

El Eje *Maruípe* a través de los tiempos

Si hay una relación de metamorfosis sincronizada entre los elementos urbanos, si hay acciones de adición, superposición y/o sedimentación de los tejidos y trazados urbanos, también hay que considerar, como una de las etapas del ciclo de vida de cada elemento urbano, la persistencia (Conzen, 1960) que envuelve un nivel deformado formal provocado por el atravesamiento por las capas del tiempo. Se propone verificar esta hipótesis por medio del estudio de un eje específico, formado por un conjunto de avenidas localizadas al Noreste de la ciudad de Vitória (Espírito Santo, Brasil) que se deposita en el Eje *Maruípe* (Figura 4). Se justifica esta elección pues se cree también por hipótesis que este eje podría ser la persistencia de parte de una carretera del periodo del Imperio de Brasil que en su trayecto atravesaría la isla de Vitória y era la *Estrada Geral da Costa* (Carretera *Estrada Geral da Costa*) cuyo trayecto ocurría el litoral de modo más o menos continuo desde entonces Capitanía de Salvador hasta las capitanías del Sur de Brasil.

En el transcurrir de los estudios realizados amparados en la interpretación de las fuentes documentales cartográficas, textuales y iconográficas fue posible afirmar la existencia de una ligación terrestre entre el núcleo poblacional inicial, en Vitória, siguiendo la dirección Norte, posiblemente oriundo del periodo colonial y que se estabilizó durante los siglos XVII y XVIII, poco a poco por consecuencia de su función como ruta comercial.

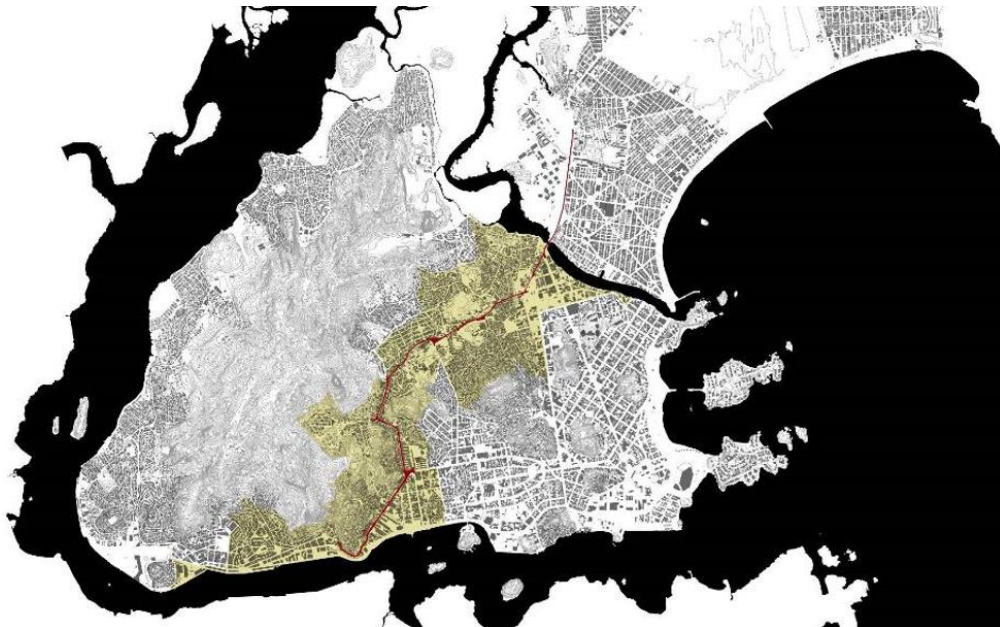


Fig. 04 Identificación del eje estudiado en el contexto de la ciudad de Vitória, Espírito Santo, Brasil. Fuente: Botechia (2017).

A partir de los datos investigados, se constata la comprobación de la hipótesis de trabajo en base en el análisis del objeto empírico y en lo que se refiere a la longevidad de caminos primitivos, considerando la identificación de tres escalas de persistencia (y permanencia) morfológica: del territorio, de la ciudad y de la región. Siguen los argumentos que comprueban esta afirmación.

