

2

A AUTONOMIA DA CONSTRUÇÃO



A verticalização do centro estendendo-se para a Esplanada Capixaba (Acervo do Arquivo Estadual do Espírito Santo).

A AUTONOMIA DA CONSTRUÇÃO

Nos anos 50 a construção mudou, encontrando um novo espaço para crescer. Vitória teve a sua centralidade ampliada. Passou a polarizar outros territórios que estavam em crescimento econômico, além daquele da região Central. Os efeitos dessa polarização imprimiram maior dinamismo à capital do Espírito Santo.

Nova dimensão da centralidade de Vitória: a incorporação do Norte do rio Doce à dinâmica estadual

A fragmentação territorial que havia entre as regiões Sul, Central e Norte desapareceu para dar lugar a uma nova unidade espacial, constituída não só pela soma das regiões pretéritas em processo de convergência para Vitória, mas também pela inclusão, nesse todo espacial, de uma outra unidade territorial, que não tinha sido incorporada ao processo de produção.

Em termos produtivos, o Espírito Santo estendia-se até o rio Doce; apenas uma estreita faixa litorânea, que produzia essencialmente mandioca, conformava a região Norte, polarizada pela cidade de São Mateus. Até 1940 apenas 16% da região ao norte do rio Doce haviam sido ocupados. O resto era uma imensa floresta que estava sendo derrubada.

O limite físico imposto pelo rio Doce impediu que até o final dos anos 20 aquela região fosse ocupada. O percurso tomado pelo café, que do Sul do Estado seguiu em direção ao Norte, encontrou no rio Doce um obstáculo que, se não fosse transposto em tempo hábil, poderia impedir que o desenvolvimento do Espírito Santo continuasse no ritmo em que se vinha processando.

O cultivo de café, conforme era realizado no Espírito Santo, sem a incorporação de progresso técnico, plantado em pequenas propriedades, com emprego, fundamentalmente, do trabalho familiar, dependia, para sua reprodução, permanentemente, da fertilidade natural do solo, encontrada apenas nas terras novas. Essa modalidade produtiva empregada no cultivo de café fez dessa planta uma cultura itinerante, que, em consequência, deslocou-se do Sul para o Norte do Espírito Santo, até a margem sul do rio Doce.

A convergência do café para Colatina não foi aleatória: o solo, o clima e o relevo atraíram o movimento de seu cultivo naquela direção. Com a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro Vitória a Minas, em 1906, a Colatina, esta localidade passou a se diferenciar no contexto regional. O novo meio de transporte concorreu com o transporte mar e o fluvial até então utilizados, encurtando o tempo de deslocamento das mercadorias das áreas de produção ao porto de Vitória, onde eram exportadas. Finalmente, a construção em Colatina da ponte sobre o rio Doce, concluída em 1928, deu um novo horizonte à pequena produção e promoveu esta cidade, na década de 1950, ao papel de centro regional, levando-a a superar Cachoeiro, então o mais importante centro, que polarizava o Sul do Estado.

Colatina se tornou a porta de entrada da zona pioneira do norte do rio Doce e também a porta de saída de madeira e de café, favorecida pela estrada de ferro, que passou a escoar aquelas mercadorias para serem exportadas por Vitória. O dinamismo regional alcançado por Colatina, em função da polarização que esta cidade passou a exercer sobre boa parte do norte do rio Doce e sobre parte do território mineiro limítrofe com o Espírito Santo, rebateu-se sobre Vitória, colocando a capital capixaba noutro estágio de desenvolvimento.

A Companhia Vale do Rio Doce

A centralidade de Vitória dos anos 30 à década de 1950 ampliou-se por todo o território espírito-santense e, com a consolidação da presença da Estrada de Ferro Vitória a Minas no território mineiro, proporcionada pelo escoamento do minério de ferro, Vitória exerceu sua centralidade também sobre parte daquele estado vizinho.

Concebida ainda no século XIX (pelo presidente do Estado, o Dr. Muniz Freire, que governou o Espírito Santo de 1892 a 1896), a centralidade de Vitória refletia a preocupação governamental com a evasão de divisas do Espírito Santo para o Rio de Janeiro, por conta da divisão regional que favorecia aquele Estado – o café da região Sul capixaba, exportado pelo porto do Rio, muitas vezes aparecia, para efeitos tributários, como café fluminense, gerando perda de receita para o Espírito Santo. Muniz Freire propôs, então, transformar Vitória numa grande praça comercial do Espírito Santo e de parte de Minas. Veio, portanto, de seus

planos a proposta da construção da Ferrovia Sul do Espírito Santo – depois incorporada à Leopoldina Railway –, que ligaria Cachoeiro de Itapemirim a Vitória, e da construção da Estrada de Ferro Vitória a Minas. Seu propósito era capturar, além dos cafés do Sul do Estado, também parte do café de Minas, para ser escoado pelo porto de Vitória. Como iniciativas complementares, mandou realizar estudos para a construção de um cais para embarque de mercadorias e contratou o sanitarista Saturnino de Brito para projetar a expansão da cidade, com todos os requisitos do mais moderno sistema de saneamento então usado no mundo.

Muniz Freire não conseguiu concretizar todo o seu plano. As finanças do Estado, em crise ao final de sua administração, decorrente das quedas no preço do café e da dependência econômica do Estado de um único produto, levaram, em pouco tempo, o Espírito Santo à moratória. Entretanto, o plano de Muniz Freire não deixou na sua essência de ser conduzido pelos governantes que lhe seguiram. Conclusão: a orientação estabelecida pelo plano de Muniz consistiu numa grande referência de centralidade, que ao longo do tempo veio a ser construída e ampliada em benefício do crescimento de Vitória.

A Estrada de Ferro Vitória a Minas começou a ser construída em 1903, e seus trilhos entraram em Vitória somente em 1941. A construção desta ferrovia partiu de Porto Velho, em Vila Velha, logo atingiu Viana e três anos depois chegou a Colatina. A cada nova estação abria-se uma perspectiva para a influência de Vitória sobre o território desbravado, porque se incentivava a ocupação das terras incultas e se promovia o escoamento de madeira com a ferrovia em operação a cada trecho que se construía.

A influência maior desta ferrovia na formação da centralidade de Vitória deu-se em dois momentos. Um deles, relatado anteriormente, foi quando, ocupando-se a zona pioneira do norte do rio Doce, ampliou-se a fronteira agrícola e elevou-se, significativamente, a produção cafeeira do Estado. Colatina ocupou, nos anos 50, o primeiro lugar entre os municípios produtores de café do país – toda sua produção escoava para ser exportada pelo porto de Vitória; o ouro verde, em sua efervescência, transbordava em Vitória.

Outro momento de influência da ferrovia na centralidade da capital capixaba verificou-se a partir da criação da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), em 1942, com presença marcante da empresa em Vitória.

