de incrementar a população dos núcleos produtores, próximos a Vitória.

Vitória deveria estar preparada para o futuro, pautado por um crescimento típico das praças comerciais. Assim acreditava Moniz Freire, sendo chamado pela oposição, em alguns momentos, de centralista e bairrista por privilegiá-la em detrimento de outras regiões do estado, como aquela polarizada por Cachoeiro de Itapemirim. Dessa forma, a questão, além de político-partidária, revestia-se de um caráter eminentemente regional: tratava-se da imposição dos interesses da capital sobre os do interior, o que para Raffestin traduz-se numa “mais-valia da capital”, pois “a capital, enquanto centralidade, concretiza materialmente, em vários sentidos, as grandes tendências da estratégia nacional” (RAFFESTIN, 2011, p.172). Em questão, uma estratégia regional, ilustrada pelo plano de desenvolvimento da praça comercial e, incluído nele, o Novo Arrabalde, para atender ao interesse de consolidar em Vitória duas centralidades regionais: a política e a econômica.

Tendo em vista a contextualização do plano de expansão urbana dentro de uma conjuntura maior, é preciso relativizar alguns pontos acima mencionados no que diz respeito a esse plano e a ação da companhia Torrens, referente à influência sobre o local escolhido. Ao contrário do que afirma a historiografia tradicional, acreditamos que os interesses da companhia em relação a terrenos

em Vitória não corrobora a hipótese de uma grande influência dessa empresa sobre os destinos da futura cidade.

Para tal fim, esboçaremos três pontos de análise sobre essa questão, a partir de argumentos que comprovariam a hipótese acima mencionada. O primeiro refere-se à recusa da localização do arrabalde em Vila Velha tendo em vista interesses e a posse da companhia sobre as propriedades da capital. Evidentemente, não havia muitas opções de locais aptos a receber esse plano de expansão, tendo, aquela localidade, sido lembrada quanto a essa possibilidade, o que foi rechaçado pelo presidente do estado, alegando o distanciamento da capital bem como a proximidade de áreas insalubres (ESPÍRITO SANTO, 1896). Acredita Campos Júnior (1996) que esses argumentos não foram suficientes para que a região não fosse a escolhida. Contudo, ao explanar suas razões, Moniz Freire deixa subentendido, no quarto ponto, que seu projeto se refere à capital por ser ela a cidade mais importante e mais próspera, e de que ela, enquanto tal, é que está fadada ao crescimento, utilizando-se para tanto, do exemplo do Rio de Janeiro.

Há a considerar [...] a circunstancia de estar a Villa em relação á Victoria fora da linha natural de desenvolvimento das populações separada pelo mar [...]. [Além disso] As populações preferem o continente onde está o núcleo de seus interesses, a ficar na dependência dos melhores meios de transporte. Isso se observa entre a capital da Republica e Nictheroy; ao passo que o crescimento d'esta tem sido muito lento, o Rio de Janeiro estende-se hoje a dezenas de kilometros para o interior, apesar das communições continuas entre as duas cidades e da excellencia os vehiculos que fazem os transportes (ESPÍRITO SANTO, 1896, p.72).

Como havia, conforme dissemos, um plano para centralizar as exportações na capital, não fazia sentido para Moniz Freire que a expansão urbana ocorresse à distante demais do antigo sítio urbano, o que condiz com o pensamento de que a centralidade deveria ser na ilha. Corroborava com isso a ideia de uma parcela de políticos da capital, incluindo aí Moniz Freire, de que as obras do Porto de Vitória também devessem ser localizadas na ilha, sendo

refutados, por boa parte dos políticos residentes na capital, os projetos que diziam que o porto deveria ser transferido para o continente , próximo à Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo. Nesse sentido, Vitória tornara-se ponto nevrálgico de localização para a referida obra, pela sua estrutura comercial, fato que seria prejudicado se o porto estivesse localizado no continente. Em suma, “os políticos de Vitória queriam desenvolver a capital, e não o município de Vila Velha” (SIQUEIRA, 1995, p.106).

A oposição, conforme jornal citado por Campos Júnior (1996) manifestava-se contra o plano de expansão urbana, deixando claro possível vantagem de uma estrada de rodagem situada no continente (a qual ligava o Porto de Argolas à Vila Velha) sobre Maruípe (local do Novo Arrabalde). No entanto, ela não se refere, pelo menos no trecho de texto escolhido pelo autor, à região onde efetivamente deveria ser localizado o projeto em Vila Velha, enfatizando o local onde a iniciativa particular possuía construções, entenda-se, na referida estrada. Baseava-se apenas nas críticas a enormes gastos em uma região que não possuía os mesmos requisitos, omitindo, porém, sua proximidade com núcleo urbano de Vitória, se comparada com Vila Velha. Não por acaso a própria oposição foi alvo de críticas à época, por parte do engenheiro Saturnino de Brito, acusada de fazer politicagem com essa questão. Para Brito, influenciado pelo pensamento de Moniz Freire da relação entre a capital e a praça comercial, a vantagem de o plano de expansão urbana ser na ilha se justificava no fato de que

Não se trata de mudar o commercio da Victoria, de fazer surgir, como por encanto, uma nova capital commercial: - trata-se, sim, de mudar as familias para cerca de 4 kilomentros de distancia, proporcionando-lhes todas as commodidades que jamais serão praticamente alcançadas na velha cidade (BRITO, 1996, p.58).