Sin embargo, antes de comenzar, la necesidad de recurrir a múltiples escalas en esta interpretación está justificada porque un estudio morfológico afirma este enfoque de la variedad de escalas para su comprensión. Por lo tanto, se entendió que el esquema territorial inicial era un punto de partida que se expandió a un conjunto cartográfico en escalas complementarias que iban del territorio al bloque, destacando la adopción de recursos metodológicos por el arquitecto italiano Saverio Muratori (1963) como

fundamento básico: la creación de un atlas, la división de la historia en períodos, la organización de investigaciones en escalas complementarias de análisis.

Considerada la escala del territorio, el Eje *Maruípe* es un vestigio material de parte de lo que hubiese sido una de las carreteras interprovincial de Espírito Santo, denominada Carretera *Geral da Costa*. Descrita en los documentos textuales (Mensajes del Gobierno de la Provincia) como estrecha, sinuosa, que recorría en paralelo o junto al mar, sin fecha definida de inauguración, “casi natural”, ella se extendía desde el sur hasta el norte de la entonces provincia, conectando algunos de los principales núcleos de asentamiento costeros: *Itapenirim*, *Benevente*, *Guarapari*, *Espírito Santo* (actual *Vila Velha*) al sur, *Vitória* como punto central, *Serra*, *Nova Almeida*, *Santa Cruz*, *Regência* (desembocadura del *Rio Doce*), *São Mateus* al norte.

De las siete cartografías del periodo imperial analizadas, la Carretera *Geral da Costa* fue identificada en cinco de ellas, correspondientes a los años de 1817, 1850, 1861, 1866, 1878. Ese registro, alineado a los documentos textuales, comprueba la existencia de esa referida carretera y su importancia en la conexión terrestre entre núcleos de asentamientos costeros. Se nota en los informes de los presidentes de la Provincia y en las cartografías de 1817, 1861, 1866 y 1878, que esa carretera es comprobada en los límites de *Vitória*, en un trayecto que iba desde la región de *Capichaba* (próxima a la Calle *Barão de Monjardim*), atravesando *Jucutuquara* y *Maruípe* (toponimias constantes en los mapas de 1861 y 1878) (**Figura 5**). Amparado en los documentos, considerando también las líneas de dirección o inflexión representadas, se concluye que una parte de la Carretera *Geral da Costa* pasaba por dentro de la Isla de *Vitória*, recorriendo junto a las estribaciones de las colinas, en dirección a la región de las granjas de donde continuaba acompañando los arroyos hasta la punta final geográfica de la isla:

Comienza entonces el huerto del barón, que serpenteaba el arroyo. Mangueras, árbol de pan, anacardos, cocoteros, jacas y naranjos. La carretera hoy Calle *Jucutuquara*, tortuosa en medio de grandes bloques de granito, se dividía en dos tramos: a la izquierda para *Fradinhos* y para la derecha venciendo el riachuelo, con un puente de madera, sobre el piso de la fallida Carretera de Hierro *Vitória* a *Peçanha*, se llegaba al *Passagem* por un camino lindero con las propiedades de *Figueiredo*, del barón y de *Maruípe* (Derenzi, 1995:155).

En algunos momentos, se llegó a dudar si el ramal vial que llegaba a *Vitória* no podría ser parte de la Carretera de *Santa Thereza* (que también seguía en sentido norte). El hecho es que, primero, en esta dicha carretera, que data de 1848, es más reciente de que la Carretera *Geral da Costa*, y la conexión *Vitória-Serra* existía por tierra desde la época colonial. Otro aspecto en cuestión es que la Carretera de *Santa Thereza* fue proyectada para conectar la villa de *Serra* (ES) a *Natividade* (MG), por lo tanto, su punto de partida en Espírito Santo no era *Vitória*.