A construção da ferrovia enfrentou vários problemas, desde as dificuldades para vencer os obstáculos naturais impostos pela selva do rio Doce até os de ordem financeira. A ferrovia experimentou inúmeros traçados. Inicialmente projetada para ir até Diamantina, teve o trajeto modificado para destinar-se a Itabira. Era uma ferrovia construída, em seus primeiros trechos, para trens de bitola estreita. Com a descoberta das potencialidades ferríferas das minas de Itabira, planejou-se a modificação de seu traçado, bem como a alteração da bitola de seus trilhos, a fim de destiná-la ao escoamento de minério.

Esses propósitos foram estabelecidos em 1910, quando os ingleses, através do Brazilian Hematite Syndicate, compraram as fazendas em que estavam localizadas as jazidas do Itabira, para, em 1911, montarem a Itabira Iron Ore Company, com a aquisição da Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas, que pertencia ao empresário-engenheiro Pedro Nolasco e ao engenheiro João Teixeira Soares. A meta dos ingleses, todavia, arrastou-se por mais de três décadas, passando por inúmeros tropeços.

Em 1919 o americano Percival Farquhar tornou-se acionista majoritário da Itabira Iron Ore Company. Pretendia transportar pela Vitória a Minas, em novo traçado, apenas o minério de suas jazidas, exportá-lo pelo porto que almejava construir em Santa Cruz e explorá-lo, juntamente com a ferrovia, com exclusividade, por 90 anos, conforme contrato firmado às pressas com o governo federal, de acordo com os relatos de Coelho e Setti (2000). Acontece que a conjuntura econômica nem sempre era favorável, e Farquhar envolveu-se em embaraços que acabaram tomando a dimensão de um debate que envolvia a soberania nacional a respeito das nossas reservas de minério. Por essas razões o projeto de exportação de minério de ferro só teve impulso em 1939, com o aumento da demanda de ferro suscitada pela guerra, quando Farquhar viu-se obrigado a criar a Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia (CBMS). A Constituição de 1937 proibia “a exploração e o aproveitamento das jazidas minerais brasileiras por empresas estrangeiras, determinando que só fossem concedidas a empresas constituídas por maioria de acionistas brasileiros” (COELHO; SETTI, 2000, p. 29).

Desfecho: o primeiro trem com minério destinado à exportação chegou à estação Pedro Nolasco em maio de 1940. O minério, transportado em caminhões, foi levado para Vitória para ser exportado.

Quando o trem chegava na estação Pedro Nolasco, o minério era novamente transferido de forma manual para caminhões comuns para seguir até o porto de Vitória, já que ainda não havia ligação ferroviária entre o porto e a EFVM.

Chegando ao porto, o minério era manualmente descarregado dos caminhões e empilhado sobre o cais, de onde era feito o transbordo para os navios” (COELHO; SETTI, 2000, p. 32).

Em junho de 1941 terminou o transbordo de minério entre a estação Pedro Nolasco e o porto de Vitória, com a construção do ramal ferroviário desse trecho. No mesmo ano a CBMS, juntamente com o governo do Espírito Santo, assumiu a responsabilidade da construção do cais de Atalaia, depois denominado Eumenes Guimarães, concluído em 1943 para garantir maior volume de embarque de minério, numa iniciativa que fez parte do esforço de guerra.

No ano de 1942 o governo federal encampou a CBMS e criou a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD). A partir desse momento, a presença da CVRD se tornou crescente na cidade de Vitória, que veio experimentar uma nova fase de crescimento. Abriam-se perspectivas para a construção civil local.

A industrialização do país e seus impactos no Espírito Santo

A década de 1930 marcou a emergência da industrialização no país. As cidades assumiram uma nova função, que veio a modificar seu padrão espacial. As cidades, que eram sedes do comércio e da burocracia do Estado, tornaram-se também sedes do aparelho produtivo, com o crescimento da indústria. O núcleo central da produção deslocou-se, então, do campo para a cidade. Houve, com o dinamismo do novo aparato produtivo, que se sobrepôs ao de base agrária, uma acelerada urbanização em curto espaço de tempo, que imprimiu às cidades outras formas espaciais e possibilitou à construção civil novas oportunidades de crescimento.

Não se pode aplicar ao Espírito Santo a mesma referência apresentada anteriormente. A indústria só pode ser tomada como fator auxiliar para o entendimento das nossas cidades a partir da década de 1970. A indústria incipiente que havia antes não explicava o dinamismo econômico existente. Interessa, contudo, identificar os impactos que as políticas públicas que favoreceram a indústria tiveram no Espírito Santo e de que forma contribuíram para o desenvolvimento da construção civil.



Os primeiros embarques de minério carregados a mão (Acervo de Francisco Moraes).

Getúlio Vargas chegou ao poder em 1930, com o propósito de modernizar o país, sustentá-lo em outras bases que não apenas a agrária exportadora. Vargas criaria condições para que a indústria pudesse crescer e se expandir para além dos espaços regionais em que ela se encontrava.

Suas primeiras iniciativas voltaram-se para construir a sustentação política de seu governo. No mesmo ano em que começou a governar criou o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio (MTIC). Tratou de fazer alianças com o operariado e o patronato urbano. Concedeu favores em troca de apoio político. Estabeleceu, em 1931, a obrigatoriedade do reconhecimento, por parte do MTIC, das associações e das entidades de classe para que tivessem acesso aos benefícios que instituiu ao longo dos anos 30 e 40 – férias remuneradas, 13º salário, seguridade e previdência. Desse modo contribuiu para induzir a sindicalização no país e, ao mesmo tempo, buscou obter apoio dessas entidades a suas iniciativas.

Getúlio pretendia governar acima das classes sociais, apoiado por uma sociedade corporativa criada no berço das profissões associadas, devidamente reconhecidas. A criação da figura do deputado classista, eleito indiretamente por seus pares, foi uma forma de barrar o avanço das bancadas estaduais, nem sempre afinadas com seus propósitos industrialistas, impostos por um regime autoritário.

No Espírito Santo, entre 1931 e 1937, formaram-se aproximadamente 40 sindicatos de empregados e 19 de empregadores, dentre eles o Sindicato da Indústria da Construção Civil do Estado do Espírito Santo (Sindicon) (ARAÚJO, 2002, p. 42, 55). Apesar do regime clientelista e de controle instituído pelo governo sobre os sindicatos, a criação do Sindicon foi um marco importante para a organização e o fortalecimento da classe empresarial da construção civil do Espírito Santo.

A habitação social

Estava nos propósitos de Getúlio enfrentar os problemas da moradia, que, nos grandes centros, assumiam proporções alarmantes. A observação da situação geral do país indicava que o problema da habitação nunca tinha merecido por parte dos governos anteriores qualquer iniciativa. O provimento habitacional era conduzido pela livre iniciativa, o que levou à formação do mercado rentista e ao agravamento da situação social dos trabalhadores urbanos, revelado no número crescente de cortiços construídos nos maiores centros, nesse momento em que a urbanização se intensificava, com o crescimento da indústria.

Getúlio procurou enfrentar esse problema. Ele queria criar um novo trabalhador para a indústria e receber dele apoio político. Na habitação coletiva dos cortiços, a promiscuidade e os costumes inadequados, vividos naquela situação, eram vistos como um mal que poderia ser disseminado e afetar as famílias. “Nas habitações coletivas, a família estaria ameaçada de contaminação pelo corpo social e todos os seus membros seriam prejudicados” (BONDUKI, 1998, p. 85).