O segundo ponto diz respeito à ampliação das concessões à companhia na capital bem como à renovação de contrato com governo estadual, em 1894. Tal ampliação se deu em 1892, quando se tornou responsável pelos serviços de reforma no porto. Estaria aí um indício de sua influência no governo estadual ou seria apenas a ausência de empresas que concorressem para obras de tamanha

envergadura? O que aconteceu foi que o acúmulo de funções (dotar a cidade de infraestrutura e fazer a reforma no porto) despertou a desconfiança em Moniz Freire no que se refere à realização de seus planos. Assim, ele não acredita

que a Companhia Torrens possa dar execução ao seu contracto, apezar das immensas vantagens que elle assegura a quem tiver a fortuna de exploral-o [...], [pois] [...] querer accumular com este outros serviços que não se podem reputar de character industrial é procrastinar a sua execução (ESPÍRITO SANTO, 1896, p.77).

Já quanto à renovação de contrato, teria ocorrido devido às reclamações da companhia sobre o contexto inflacionário vivido pelo país, responsável pelo aumento dos salários e dos materiais a serem importados para as obras. Havia um temor do governo de que os trabalhos ficassem paralisados e a empresa se desinteressasse pela sua continuação ou mesmo falisse, prejudicando a realização dos projetos para a cidade. E isso certamente o influenciou na assinatura de um novo contrato, mais vantajoso para a empresa. Fato semelhante ocorrera com a Companhia Sapucaí, responsável pela construção da ferrovia que faria a ligação entre Vitória e Matilde. Em 1892, o contrato fora renovado, modificado, ampliando as vantagens para a empresa, não evitando, entretanto, a caducidade do contrato e a encampação da obra pelo Estado, no mesmo ano. A construção de caminhos de ferro era pauta principal nesse governo e não podia esperar, tendo em vista o pouco que havia sido feito pela Sapucaí e o quão relevante e necessário seria conseguir trazer para a capital o café produzido nas regiões mais prósperas, tornando-a a praça comercial desejada.

O desfecho positivo do episódio da Companhia Torrens em relação ao da Sapucaí, pelo menos a princípio, não denota necessariamente seu poder de influência sobre o Estado. Mas se houve, este se restringiu a não caducidade no contrato, embora tenha pesado para tanto, conforme dito, o temor do governo de que as obras fossem paralisadas (ESPÍRITO SANTO, 1896). Em suma, o que queremos dizer é que a boa vontade de Moniz Freire para o almejado andamento das obras não foi privilégio exclusivo da Torrens, ocorrendo anteriormente com outra empresa.

O terceiro ponto refere-se ao endosso do governo estadual para um empréstimo realizado pela Companhia Torrens junto ao Banco da República do Brasil, em 1895. Teria a companhia influenciado o governo do estado a participar dessa transação? Não resta dúvida, por um motivo crucial: o dinheiro estaria direcionado às obras da capital, segundo fazia crer Moniz Freire. Porém, o estado buscava meios para se precaver de um possível problema com o banco, mostrando certo receio para com a liberação do empréstimo à empresa. Dessa forma,

[...] querendo porém acautelar o Estado contra todas as eventualidades, fiz inserir no contracto de empréstimo a clausula de que a Companhia só levantaria no acto da escriptura a metade d'elle, ficando a outra metade em deposito, e não podendo ser-lhe entregue sem o consentimento do Governo do Estado, à vista do andamento das obras (ESPÍRITO SANTO, 1896, p.82).

Pouco depois, o poder de influência da empresa quanto à aquisição de empréstimos parece ter chegado realmente ao fim. O pedido da empresa de um novo endosso do estado para que resgatasse a outra parte do empréstimo fora negado por Moniz Freire, pois “o Estado só interviria perante o Banco, para obter o segundo empréstimo prometido, depois que, inaugurado o serviço de aguas, se houvesse de executar o outro [serviço]” (ESPÍRITO SANTO, 1896, p. 83). Logo, a preocupação do governo estadual era claramente com as obras e não com a empresa.