Con ese análisis documental, el rediseño en detalle y la comparación con aspectos morfológicos actuales del Eje *Maruípe*, se observa un paralelo formal diacrónico constante de: equivalencias en la localización topográfica, paridad de inflexiones en todo el recorrido dentro de la isla, denotando que la dirección del conjunto de vías que forman el eje no fue una creación de la República, sino que ya existía en el periodo del Imperio. En el transcurso de las lecturas e investigaciones realizadas, se pasó a creer que era posible retroceder en el tiempo aún un poco más.

Por las descripciones físicas de la Carretera *Geral da Costa*, en los informes de presidentes de la Provincia de Espírito Santo, no se notó, en comparación con la descripción de las demás carreteras, una indicación sobre las tentativas para la abertura o construcción de ese ramal vial, éxitos, dificultades, fracasos... Por el contrario, había con frecuencia una preocupación en mejorar, pavimentar, volverla un eje vehicular. En los documentos, la indicación parece ser de un trayecto, un camino, que ya existía...

Lo que, a primera vista, se presentaba como una cuestión semántica (abrir, mejorar, pavimentar, construir) podría ser el indicio de que había una persistencia de ese objeto proporcional a la ciudad y que debería ser dada más atención a esta. La identificación de la persistencia en la escala de la ciudad se ampara en las evidencias arqueológicas y suposiciones interpretativas dadas a la producción documental del periodo colonial y que fue posible verificar. Es importante destacar que no fueron localizados documentos cartográficos coloniales, relativos a Espírito Santo, que identificasen en detalle senderos o caminos, y los relatos y registros textuales son (aún) vagos en coordenadas o puntos de referencia. A pesar de esas cuestiones, la lectura de los textos y consulta de los documentos apuntan a pistas que no pueden dejar de ser relatadas.



Fig. 05 [trcho de] Planta de la parte de la Provincia en que están comprendidas las colonias, organizada en la Inspección de Tierras y Colonización por los Ingenieros C. Cintra y Rivière (1878). Fuente: BNDigital, Archivo Nacional do Brasil.

Una de esas evidencias aporta informaciones sobre los hábitos de los pueblos indígenas que vivían desde tiempos remotos en la Isla de Vitória. La manera como ellos se desplazaban en el territorio brasileño, siguiendo a veces valles, a veces líneas de montaña, la condición topográfica local caracterizada por el bioma de *mar de colinas*, las descripciones sobre la conexión entre senderos indígenas y caminos sucesivos de penetración en el territorio hechos por Sérgio Buarque de Holanda y Gloria Kok parecen haber comenzado a alinearse y a tener sentido, sin dejar, sin embargo, de tratarse de indicios. Fue posible hacer con más propiedad una consulta a los datos de las investigaciones realizadas en el contexto local. Esos datos apuntan, en Vitória, a la existencia de algunos sitios arqueológicos, “[...] donde quedaron preservados testimonios y evidencias de actividades del pasado [...]”, algunos de ellos en Maruípe: *Fradinhos*, en la dirección de la actual Carretera *Serafim Derenzi*, cabecera del *Ponte da Passagem*; región de *Goiabeiras* próximamente a la Universidad Federal. ¿Un sendero podría haber interconectado esos puntos?

La localización de sitios arqueológicos, algunos de ellos puntuados a lo largo de Maruípe, supone la existencia de líneas que se conectaban, pues, como afirma la *Teoría de Construcción del Territorio caniggiana*, en los primeros días, antes de escoger el lugar de permanencia, había los traslados. Los indios se

trasladaban. Eran pueblos nómadas o seminómadas y así lo hacían predominantemente por las líneas de crestas. Pero también por las de vaguada. ¿Supongamos que la línea topográfica predominante fuese la de vaguada?