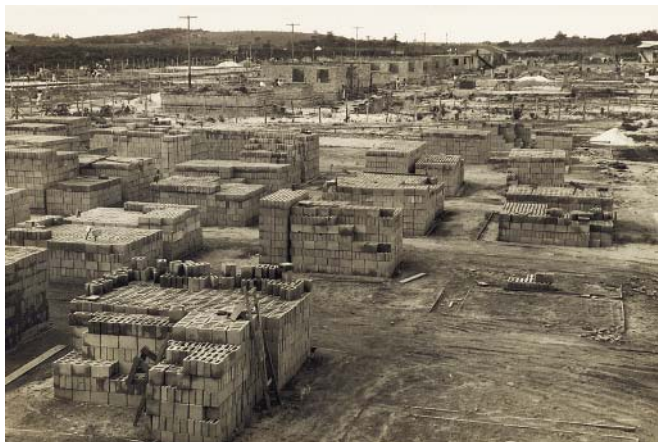
A habitação era, então, já naquele momento um bem dos mais relevantes no contexto sócio-econômico e político. De um lado, tinha uma grande importância na formação moral do trabalhador, como apregoavam os discursos oficiais. Era vista “como elemento na formação ideológica, política e moral do trabalhador, e, portanto, decisiva na criação do ‘homem novo’ e do trabalhador-padrão que o regime queria forjar, como sua principal base de sustentação política” (op. cit., 1998, p. 73). De outro lado, foi tomada como fator econômico estratégico para a industrialização: “a habitação vista como condição básica de reprodução da força de trabalho e, portanto, como fator econômico na estratégia de industrialização do país” (*idem*, p. 73). Como consideravam a habitação um bem importante na vida do trabalhador, quanto maior fosse seu preço, mais elevado teria de ser o salário do trabalhador para custeá-la e, em consequência, o lucro da indústria, que se pretendia estimular naquele momento no país, seria menor. Com base nesses princípios partiu-se para enfrentar o problema da habitação.

Objetivou-se produzir uma habitação com baixo custo e de qualidade. Inúmeras entidades se envolveram na iniciativa. Em 1931 o Instituto de Engenharia promoveu o I Congresso de Habitação. Em 1941 o Instituto de Organização Racional do Trabalho (Idort) promoveu as jornadas de habitação econômica – tratava-se de uma instituição positivista envolvida com o projeto dos empresários para o desenvolvimento industrial do país. Foram feitos levantamentos e estudos sobre a condição de vida e habitação em São Paulo. Preocupados com o problema da habitação, os empresários paulistas, personificados pelo órgão máximo da representação industrial do Estado, a Ciesp-Fiesp,

estavam interessados sobretudo em políticas realistas que reduzissem o valor efetivo despendido pelo trabalhador com moradia, o que permitiria uma redução significativa do custo da mão-de-obra. Qualquer solução nesse sentido – produção de moradias com subsídio ou financiamento público, redução do custo de produção através da racionalização da construção e diminuição das normas legais, congelamento dos aluguéis e regulamentação do mercado de locação ou a autoconstrução de casas pelos trabalhadores – era bem-vinda, pois estimularia a industrialização (BONDUKI, 1998, p. 77).



Parte do projeto do bairro do IBES, de forma hexagonal, com os setores destinados a moradias convergindo para uma área central, que abriga comércio, serviços diversos e lazer (*Acervo do Arquivo Estadual do Espírito Santo*).



Casas em construção no bairro do IBES, que já utilizavam blocos de cimento, fabricados pelo próprio instituto, em três tamanhos, para racionalizar o processo construtivo e reduzir custos. Havia o bloco para a fundação, o bloco de alvenaria e o de amarração (*Acervo da Cultural*).

O momento vivido estava propício à busca de soluções alternativas que reduzissem os custos da moradia. Estudos dentro da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo estimularam a difusão do concreto armado. O Laboratório de Resistência dos Materiais, que já fazia diversos ensaios com diferentes materiais, deu origem ao Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), em 1934. Em 1933 o governo federal regulamentou a profissão de arquiteto e a de engenheiro. O Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (Ciam) de 1929 e o de 1930 forneceram inspiração para que os estudiosos construíssem as suas propostas. Pregava-se o fim dos ornatos fictícios, clamava-se por uma arquitetura mais sóbria, propunha-se que cada forma obedecesse a uma função. Os arquitetos, apoiados nestes princípios, acreditavam que seus projetos funcionariam como um instrumento que, imprimindo maior racionalidade aos processos construtivos, possibilitariam a construção de habitações mais econômicas:

A construção em série permitiria diminuir os custos e ainda economizar tempo e material, facilitando a contratação e a fiscalização do trabalho. Além disso, naquele momento a arquitetura moderna abandonava os estilos do assim chamado ecletismo, que predominaram na arquitetura do início do século no Brasil, voltando-se para a funcionalidade das moradias. É significativo observar que Alexandre Albuquerque, engenheiro-arquiteto, com obras ecléticas e neocoloniais, professor de Arquitetura da Escola Politécnica, publicou na *Revista Politécnica*, em 1931, seu famoso artigo “Arquitetura Moderna”. A partir de então, passou a abraçar a “diminuição do emprego de ornatos fictícios” e “a simplicidade e sobriedade das linhas ornamentais”. Com base em argumentos econômicos, aplaude o “triunfo da lógica e da função” (GITAHY; PEREIRA, 2002, p. 18).

Em outro trabalho o sociólogo Prof. Xavier Pereira (1984, p. 253) reiterou seu ponto de vista a respeito da importância da arquitetura moderna para as transformações da construção civil depois de 1930 em São Paulo:

A tendência que prevalecia era de se evitar toda superposição decorativa e fazer dos próprios elementos estruturais do edifício os motivos da beleza arquitetônica. Procurava-se conhecer melhor os recursos dos materiais de construção para melhor controlar sua utilização.

O concreto era considerado o material que melhor expressava a modernização da arquitetura e da construção. Uma série de iniciativas contribuiu para a promoção de seu uso, como a própria tendência da arquitetura, conforme foi dito anteriormente, bem como a criação da Associação Brasileira de Cimento Portland (Abcip), em 1936, do Sindicato Nacional da Indústria do Cimento (SNIC), em 1953, e da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), em 1940, com o propósito de elaborar expedientes com instruções e especificações que facilitassem a padronização e a racionalização da construção com o emprego do concreto.



Prédios públicos.

Prédio da Escola Ernestina Pessoa, importante exemplar da arquitetura moderna, projetado pelo arquiteto Francisco Bolonha, com painel de Anísio Medeiros. Prenúncio de mudanças das formas espaciais (*Acervo do Arquivo Estadual do Espírito Santo*).

De que maneira a política pública de Getúlio, direcionada para a produção da habitação econômica como um dos principais alicerces de sustentação política de seu governo, pode ter estimulado a construção civil em Vitória? Ou quais foram os rebatimentos das políticas públicas de habitação no Espírito Santo?

