

Processos Territoriais e Paisagem: Porto na Cidade de Vitória (ES/Brasil)¹

Territorial Processes and Landscape: Port in the City of Vitoria (ES/Brazil)

Procesos Territoriales y Paisaje Procesos: Puerto en la Ciudad de Vitória (ES/Brasil)

Martha Machado Campos. Arquiteta Urbanista, Doutora em Comunicação e Semiótica pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo; Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, Brasil; marthamcampos@hotmail.com

Minieli Fim. Arquiteta Urbanista, Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Espírito Santo, Brasil; minieli.fim@gmail.com

Resumo

O fenômeno dos portos na cidade pode ser associado às relações socioeconômicas de ordem temporal e espacial distintas, sempre balizadas por questões globais. Este artigo trata desse fenômeno em âmbito local, com abordagem sobre modernização portuária, evolução urbana e transformação do território e da paisagem da Capital capixaba (Vitória/ES/Brasil), desde sua gênese ao contexto contemporâneo. Estão entre os fatores que modificam, de modo permanente, a reconfiguração territorial e

¹ Este estudo foi publicado em versão ampliada nos anais do XIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo: Tempos e Escalas da Cidade e do Urbanismo, Brasília, 2014. Ver CAMPOS, M. M.; FIM, M. Processos territoriais e paisagem: porto na cidade de Vitória (ES/Brasil). In: PEIXOTO, E. R.; DERNTL, M. F.; PALAZZO, P. P.; TREVISAN, R. (Orgs.) *Tempos e escalas da cidade e do urbanismo: Anais do XIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Brasília, DF: Universidade Brasília- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2014. Disponível em: <<http://www.shcu2014.com.br/content/processos-territoriais-e-paisagem-porto-na-cidade-vitoria-esbrasil>>. O conteúdo exposto integra ainda os resultados das pesquisas "Porto na cidade: uma agenda de pesquisa exploratória" (apoio CAPES-CNPq e FAPES) e "Cidade portuária na Vitória Metropolitana (ES)" (apoio CNPq), com coordenação de Martha M. Campos e colaboração de Minieli Fim, ambas autoras deste artigo.

paisagística de Vitória: a substituição dos antigos cais pelo porto moderno, no final do século XIX; a reestruturação urbanística e econômica da antiga vila nos moldes de praça de comércio, no século XX; a expansão e diversificação da atividade portuária em área distante do primeiro núcleo portuário da cidade, nos anos 1960; a expansão das plantas industriais e áreas retroportuárias, nas últimas décadas do século passado; e o novo ciclo de expansão da atividade portuária em esfera metropolitana, no século XXI. Este trabalho busca elucidar o fenômeno dos portos na cidade a partir de processos históricos contextualizados em Vitória, nos quais se observa a produção territorial do porto e da cidade, por meio da denominada modernização e expansão de ambos. O compartilhamento do uso do território revela de início uma relação de dependência e proximidade entre as funções do espaço urbano e a atividade portuária propriamente dita. Em seguida, a partir da evolução e ocupação urbana, se observa o afastamento funcional entre cidade e porto, sem que, contudo se altere a proximidade física e visual. Consta-se, na contemporaneidade, a permanência da disputa entre cidade e porto pelo território urbano e metropolitano que, associada aos impactos socioambientais, afeta a paisagem e a vida urbana. Para balizar a discussão de alteração dos territórios pela lógica do capital, neste estudo sob o prisma da atividade portuária, recorre-se ao campo disciplinar da geografia, a partir de Milton Santos e David Harvey, ambos críticos contundentes à dominação local desmedida pelo capital, à custa de graves impactos de ordem ambiental e sociocultural.

Palavras-chave: modernização portuária; evolução urbana; cidade; processos territoriais; paisagem

Abstract

The phenomenon of ports in the city may be associated with socioeconomic relations of different temporal and spatial orders, always buoyed by global issues. This article addresses this phenomenon at local level, approaching the ports modernization, urban evolution and transformation of the territory and the landscape of the capital of Espírito Santo (Vitória/ES/ Brazil), from its genesis to the contemporary context. The replacement of the old pier for the modern harbor in the late 19th century; the urban and economical restructuration of the old village in the form of trade square, in the twentieth century; the expansion and diversification of port activity in distant area from the first port city core in the 1960's; the expansion of industrial plants and retro-port areas in the last decades of the last century; and the new cycle of expansion of port activities on metropolitan sphere, in the XXI century, are among the factors that change, permanently, the territorial and landscape reconfiguration of Vitória. This work seeks to elucidate the phenomenon of ports in the city from historical processes contextualized in the Espírito Santo's Capital, in which we observe the territorial production of the harbor and the city, through the so-called modernization and expansion of both. The sharing of the land use reveals from the start a relation of dependency and proximity between the functions of urban space and port activity itself. Then we observe the functional separation between city and port, yet remains the physical and visual proximity, from urban evolution and occupation. Currently we acknowledge the competition for territory associated to the social and environmental impacts, affecting urban landscape and life. The contemporaneity shows the permanence of the dispute between city and port for the urban and metropolitan territory, associated with socio-environmental impacts, affecting landscape and urban

life. To mark the discussion of alteration of territories by the logic of capital, in this study under the prism of port activity, we resort to the disciplinary field of geography, starting with Milton Santos and David Harvey, both hard critics to the local domination unmeasured by capital, at the expense of serious environmental and socio-cultural impacts.