Así, ese eje ¿podría ser, en parte, la persistencia de un antiguo sendero indígena, equiparado, en la debida regionalidad, como los ejemplos estudiados de los caminos *Peabiru*, *Anhanguera*, *Broadway*, vistos en la literatura? Aunque no se pueda comprobar en este momento con hechos documentales, el raciocinio, el ejercicio de montar fragmentos lleva a decir que sí: supuestamente este objeto que se investiga - tortuoso, lleno de piedras, acompañando los arroyos, en las estribaciones de las colinas, una línea de fondo del valle - puede, si, haber sido parte de un sendero indígena. Por ese motivo, se pasó a suponer que el trecho de la Carretera *Geral da Costa*, que cortaba por dentro de la isla podría haber aprovechado una preexistencia siendo, por lo tanto, la persistencia de un antiguo sendero indígena del período colonial.

En una tercera escala de persistencia, se consideró el proceso de urbanización de la región noreste de la isla de Vitória, más específicamente, aquella atravesada por el Eje *Maruípe*. Durante el siglo XX, esa región, compuesta básicamente por dos grandes granjas - *Maruípe* y *Jucutuquara* - fue vendida, parcelada en lotes, donada parcialmente por el Gobierno. A los pocos, por la acción de los agentes del Estado, la otrora carretera pasó a ser denominada calle o avenida, después de haber recibido una serie de mejoras. La toponimia carretera se borró, pero no su direccionamiento o su materialidad.

Esta línea de vaguada, esta carretera, este sendero que recorta el territorio de la Isla de Vitória, durante la República, en un proceso de acumulación de intervenciones de proyectos urbanos, fue rectificadas, alargada, pavimentada y recibió mobiliarios urbanos de todo tipo. La toponimia "carretera" de *Maruípe* se fragmento en las actuales Avenidas *Vitória*, *Paulino Muller*, *Maruípe*, *Fernando Ferrari*, pero, morfológicamente, la dirección y la forma persistieron. Continúa acompañando en paralelo las líneas topográficas y los cursos de agua (aún ocultos), el nivel de la cota continua sin grandes alteraciones, la dirección se mantiene ligada al núcleo urbano inicial al *Ponte da Passagem* y a pesar de la formación sucesiva del tejido urbano del entorno, no fue alterada (**Figura 6**).

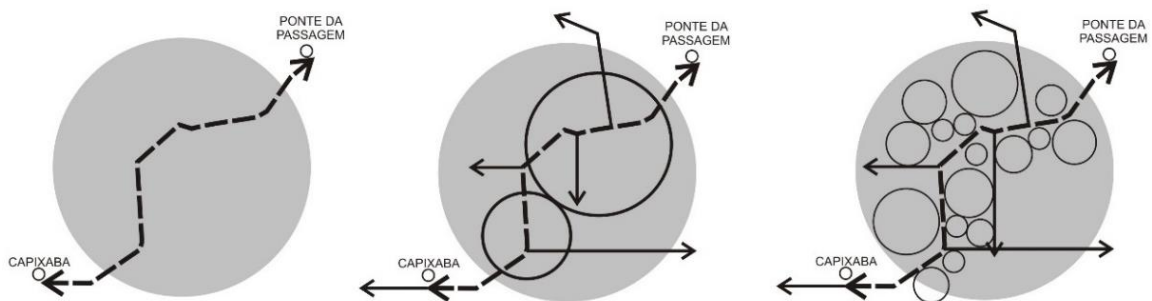


Fig. 06 Esquema teórico representativo del proceso de parcelación de las granjas y la inercia del Eje *Maruípe*. Fuente: Botechia, 2017.

El siglo XX tiene una parte de la responsabilidad sobre esa forma urbana. Ese eje es en parte resultado de la acción emprendida por gobiernos e iniciativa privada que, por medio de planos y proyectos urbanos, proporcionaron la mejoría del acceso de mercaderías, tropas, personas, tranvías, vehículos motorizados, no solo para pasar por la región en dirección al norte y noreste, sino también para ir a la región de *Jucutuquara*, *Fradinhos*, *Maruípe*; para ir al hospital la fábrica, al cuartel, la escuela, al barrio operario, al cementerio... La condición económica fue determinante e imperativa.