O componente financiamento fez parte da política de enfrentamento do problema da habitação do programa de Getúlio. O financiamento da habitação foi transferido para o Estado e para o trabalhador. As instituições criadas com essa finalidade fizeram parte da previdência do trabalhador.

As iniciativas efetivadas com essa finalidade começaram em 1930. Anteriormente, havia as sociedades beneficentes, com fins assistencialistas, os mútuos de socorro, todos controlados pelos próprios trabalhadores, inclusive com a administração dos próprios recursos – foram os embriões do sistema previdenciário, posteriormente implantado.

Antes mesmo de Getúlio assumir o governo, a Lei Eloy Chaves, de 1923, interveio nas organizações associativas dos trabalhadores. Com intuito de estabelecer maior controle sobre os recursos dos associados, que no início do século XX foram utilizados para sustentar greves de cunho anarquista, o governo federal procurou regulamentar as iniciativas de organização dos trabalhadores e transformou as sociedades assistencialistas em Caixas de Aposentadoria e Pensões (CAPs), controladas por um colegiado de trabalhadores e empregadores.

A partir de 1930 o governo interveio de forma mais efetiva e criou os Institutos de Aposentadoria e Pensões (IAPs), que guardavam certas semelhanças de propósitos com as CAPs; contudo, os institutos eram geridos por uma comissão tripartite formada de trabalhadores, empregadores e governo, cuja gestão era controlada pelo governo federal, através do MTIC, ao qual cabia nomear os presidentes dos institutos. Constituídos por um percentual do salário dos trabalhadores, outro calculado sobre a folha de pagamento dos empregadores, mais a contribuição do governo, esses recursos fizeram parte da fonte de receita dos institutos de aposentadoria e pensões. E não se tratava de poucos recursos; che-

gou a ser uma alternativa para investimentos públicos, além da mais importante fonte para financiamento de moradias:

os recursos arrecadados deviam ser aplicados em investimentos que garantissem o aumento do fundo. Uma vez que, com a criação dos IAPs, tornou-se compulsória a contribuição de todos os assalariados e empregadores, a “arrecadação inicial de recursos é, em volume, muito maior que o exigido pelas despesas previstas a curto prazo. As reservas assim constituídas deveriam garantir o pagamento de benefícios no futuro” (FARAH, 1983, p. 26). O controle exercido pelo governo federal, através do MTIC, sobre esses recursos possibilitou a criação de importante fonte alternativa de investimentos públicos, numa época em que o Estado colocava em prática uma política de desenvolvimento dirigida para implantação de infra-estrutura industrial (BONDUKI, 1998, p. 102).

Entre 1933 e 1938 foram criados os seguintes institutos: Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Marítimos (IAPM); Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Bancários (IAPB); Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Comerciais (IAPC); Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários (IAPI); Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Condutores de Veículos e Empregados de Empresas de Petróleo (IAPETEC); e Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Estivadores (IAPE). Só no final da década de 1930 os institutos aplicaram de forma mais vigorosa suas receitas em habitação. A partir de 1937 os IAPs criaram as suas carteiras prediais, que lhes possibilitavam aplicar até 50% de seus recursos em habitação (op. cit., p. 102).

No Espírito Santo o impacto desses institutos foi muito importante para criar um novo estágio de possibilidades para a construção civil local. Cabe citar a construção do bairro do Ibes²³, que deve ser considerado a primeira intervenção mais importante do urbanismo moderno no Estado; mencione-se ainda a construção das casas do Horto e de edifícios públicos, quando a verticalização ainda era incipiente e nossa engenharia dava os primeiros passos.

23 O Ibes é o nome atual do conjunto habitacional Alda Santos Neves, construído durante o governo de Jones dos Santos Neves (1951-54), por iniciativa do Instituto do Bem-Estar Social do Espírito Santo (Ibes).

As mudanças na construção

Foi necessário que a construção mudasse para se beneficiar dos fatores de ordem conjuntural favoráveis a seu crescimento. No início dos anos 50, a construção, se modificando, criou novas oportunidades para sua reprodução e cresceu.

A forma de construção, realizada por encomenda, dependente de contratações, estava envolta em amarras que restringiam o crescimento do segmento produtivo da construção civil. Fatores de ordem conjuntural, de que dependiam as contratações, e internos à sua reprodução impunham limites que impediam a construção de alçar vôo – não havia volume de obras suficiente para o crescimento da construção, inexistia mercado de trabalho, e os limites da lucratividade estavam fixados nas estreitas taxas de administração pactuadas. Se algum fato novo fizesse aumentar a oferta de obras, o construtor teria dificuldade de contratá-las, porque não dispunha de mão-de-obra suficiente, e o mercado não estava pronto para ofertá-la.

A relação pessoal que existia entre contratante e construtor criava vínculos que contaminavam a atividade empresarial. Por vezes, poderia comprometer a concretização de bons negócios. O construtor Werner Schmidt²⁴ revelou, em depoimento ao autor, que, por mais de uma vez, financiou a obra de seus contratantes, que, por dificuldade financeira, não tiveram como honrar os compromissos nos prazos pactuados, sem que fosse ressarcido por qualquer percentual de juros.

Os vínculos pessoais também entremeavam a relação do construtor com seus trabalhadores. Muitas vezes a relação de favor se sobrepunha aos pactos contratuais, dificultando o cumprimento de metas projetadas para horizontes mais distantes.

Essa situação mudou da década de 1930 para a de 1950. A ampliação da centralidade de Vitória para todo o território estadual e para dentro do território mineiro favoreceu o crescimento da capital capixaba. O café, ainda a principal fonte de riqueza do Estado, passava por um momento favorável – a produção havia crescido com a incorporação da zona pioneira do norte do rio Doce à dinâmica daquele produto, e os preços internacionais estavam em alta.

A CVRD, instalada em Vitória, com a responsabilidade estratégica de fornecer matéria-prima para os países aliados, no princípio, movida pelo esforço de guerra, precisou montar toda a infra-estrutura necessária para executar sua atividade. Com isso promoveu em Vitória importantes mudanças de ordem física. De sua presença no Espírito Santo resultaram, dentre outras intervenções naquele momento, a implantação do ramal Porto Velho-Vitória, para que os trilhos da Estrada de Ferro Vitória a Minas chegassem ao porto de Vitória, em 1941; a construção do cais Eumenes Guimarães, em Vila Velha, em 1943; a construção do edifício-sede da empresa na avenida Jerônimo Monteiro, ao lado do Banco do Espírito Santo; e, na década de 1960, a construção do edifício Fábio Ruschi, para abrigar uma empresa já maior e mais moderna.

²⁴ O construtor Werner Schmidt construiu muitas casas na Praia do Canto e obras maiores, como o Colégio Martim Lutero, em Bento Ferreira. Começou no final dos anos 40, fundou a Construtora Belmonte e atuou até 1964.



A Presença da CVRD.

De cima para baixo: o Cais de Atalaia, inaugurado em 1943, construído como esforço de guerra; o primeiro prédio da CVRD, localizado na Avenida Jerônimo Monteiro, ao lado do atual edifício do Banestes; o Clube Cauê, que pertenceu à CVRD, hoje abriga a Escola Fernando Duarte Rabelo, situado no bairro Praia de Santa Helena, próximo da Praça Cristóvão Jacques (Acervo do Arquivo Estadual do Espírito Santo).