Apesar do aumento da desconfiança ante as pretensões da Companhia Torrens, o contrato não fora interrompido por Moniz Freire, devido, entre outros fatores, ao andamento das obras, à inviabilidade da continuação por outra empresa, ao capital já empregado nelas, ao empenho de alguns de seus diretores e à incapacidade de o governo arcar com esses gastos, tendo em vista o seu dispêndio em importantes obras, como a Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo.

Não obstante, no início de 1897, já no governo de Graciano Neves, o contrato foi suspenso. As razões estavam no descumprimento de algumas

cláusulas e no não andamento das obras de forma satisfatória. Assim, houve um acordo com a firma, ficando o estado com as propriedades adquiridas por ela na ilha bem como com suas obras. Difícil acreditar que uma companhia de grande influência teria o seu contrato suspenso, mesmo frente a uma crise. Crise cafeeira que atingiu seriamente as finanças estaduais, levando inclusive à dissolução da comissão de melhoramentos da capital e suspensão da construção do hospital, na Praia do Suá, iniciada no governo anterior. Ficaria para mais tarde a ocupação do Novo Arrabalde e sua dotação de uma infraestrutura condizente com o projeto de uma grande metrópole, imaginada por Moniz Freire. A reforma urbana ocorreria somente no governo de Jerônimo Monteiro, dentro dos limites geográficos da cidade velha, obra mais pertinente para o momento (CAMPOS JÚNIOR, 1996).

### **Considerações finais**

Tomando por referência a reforma urbana das grandes metrópoles europeias, principalmente Paris, percebemos que a modernidade impunha seus valores, irradiados pela vanguarda da industrialização mundial. E as urbes captaram aquilo que podiam ou, que interessavam captar, sob a égide de uma política higienista e segregadora do espaço, definindo o lugar voltado para a elite, nas novas avenidas, “limpas” das doenças e das classes populares. Nessa perspectiva, o desejo de fazer a civilização nos trópicos e a higiene foi a bandeira empunhada por aqueles que derrubaram os velhos cortiços, símbolos do passado renegado. Eles representavam a mistura do “colonial” com o “monárquico”, conotados como o antigo, a ser enterrado pela República que emergia. Os pressupostos higienistas se legitimariam como ideologia, colocada em prática pelos engenheiros sanitaristas, ávidos em limpar: civilização e higiene eram coisas indissociáveis no imaginário dos reformadores e intelectuais, tornando crucial a intervenção no espaço físico (CHALHOUB, 1996).

O Rio de Janeiro seria o grande irradiador dessa cultura no Brasil. No entanto, seu paradigma se pautou em uma modernidade sem modernização, entenda-se sem desenvolvimento da sociedade nos moldes europeu e norte-

americano. Vitória também seguiria esses ditames, quando Jerônimo Monteiro, governador do Espírito Santo entre 1908 e 1912, optou por reformar o antigo núcleo urbano, no interior da baía de Vitória, em detrimento da expansão para novas áreas.

O “Novo Arrabalde” veio antes da reforma carioca, logo, além de apresentar características próprias, não fora influenciado pela “obra” de Pereira Passos. Os moldes eram similares ao processo ocorrido em Viena, e principalmente em Barcelona. Em muito pesou a influência europeia. Entretanto, conforme vimos, esse projeto transpassava o desejo estético e sanitaria de construir uma “nova capital”. Não estamos falando aqui de uma modernidade “nacionalizada”, mas de um projeto que se adequava ao contexto financeiro promissor e principalmente à estratégia de transformação da capital em uma praça comercial nos moldes europeus, fomentando a lógica agroexportadora. A princípio um paradoxo, pois essa lógica representava uma das heranças do passado a ser renegado. Não interessava alterá-lo, na medida em que era o sustentáculo econômico do estado, mas entroná-lo, através do desenvolvimento de infraestrutura de comunicações, as ferrovias, que pudessem acelerar a produção e a exportação do café. Nesse sentido, o projeto de reforma urbana da capital espírito-santense adequar-se-ia a um conjunto de interesses mais amplos, de desenvolvimento regional, sendo a reforma do porto também pauta prioritária: um novo terminal para uma nova cidade, prevalecendo uma lógica harmônica entre a cidade e o porto.

Por fim, é preciso ressaltar a ação do Estado. Seus investimentos maciços possibilitaram um novo contorno para a economia do Espírito Santo, ou pelo menos seu “ensaio”. O Novo Arrabalde se enquadrava dentro do plano de desenvolvimento estatal e regional. Se há jogo de interesses nos mecanismos e intervenções do poder público nesse período, não se pode retirar dele a primazia nas definições dos espaços contemplados, embora não queiramos com isso insinuar que interesses privados não existissem dentro da esfera pública. Eles existiam e eram atendidos, mas, em muitas ocasiões, se coadunavam com os do governo. Nesse paradigma se enquadra o novo Arrabalde de Vitória.