La línea tortuosa que bordeaba la cresta de los *Morros Romão* y *Cruzamento* fue rectificadas. ¿Fetiche por la línea recta? ¿Facilidades para la movilización? La nueva línea diseñada y pensada por Saturnino de Brito, por Clovis Cortes, por Olympio Brasiliense, por la Comisión de Mejoramientos de la Capital no elimino

totalmente la carretera antigua, la línea preexistente. Ocurre allí, predominantemente, una superposición de dirección antigua y nueva, pero también fueron creadas nuevas ramificaciones desdobladas en paralelo, como identificado en tres tramos específicos (Figura 7).

Semejanzas y diferencias con el caso europeo estudiado por medio de los autores y otras variaciones sobre el proceso de formación de los suburbios pueden ser consideradas como otro desdoblamiento para investigaciones futuras. Pero si se pueden indicar aproximaciones con la teoría, por otro lado, el estudio del caso *Maruípe* se aparta de algunos de los ejemplos prácticos sobre persistencias morfológicas seleccionados. Como no podría dejar de ser, también fueron observadas divergencias entre objeto y teoría.

La investigación sobre las rutas romanas en el continente europeo sucedió a partir de la recogida de fragmentos, y en la escala del trazado urbano, la cuadrícula romana fue remontada por correspondencia a una malla regular abstracta. En lo que respecta al objeto empírico, este se mostró como un todo que, al menos en la escala de la región, no se fragmentó. La principal evidencia de que podría ser una forma antigua fue justamente su irregularidad formal y la indicación de las líneas topográficas. Esa consistencia de origen-destino y de dirección es tan fuerte que significa decir que el soporte de la circulación fue la primera estructura, no habiendo, como en el Poble-Nou (Barcelona), parcelas privadas seccionando e interrumpiendo la construcción total de la avenida proyectada por Ildefonso Cerdá. En *Maruípe*, el eje vino de los lotes y de los edificios, como estructura del territorio, y así continuo.