De cima para baixo: o Ed. do Sindicato dos Estivadores e, em sequência, o Ed. Elói Chaves. Ambos construídos com recursos dos Institutos de Aposentadoria e Pensões. Precederam os lançamentos imobiliários da construção para o mercado. Obra realizada sob a responsabilidade do Eng. José Tarquínio da Silva; a cidade começa a se verticalizar. Identifica-se o Ed. Rocha, uma iniciativa de construção para aluguel, e ao fundo o Ed. Elói Chaves. Constata-se a importância das construções de edifícios públicos como precursores do ingresso da iniciativa privada no mercado (*Acervo do Arquivo Estadual do Espírito Santo*).

A CVRD gerou centenas de empregos, além de colocar a massa de salários de seus funcionários para circular na economia local, o que, em consequência, viria criar as mais diversas demandas, especialmente por moradias.

Na década de 1950 a indústria também apresentou resultados significativos, com a instalação da Companhia Ferro e Aço de Vitória e do Moinho Buaiz, apesar de o setor representar apenas 5% do PIB estadual.

Do ponto de vista da engenharia, as construções financiadas pelos IAPs abriram espaço para que se ensaiasse a mudança de um patamar para outro na construção capixaba, de maneira que passasse da forma de produção realizada por encomenda – dependente, portanto, de contratação – para a forma de produção efetuada a preço de custo, destinada ao mercado, que imprimiria ao segmento maior grau de liberdade, possibilitando, pois, seu crescimento.

A construção de prédios públicos promoveu a verticalização e difundiu o uso do concreto armado no Espírito Santo. Funcionou como um experimento de laboratório, que pode ter servido para abrir caminho para a chegada da iniciativa privada. Admite-se que esse tipo de construção promoveu, em novas bases, o adestramento de trabalhadores e engenheiros e serviu para testar a regularidade do fornecimento de material de construção para as obras.

Citem-se algumas das construções efetuadas nesse período: a do edifício do Sindicato dos Operários Estivadores, situado na avenida República, construído em 1946 pelo engenheiro Álvaro Sarlo, com 7 pavimentos; do Ed. IAPI, ao lado do Ed. Murad, na rua General Osório, edificado pelo engenheiro José Tarquínio da Silva; do Ed. Elói Chaves, construído de 1947 a 1949, com 8 pavimentos, na avenida Getúlio Vargas; e do Ed. Presidente Vargas, projeto de Jayme Filgueira, com 13 pavimentos, na praça Costa Pereira, tendo suas obras durado de 1949 a 1951.

A conjuntura favorável vivida pelo Espírito Santo, particularmente por Vitória, nos anos 50, proporcionou à construção excepcional condição de promover mudanças e superar os bloqueios que enfrentava.

Quais foram os protagonistas da mudança que desbloquearam a construção, permitindo-lhe, assim, o crescimento?

A passagem da forma de construção realizada por encomenda para a forma de construção efetuada para o mercado deu-se por intermédio da utilização do edifício como produto imobiliário. Por questões de ordem legal, de responsabilidade técnica, essa atribuição já não podia ser assumida pelo construtor licenciado, que só tinha competência para assinar plantas de prédios de até três pavimentos. A partir desse patamar somente o engenheiro poderia assinar a planta.



A cidade vista da baía no começo da verticalização (Acervo do Instituto Jones dos Santos Neves).



A baía de Vitória e crescimento da verticalização na Esplanada Capixaba (Acervo do Instituto Jones dos Santos Neves).



A verticalização no Parque Moscoso e seguindo em direção à Esplanada Capixaba (Acervo do Instituto Jones dos Santos Neves).

O projeto do edifício, tomado como produto imobiliário destinado ao mercado, mudou a maneira de construir e elevou os riscos do construtor, que teve de incorporar certo tino de empreendedor. O despojamento de ornatos fictícios de suas formas trouxe maior simplicidade às rotinas de trabalho na obra. Facilitava-se, com isso, a criação de maior quantidade de tarefas repetitivas passíveis de controle, realizadas por profissionais menos qualificados. Instituiu-se a capatazia entre os profissionais das ferragens e da marcenaria e entre os pedreiros, e criava-se a figura do mestre-de-obras, estabelecendo-se, assim, maior distância entre os trabalhadores e o construtor; este passou a ser personificado, neste novo momento, pelo engenheiro. Com isso, as relações de trabalho na obra passaram a permitir que fossem forjados vínculos permeados por relações contratuais, de cunho empresarial. Tais relações assumiam, assim, maior impessoalidade, diferentemente do que ocorria no passado, quando elas se sustentavam em vínculos pessoais. Por esses motivos os construtores presos ao passado, protegidos pelos vínculos pessoais – eram construtores das famílias A ou B –, sem estarem expostos ao mercado, dificilmente poderiam protagonizar a mudança.

Foram os novos engenheiros, que saíram de Vitória para estudar no Rio de Janeiro e lá trabalharam no ramo, que trouxeram suas experiências e foram os principais atores do processo de desbloqueio da construção. Cabe citar, dentre outros, os engenheiros Jones dos Santos Neves Filho e Chrisógono Teixeira da Cruz, especialmente, pelo caráter empreendedor de suas iniciativas.

No entanto, a primeira iniciativa de ingresso da construção no mercado independente de encomenda aconteceu em 1951. O construtor Durval Avidos, com a colaboração do engenheiro Hélio Cyrino, lançou o primeiro prédio para venda em Vitória. Fizeram propaganda em jornal e no cinema e prometeram vender as unidades em 24 prestações fixas.

As experiências da Construtora Delmar foram bem sucedidas naquele momento. A empresa construiu os seguintes edifícios: Delmar, na esquina da ladeira São Bento com a rua Graciano Neves; Aristides Freire e Riviera, na mesma rua; e Presidente, na esquina da rua Gama Rosa com a ladeira Prof. Baltazar. Todavia, a partir de 1957, os efeitos da inflação crescente comprometeram as atividades da empresa, que trabalhava sem incorporar correções aos preços dos imóveis que vendia.

A experiência, então inaugurada, de construção para venda tornou-se irreversível, apesar das dificuldades atravessadas pela citada empresa. As distorções existentes no plano de vendas puderam ser corrigidas com a introdução de fatores de correção, que passaram a incorporar os custos inflacionários, possibilitando o crescimento da construção.

A construtora Ciec (Comércio Indústria Engenharia Capichaba S/A), criada em 1954, notabilizou-se na construção para venda a preço de custo e com a incorporação dos resíduos inflacionários. Numa década (de 1954 a 1964) construiu dez edifícios ao redor do Parque Moscoso. Nos anos 70 tornou-se a maior construtora do Estado.