**Sobre os autores:**

Leandro do Carmo Quintão, professor de História no Instituto Federal do Espírito Santo, Mestre e doutorando em História pela Universidade Federal do Espírito Santo, e-mail <leandroquintao83@yahoo.com.br>.

Kellen Jacobsen Follador, Pesquisadora pela Fundação de Apoio à Pesquisa do Espírito Santo, Mestre e doutoranda em História pela Universidade Federal do Espírito Santo, e-mail <kellenjf@yahoo.com.br>.

**Referências bibliográficas****Fontes primárias**

BRITO, Francisco Saturnino Rodrigues de. *Projeto de um novo arrabalde*. Coleção Canaã, vol.2. Rio de Janeiro: Xerox do Brasil. Vitória: arquivo Público Estadual Espírito Santo, 1996.

ESPÍRITO SANTO (Estado) (1895). Presidente (1892-1896: Moniz Freire). *Mensagem do Exmo. Sr. Presidente do Estado do Espírito Santo, Dr. José de Mello de Carvalho Moniz Freire, lida na instalação do Congresso Legislativo, em 17 de setembro de 1895*. Vitória: Typografia do Estado.

ESPÍRITO SANTO (Estado) (1896). Presidente (1892-1896: Moniz Freire). *Relatório apresentado pelo Exmo. Sr. José de Mello Carvalho Moniz Freire, Presidente do Estado do Espírito Santo, ao passar o Governo ao Exmo. Sr. Dr. Graciano dos Santos Neves, em 23 de maio de 1896*. Rio de Janeiro: Typografia Leuzinger.

FREIRE, José de Mello Carvalho Moniz (1885). *Cartas ao Imperador*. Victoria: Typ. d'a Província, 1885.

**Obras de Apoio**

CAMPOS JÚNIOR, Carlos Teixeira de. *O Novo Arrabalde*. Vitória: Prefeitura Municipal de Vitória, Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 1996.

CHALHOUB, Sidney. *Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte Imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.



DERENZI, Serafim. *Biografia de uma ilha*. 2. ed. Vitória: Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 1995.

BICHARA, Terezinha Tristão. *História do Poder Legislativo do Espírito Santo, 1835-1889*. Vitória: Leoprint, t.1, v.1, 1984.

BITTENCOURT, Gabriel. *História geral e econômica do Espírito Santo: do engenho colonial ao complexo fabril-portuário*. Vitória: Multiplicidade, 2006.

FERREIRA, Gilton Luís. *Um desejo chamado metrópole: a modernização da cidade de Vitória no limiar do século XIX*. Dissertação (Mestrado em História) - Programa de Pós-graduação em História Social das Relações Políticas, Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), Vitória, 2009.

FOLLIS, Fransérgio. *Modernização urbana na Belle Époque paulista*. São Paulo: Editora Unesp, 2004.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. 26. ed. São Paulo: Companhia das letras, 2007.

MAXI, Zaida (s.d.). Episódios da transformação urbana de Barcelona. In: *ARQUITEXTO*, n.17. Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/propar>>. Acesso em 27 fev.2014.

OLIVEIRA, José Teixeira de. *História do Estado do Espírito Santo*. 3. ed. Coleção Canaã, v.8. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo: Secretaria de Estado da Cultura, 2008.

QUINTÃO, Leandro do Carmo. *A estrada de ferro Sul do Espírito Santo e a interiorização da capital*. Vitória: Secult, 2010.

RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Khedir, 2011.

REIS FILHO, Nestor Goulart. Urbanização e modernidade: entre o passado e o futuro (1808-1945). In: MOTA, Carlos Guilherme (org.). *Viagem incompleta: a experiência brasileira (1500-2000): a grande transação*. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2000.

RÉMOND, René. *O século XIX: 1815-1914*. 9. ed. São Paulo: Cultrix, 2004.

RIBEIRO, Diones Augusto. *Busca à "primeira grandeza": o Espírito Santo e o governo Moniz Freire (1892-1896)*. Dissertação (Mestrado em História) - Programa

de Pós-graduação em História Social das Relações Políticas, Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), Vitória, 2008.

ROSTOLDO, Jadir Peçanha. *A cidade republicana na belle époque capixaba: espaço urbano, poder e sociedade*. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-graduação em História Social, Universidade de São Paulo (USP), São Paulo, 2008.

SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró. *O desenvolvimento do Porto de Vitória – 1870/1940*. Vitória: CODESA/UFES, 1995.

VASCONCELLOS, Flávia Nico. *O desenvolvimento da interface cidade-porto em Vitória (ES) do período colonial ao início do século XXI: uma cidade portuária?* Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC), São Paulo, 2011.