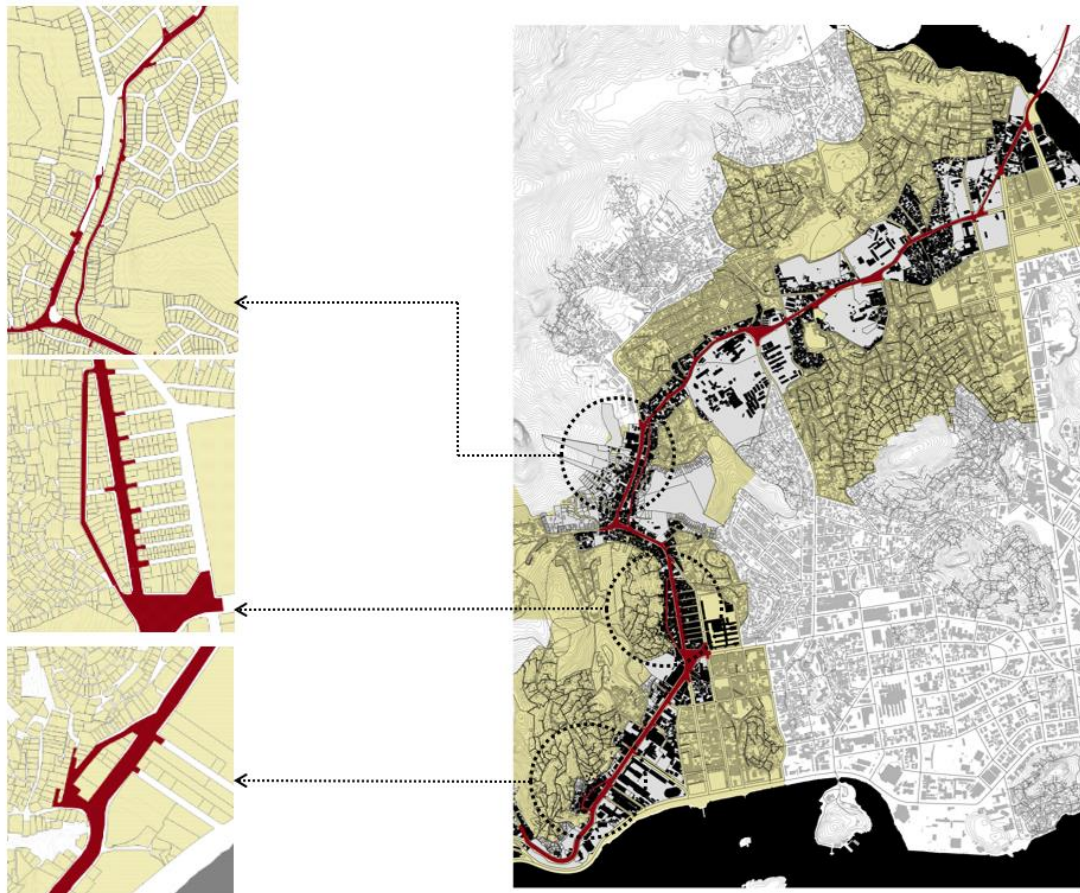


Fig. 07 Tres recortes de la duplicación del Eje *Maruípe* durante el periodo republicano. Fuente: Botechia, 2017.

También en una aproximación entre objeto empírico y literatura, algunas cuestiones puestas por la *Teoría de la Estructuración del Territorio* italiana fueron verificadas en el objeto empírico. El Eje *Maruípe* es un "trayecto matriz", con básicamente dos tipologías de edificación agregadas: el "tipo-base" formado por

edificaciones ordinarias puestas en fila, asociadas directamente a las márgenes del trayecto; y el “tipo edificación especializada” (la mansión, el hospital, la escuela, la fábrica, el cuartel), implantado desasociado de la ruta principal, en lotes localizados en puntos más altos y dependientes de trayectos secundarios. En comparación con el ejemplo italiano, la principal cuestión divergente es que el trayecto matriz en Europa fue una línea de cresta y, en el caso estudiado, en la escala territorial, fue dado por la línea que se alterna entre la vaguada y a cresta, pero, en la escalada de la ciudad y de la región, es una línea de vaguada.

Esa forma material vino del pasado, atravesó las capas del tiempo y continuó. Su tiempo es el presente, un presente complejo con varias capas superpuestas, orígenes intrincados, un montaje heterogéneo formado por anacronismos. Aquel mismo tiempo de las memorias que, para ser lidiadas, precisan ser estratificadas.

[...] estamos delante de un tiempo que no es el tiempo de las fechas. Ese tiempo, que no es exactamente el pasado, tiene un nombre: es la memoria. Es ella que decanta el pasado de su exactitud. Es ella que humaniza y configura el tiempo, entrelaza sus fibras, asegura sus transmisiones, dedicándolo a una impureza esencial. Es la memoria que el historiador convoca e interroga, no exactamente “el pasado” (Didi-Huberman, 2015:41).

Consideraciones finales

¿Por qué tantas historias no habían sido vistas? Porque están entrelazadas, amalgamadas. El fin es el comienzo, por así decir, responden menos sobre el objeto de que a las fases intermediarias. Y importan menos los hechos históricos de gran importancia de que los hechos insignificantes, el detalle, sobre todo el pequeño detalle. Como el objeto era y como él es hoy importan menos de que la identificación del proceso de permanencia/persistencia elemental. Se los hombres del siglo XX mejoraron el Eje *Marúipe*, no fueron ellos quienes lo crearon. Sendero, carretera, avenida, ruta comercial, camino agrícola, ríos escondidos, capas que se mezclan en el tiempo y en el espacio, ahora se borran, pero también aparecen transformadas, adicionadas y estancadas.

Se cree que los procesos morfológicos como descritos por MRG Conzen podrían haber sido identificados en ese objeto empírico. Durante los procedimientos de descomposición y comparación, amparados en los procedimientos de geoprocesamiento, fueron notables las transformaciones morfológicas, las demoliciones, las adaptaciones y las adiciones. Aunque el interés en este trabajo haya sido sobre la persistencia de las formas, la identificación de los demás procesos complementaria el entendimiento de la metamorfosis que se dio en la región y podría ser estudiado en el futuro.