A Chrisógono Teixeira da Cruz Engenharia Ltda., fundada em 1954, construiu primeiro, por encomenda, o Hotel Estoril, para depois ingressar no mercado, experimentando algo parecido com a incorporação que se viu difundir nos anos 70. Já em sua primeira obra introduziu inovações no processo construtivo até então utilizado em Vitória.²⁵ Experimentou, este empresário, ainda nos anos 60, o autofinanciamento no conjunto residencial que construiu, com sucesso, no bairro Santa Lúcia. O período de maior destaque de sua empresa deu-se na segunda metade da década de 1970.

No mesmo período nasceu a Construtora Rio Doce, empresa pertencente ao construtor Radagásio Alves.²⁶ O Sr. Radagásio já fazia pequenas obras em Vitória desde os anos 30. Contudo, sua empresa ganhou maior projeção a partir da participação de seu filho, o engenheiro Ronaldo Alves, e do genro, também engenheiro, Mauro Murad. O primeiro formara-se na recém-criada Escola de Engenharia da Ufes, fundada em 1951 e o segundo, no Rio de Janeiro.

Cabe salientar, ainda, as iniciativas do engenheiro Álvaro Sarlo. Formado na Escola Politécnica do Rio de Janeiro, começou sua carreira em Vitória em meados da década de 1930. Projetou e calculou o estádio Governador Bley em 1935.²⁷ Construiu vários prédios por encomenda, antes de empreender o lançamento de edifícios para o mercado, também nos anos 50. Contudo, sua empresa desapareceu com a sua morte, em 1964.

É interessante observar que a internalização de processos de inovação na construção, no primeiro momento, veio de fora, ora por via daqueles que estudaram na então capital federal, ora por via das inovações trazidas pelas empresas de fora que construíram grandes obras no Espírito Santo.

A engenharia ferroviária e a portuária contribuíram na formação dos nossos construtores; contudo, as experiências trazidas por aqueles que vivenciaram o mercado imobiliário do Rio de Janeiro foram mais promissoras na formação do empreendedor.

O construtor Radagásio Alves aprendeu a fazer cálculo estrutural não-complexo com os engenheiros José Lindenberg e Jorge Kingston, que na época realizavam obras no porto. Trabalhou na Vitória a Minas e na CVRD e, no início de 1930, já era construtor autônomo. O construtor Werner Schmidt conheceu a construção pelas mãos do engenheiro H. O. Schlemm, que veio a Vitória realizar obras no porto como funcionário da Construtora Grumbilfinger; casou-se nesta capital, fundou sua firma e difundiu seu conhecimento.

²⁵ Não esperava trinta dias pela cura do concreto, como se fazia em Vitória, para começar a laje do pavimento seguinte. A cada sete dias, informou-nos o engenheiro, concretava uma laje. Mantinha o escoramento e ia fazendo uma laje em cima da outra. Com essa experiência, trazida de fora, pôde reduzir o tempo de produção do edifício.

²⁶ Nesse mesmo período o construtor Radagásio Alves entrou no ramo da extração mineral. Criou a Pedreira Rio Doce, empresa especializada na extração e na produção mecanizada de brita, uma das pioneiras no ramo, que ajudou a fornecer com regularidade esse tipo de material para as construtoras de Vitória.

²⁷ Esse estádio foi construído por Camilo Gianordoli, construtor licenciado responsável por muitas obras em Vitória.



O ingresso da construção no mercado. Edifícios Joana D'Arc e Aristides Freire na rua Graciano Neves (Acervo da Família Sarkis).

As empresas citadas anteriormente, com maior ou menor presença no mercado, guardadas as peculiaridades e estratégias de cada uma, todas internalizaram inovações. Para isso foi importante a mediação dos novos engenheiros e das empresas de fora que vieram realizar obras públicas no Espírito Santo, especialmente as obras ferroviárias e portuárias, na disseminação do conhecimento das inovações.

Observem-se na trajetória do construtor Radagásio Alves a influência da engenharia ferroviária e da portuária, como foi citado anteriormente, e, ainda, seus vínculos profissionais com o engenheiro Norberto Madeira da Silva,²⁸ responsável técnico pela construção do Ed. Antenor Guimarães, obra realizada por Radagásio Alves no final dos anos 30. Sua experiência de trabalho e sua proximidade com a engenharia portuária e com a engenharia ferroviária contribuíram para seu aprendizado, naquele momento em que predominava na construção a produção por encomenda. Quando muda o foco de atuação do construtor, para voltar-se para o mercado, é interessante observar a incorporação de seus familiares, engenheiros recém-formados em engenharia.

A Construtora Delmar, do construtor Durval Avidos, fez parceria com o engenheiro Hélio Cyrino, formado em Belo Horizonte e domiciliado em Vitória a partir de 1948. O Dr. Hélio fez cálculo estrutural de importantes obras no Espírito Santo e disseminou seu conhecimento como professor da Escola de Engenharia desde a sua fundação.

O engenheiro Álvaro Sarlo, formado no Rio de Janeiro, trouxe sua experiência para o Espírito Santo bem antes dos chamados novos engenheiros. No entanto, o fato de ter-se dado a disseminação de seus conhecimentos quando ainda se construía predominantemente por encomenda – a conjuntura local não favorecia outros tipos de iniciativas – ajuda a explicar sua participação na construção de muitos prédios públicos com recursos oriundos dos IAPs. Daí por que a contribuição de Álvaro Sarlo à construção civil capixaba, como anteriormente se registrou, se deu mais como engenheiro, em razão de sua atuação no mercado, do que como empreendedor no ramo imobiliário; considere-se também seu prematuro falecimento.²⁹

28 O engenheiro Norberto Madeira trabalhava na empresa Koteca, do Rio de Janeiro, que construiu a represa Duas Bocas.

29 O engenheiro Álvaro Sarlo presidiu o Sindicon de 1936 a 1942. Foi o segundo presidente da entidade e o primeiro engenheiro a presidi-la.

Que mudanças, realizadas na forma de produção da construção, possibilitaram o crescimento do setor? Que condições do ponto de vista da técnica e da engenharia favoreceram as mudanças promovidas pela construção?

Em vez de casa baixa e de prédios pequenos destinados ao comércio, a construção fez edifícios altos e por iniciativa de seu proprietário. O construtor comprava o terreno ou o permutava por unidades a serem construídas, decidia o tipo de construção (se apartamentos ou escritórios), o tamanho e demais especificações, estabelecia o seu plano de vendas, de conformidade com o orçamento previamente elaborado, e as efetuava.

A cada etapa da obra o orçamento era refeito e ajustado, com os custos inflacionários repassados aos compradores. Depois de levantados os custos de toda a obra, estabelecia-se um percentual sobre o montante, em torno de 15%, correspondente à taxa de administração da empresa, que constituía uma das fontes de remuneração do construtor.

A mais importante mudança verificada foi a passagem da casa para o edifício, como produto imobiliário, que irá aumentar o montante de construção e, conseqüentemente, o ganho no segmento produtivo da construção, realizada, nessa época, a preço de custo. A construção passou a utilizar intensivamente o terreno, com a verticalização do prédio. A partir daquele momento extraíam-se do terreno possibilidades antes inimagináveis. Se anteriormente um único terreno abrigava somente uma família, esse mesmo terreno, com a construção do edifício, passou a comportar várias famílias e a gerar maior área de construção, o que, em conseqüência, elevou a remuneração da empresa, que veio a construir mais obras.