Permanente y persistente, puede afirmarse que el caso estudiado es de un elemento que pasó por un proceso específico, el de la inercia de las estructuras, caracterizándose por ser una forma que “[...] no poder ser demolida, indestructible, durable, que el tiempo no corroe”. Esa identificación contribuye con el debate de que las formas urbanas resultan de ideologías, de intenciones, de la acción de sus agentes transformadores, de técnicas y legislaciones, de condicionantes geográficos, pero, también, de las formas, constantes, pretéritas e indelebles.

Referencias

Borie, A., Micheloni, P., Pinon, P. 2008. *Forma y deformación: de los objetos arquitectónicos y urbanos*. Barcelona: Reverté.

- 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.
- Cardoso, S. 1988. O olhar viajante (do etnólogo). En Novaes, A. et al. *O olhar* (347-360). São Paulo: Companhia das Letras.
- Chipp, H. B. 1988. *Teorias da arte moderna*. São Paulo: Martins Fontes.
- Conzen, M. R. G. 1960. *Alnwick, Northumberland: a study in town plan analysis*. Londres: Instituto Britânico de Geografia.
- Corboz, A. 2004. El territorio como palimpsesto. En Ramos, Á. M. (ed.). *Lo urbano* (25-34). Barcelona: Ediciones UPC.
- Decandia, L. 2003. O tempo e o invisível na cidade contemporânea. Traducción de Maria Margarida Cavalcanti Limena. Revista de la Faculdade de Ciências Sociais y de los Programas de Estudos Pós-Graduados em Ciências Sociais e História (Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, PUC-SP), 17, 181-195.
- Derenzi, L. S. 1995. *Biografia de uma ilha*. Vitória: Secretaria Municipal de Cultura e Turismo.
- Dias Coelho, C. (org.). 2013. *Cadernos de morfologia urbana: os elementos urbanos*. Lisboa: Argumentum. — 2014. *Cadernos de morfologia urbana: o tempo e a forma*. Lisboa: Argumentum.
- Didi-Huberman, G. 2015. *Diante do tempo: história da arte e anacronismo das imagens*. Belo Horizonte: Humanitas.
- Ginzburg, C. 1989. Sinais: raízes de um paradigma indiciário. En Ginzburg, C. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história* (143-179). Traducción de Federico Carotti. São Paulo: Cia. das Letras.
- Giovannoni, G. 1995. *Vecchie città ed edilizia nuova*. Turim: Città Studi Edizioni.
- Latour, B. y Yaneva, A. 2008. Give me a gun and I will make all buildings move: an ant's view of architecture. En Geiser, R. (ed.). *Explorations in architecture: teaching, design, research* (80-89). Basel: Birkhauser.
- Lemos, I. S. 2011. Os interiores dos quarteirões: de Cerdà ao 22@. Dissertação em Desenho Urbano. Facultat de Belles Arts, Universitat de Barcelona, Barcelona.
- Merlin, P. y Choay, F. (org.). 2010. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris: Presses Universitaire de France.
- Moudon, A. V. 1997. Urban morphology as an emerging interdisciplinary field. *Urban Morphology*, 1, 3-10.
- Muratori, S. et al. *Studi per una operante storia urbana di Roma*. Roma: Consiglio Nazionale delle Ricerche, 1963.
- Sabaté, J. y Tironi, M. 2008. Rankings, creatividad y urbanismo. *Eure*, 102, 5-23.

¹ Este artículo corresponde a una investigación que tuvo soporte institucional de la Univesidad Presbiteriana Mackenzie (São Paulo), Mack-pesquisa, Prefeitura Municipal de Vitória y Fundo de Apoio à Ciência e Tecnologia da Prefeitura Municipal de Vitória (Facitec).