A mudança do produto imobiliário, expressa na passagem da casa para o edifício, caracterizou-se pela reestruturação produtiva da construção. A construção entra no mercado e vai constituir uma atividade empresarial como outra qualquer. Estabelecia-se naquele momento dos anos 50 uma nova atividade econômica no Espírito Santo, que criava outras oportunidades de negócio para que o capital pudesse se valorizar.

A construção do edifício para venda no mercado foi o grande salto que permitiu o crescimento da construção naquele momento. O advento do edifício tornou impessoal a moradia, por intermédio da padronização. Foi a maneira encontrada de ofertar um produto que pudesse atender a demanda crescente da população, que aumentava nas cidades em consequência da industrialização.

Ao invés de construir para o contratante, que definia a moradia e o ritmo da construção de conformidade com sua disponibilidade financeira, o empresário construtor veio a decidir sobre todo o processo de produção do bem imobiliário.

A moradia vai se tornar impessoal e padronizada. O construtor deixa de atender a demanda individualizada, através da produção da casa, para criar um produto generalizável, que atenda a demanda.

Nesse sentido, a propaganda precisou ser eficiente para promover uma nova forma de morar, com outro tipo de sociabilidade. Abriu-se mão da individualidade, que a casa proporcionava, para partilhar espaços coletivos no edifício, com outras formas de convívio de vizinhança. Abriu-se mão do projeto personalizado da casa para estabelecer projetos padronizados que pudessem sintetizar em cada edifício o desejo de seus moradores.

O aumento da necessidade das pessoas por moradia foi uma aliada – a urbanização crescente elevou a demanda por moradias nas cidades, facilitando a introdução da moradia multifamiliar. Tudo pôde se concretizar por conta da concepção de um projeto de morar que, interferindo na individualidade, precisou ser sustentado pela imagem construída de um novo estilo de morar. Até que o edifício ganhasse aceitação coletiva, a propaganda foi outra aliada, contribuindo para reduzir o risco de inviabilizar o crescimento da construção.

É significativo que o primeiro lançamento de edifício para o mercado realizado em Vitória, em 1951, inaugurasse a propaganda no segmento imobiliário: “quando o seu Durval lançou o Edifício Delmar, o primeiro prédio para venda em Vitória, fez propaganda em jornal e até no cinema” (depoimento do engenheiro Hélio Cyrino).

Estavam-se mudando costumes, e o receio de que as pessoas não se adaptassem às novas moradias era imenso. Para que o negócio imobiliário prosperasse, a primeira condição nessa nova forma de produzir moradia era que as pessoas aceitassem o produto imobiliário apresentado ao mercado.

Os precursores da construção para o mercado tiveram dificuldades até abrirem o caminho para os que vieram depois. O primeiro prédio lançado pela construtora Ciec foi quase todo vendido para os familiares dos proprietários da empresa. Na construção do edifício Martélia, um outro exemplo, a aquisição de um apartamento feita pelo Sr. João Zanotti, conhecido comerciante de café em Vitória, deslanchou as vendas. Tratava-se de um próspero comerciante da cidade; acreditava-se, pois, que a compra que ele realizou avalizaria o empreendimento. (O Dr. Osmir Pimentel, ex-diretor da Ciec, em depoimento ao autor, fez essa esclarecedora observação.)



Ed. Alfa, o primeiro construído pela Ciec (Acervo do autor).



Ed. Martélia, no Parque Moscoso. Construção da Ciec (Acervo da Família Isaura Rodrigues).

Ao lado: o centro vertical, em primeiro plano o Parque Moscoso (Acervo da Família Isaura Rodrigues).

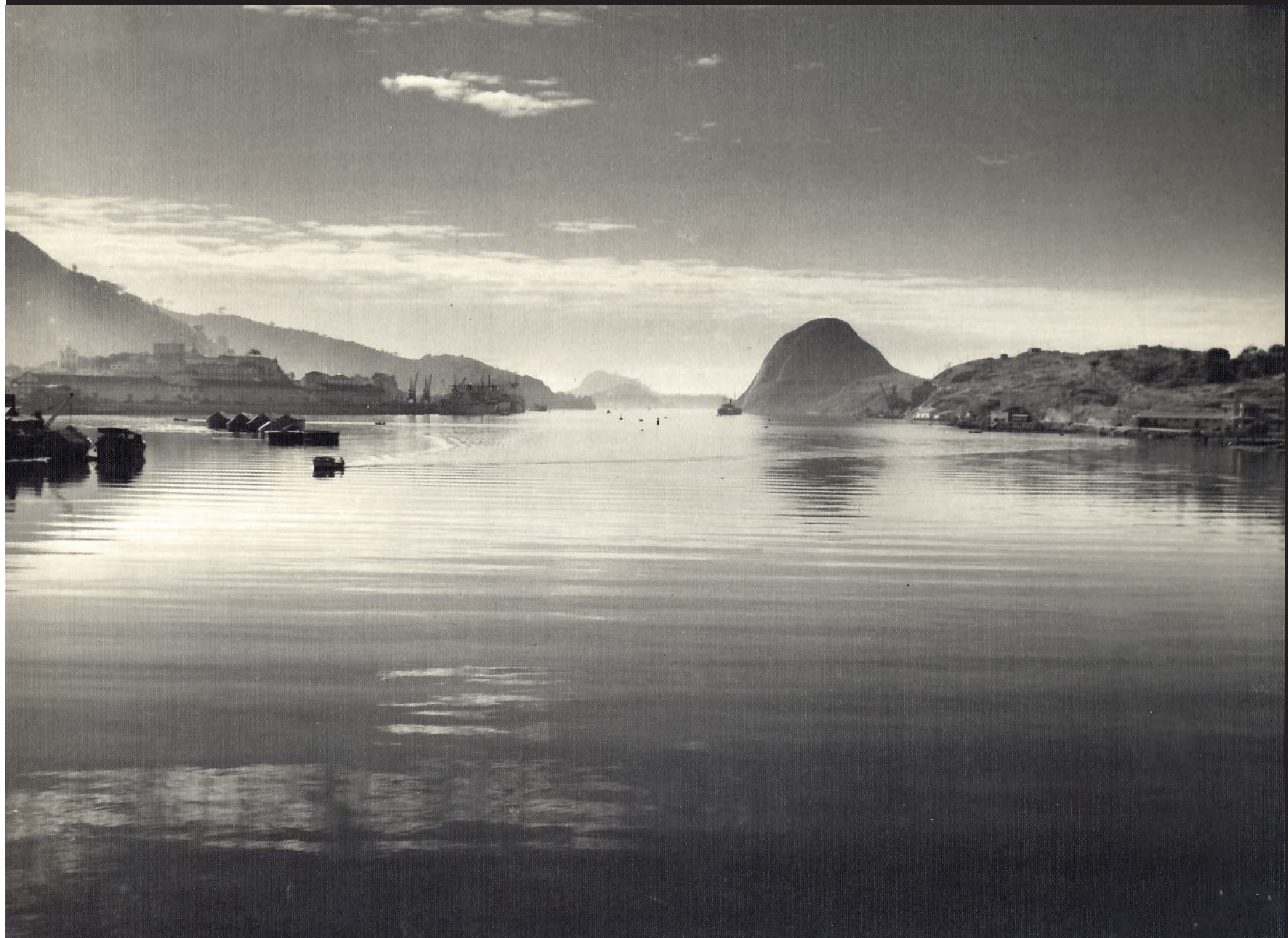
Para compreensão desse processo de mudanças, não é totalmente sem propósito lembrar que as firmas que primeiro lançaram prédios em Vitória, as construtoras Delmar e Ciec, pertenciam a filhos de ex-governadores. Acredita-se que o conhecimento que se tinha de suas famílias ajudou na aceitação do edifício como produto imobiliário.

O engenheiro Chrisógono Teixeira da Cruz, quando fez seu primeiro lançamento para o mercado, mesmo depois de já ter construído o Hotel Estoril, por encomenda de familiares, passou por dificuldades para deslanchar a construção do Ed. Juel:

não conseguia vender nada, já havia começado a obra, estava apertado, até que procurei o Sr. Glick, um comerciante benquisto na cidade, judeu, conhecido do dono da construtora em que trabalhei no Rio, e expus o problema. Pronto, o Sr. Glick espalhou que tinha comprado um apartamento do Cruz e que era o melhor negócio do momento. Não deu outra, em um mês tinha vendido 50% das unidades. O prédio começou a subir e não tive mais problema. Aquilo vendeu como água. Naturalmente reservei uma unidade para presentear o Sr. Glick.

A nova forma de produção da construção passou a imprimir à paisagem da cidade uma outra configuração: a homogeneidade expressa-se no novo padrão de morar dos edifícios, que se despem dos ornatos fictícios com a incorporação de formas retas e mais limpas, e na verticalização, que utiliza intensivamente o solo. As ruas Graciano Neves e Sete de Setembro e o Parque Moscoso melhor expressam a transformação da construção e da cidade naquele momento.





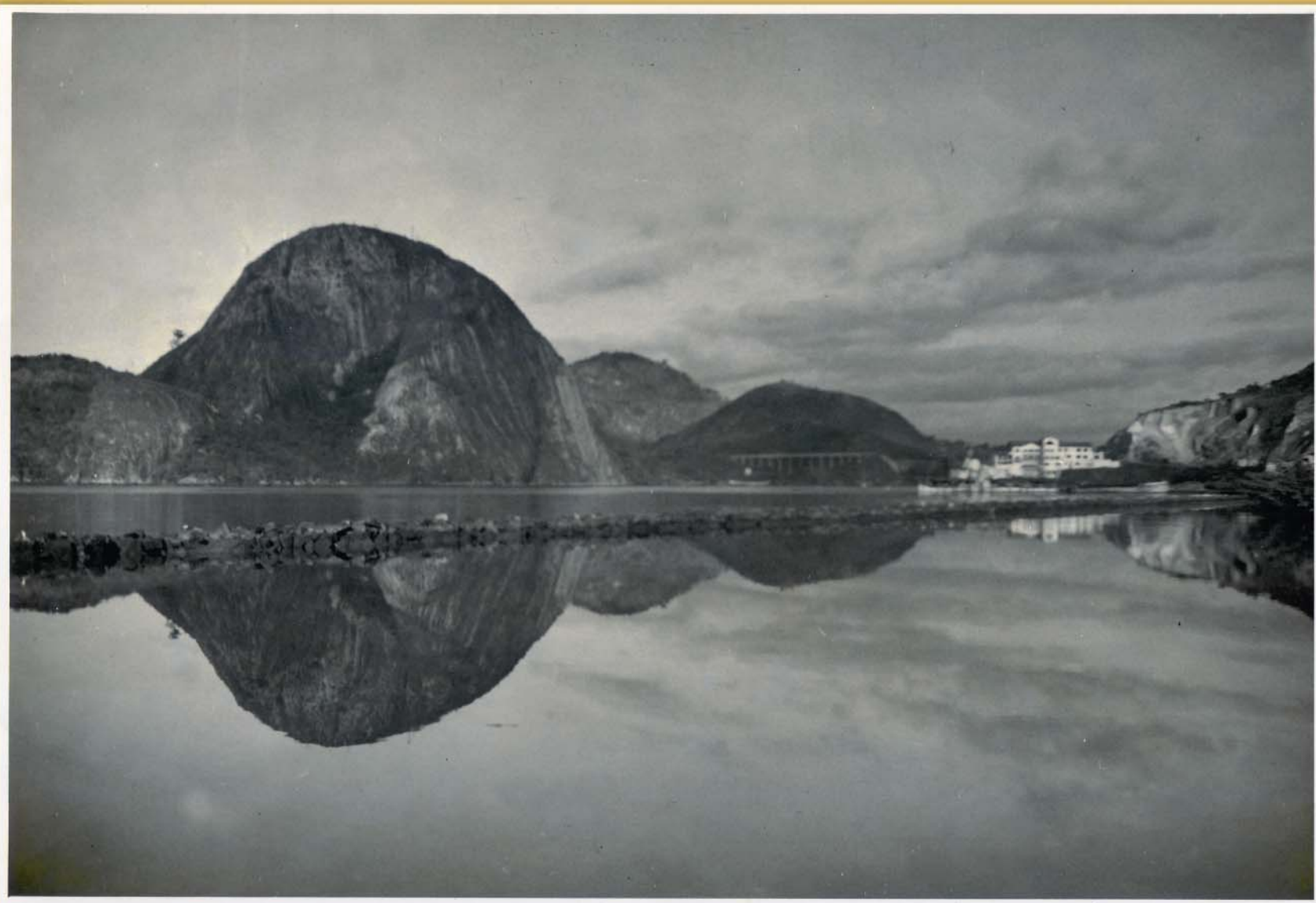
Havia muita natureza e pouco ambiente construído (*Acervo da Família Isaura Rodrigues*).



A cidade ainda não estava construída.
Identificam-se os limites da cidade com o mar e o manguezal
que havia desde o começo da av. Vitória, nas imediações do
atual Colégio Estadual, até Bento Ferreira (*Acervo da Cultural*).

Abaixo, Av. César Hilal e Bento Ferreira antes dos aterros
(*Acervo do Colégio Sagrado Coração de Maria*).





A cidade começa a ser construída em direção às praias.
Enrocamento para sustentação de aterros. À esquerda o Penedo e à direita o Forte São João (*Acervo do Arquivo Estadual do Espírito Santo*).



O enrocamento e o começo do aterro. Vêem-se a ilha da Fumaça e a ilha de Monte Belo. É possível identificar a imensa área conquistada ao mar entre a Av. Vitória e o limite do enrocamento (*Acervo da Cultural*).



Execução do aterro da Esplanada Capixaba.
No centro, ao fundo, o Ed. Presidente Vargas
em construção (Acervo do Arquivo Geral da PMV).



Na foto ao lado, a área aterrada da Esplanada
Capixaba (Acervo da Cultural).