Keywords: port modernization; urban development; city; territorial processes; landscape

Resumen

El fenómeno de los puertos de la ciudad puede estar asociado con las relaciones socioeconómicas de distintos orden temporal y espacial, siempre impulsados por cuestiones globales. Este artículo trata de este fenómeno a nivel local, con el enfoque en la modernización de los puertos, el desarrollo urbano y la transformación del territorio y del paisaje del capital *capixaba* (Vitória/ES/Brasil), desde su génesis al contexto contemporáneo. Se encuentran entre los factores que modifican, de manera permanente, la reconfiguración territorial y paisajística de Vitória: la sustitución del antiguo muelle en el puerto moderno, a finales del siglo XIX; la reestructuración urbana y económica de la ciudad vieja en los moldes de plaza comerciales, en el siglo XX; la expansión y la diversificación de la actividad portuaria en la zona distante del primer núcleo del puerto de la ciudad, en la década de 1960; la expansión de las plantas industriales y las zonas retro portuarias en las últimas décadas del siglo pasado; y el nuevo ciclo de expansión de la actividad portuaria en el ámbito metropolitano, en el siglo XXI. Este trabajo trata de dilucidar el fenómeno de los puertos en la ciudad a partir de procesos históricos contextualizados en Vitória, en los que se observa la producción territorial del puerto y la ciudad, a través de la llamada modernización y expansión de ambos. Compartir el uso del territorio revela iniciar una relación de dependencia y proximidad entre las funciones del espacio urbano y la actividad portuaria real. A continuación, a partir de la evolución y la ocupación urbana, nos fijamos en la separación funcional entre la ciudad y el puerto, que ocurre sin que se descomponga la proximidad física y visual. se observa, en la contemporaneidad, la permanencia del conflicto entre ciudad y puerto de territorio urbano y metropolitano QUE, asociada a los impactos sociales y ambientales, afecta el paisaje y la vida urbana. Para balizar la discusión de cambio de los territorios por la lógica del capital, en este estudio, bajo el prisma de la actividad portuaria, se recurre al campo disciplinario de la geografía, a partir de Milton Santos y David Harvey, ambos críticos contundentes de la dominación local desmedida por el capital, a cuesta de graves impactos de orden ambiental y sociocultural.

Palabras clave: modernización de los puertos; desarrollo urbano; ciudad; procesos territoriales; paisaje.

DE CAIS A PORTO MODERNO, DE VILA A PRAÇA DE COMÉRCIO: NOTAS INICIAIS

A narrativa que segue se dirige ao passado, a partir do interesse pela questão do porto na cidade contemporânea. Dito de outro modo, o estudo retrospectivo deste artigo pontua o debate entre o porto e a cidade de Vitória - capital do Espírito Santo - desde sua gênese até o século XXI, com objetivo de problematizar questões urbanas atuais. Considera ainda que nem tudo é típico de uma cidade portuária específica, pelo contrário, quando submetidas aos mesmos fenômenos, as cidades portuárias do ocidente se aproximam, apesar das particularidades de cada caso. Deste modo, este artigo volta sua abordagem para o âmbito local, ciente de que a mudança do sistema portuário e da relação do porto com a cidade segue trajetória comum, se considerado o contexto das cidades brasileiras.

Vitória é uma cidade marítima que, como a maioria das cidades portuárias brasileiras, possui, de acordo com a história, relação intrínseca com o mar e seus portos, nos quais a modernização resulta na permanente reestruturação territorial, paisagística, econômica e social da cidade. Até o início da República, as estruturas portuárias de Vitória correspondem a pequenos cais às margens da baía. Nesta época, a cidade ainda não possui configuração urbana modernizada, a exemplo de demais capitais brasileiras. Pelo contrário, Vitória apresenta traçado urbano irregular e ruas estreitas, sendo circundada por braços de mar, em território predominantemente insular. Essa condição somente se altera a partir do desenvolvimento de um porto moderno na cidade (ABREU; MARTINS; VASCONCELLOS, 1993).

O crescimento portuário no Brasil ocorre a partir de 1808, com a vinda da Família Real Portuguesa, que decreta abertura dos portos brasileiros ao comércio internacional (FREITAS, 2009). Com isso, se intensifica a economia do país e firmas comerciais europeias se instalam na costa das principais cidades brasileiras. Em Vitória, diversas casas de comércio são implantadas às margens da baía, caracterizando a ocupação da frente marítima da cidade (Figura1).



*Figura 1: Frente marítima da cidade anterior à implantação do Porto de Vitória, em 1909.
Fonte: MIRANDA, 2001. Acervo do Serviço de Patrimônio Histórico Artístico Nacional-ES.*

Ressalta-se que a movimentação portuária na cidade, antes da formação do porto moderno, vincula-se predominantemente ao transporte de açúcar e cereais. Somente a partir do final do século XIX, a comercialização do café se torna a principal base econômica para o desenvolvimento e a ascensão comercial da capital (ABREU; MARTINS; VASCONCELLOS, 1993). O café proporciona novo destino para o Estado e de forma bem visível à estruturação urbanística da cidade de Vitória. De fato,

[...] o café que lançou o Espírito Santo no contexto nacional. A antiga província que não tinha atrativos para a Coroa, e assim fora excluída do "exclusivo metropolitano", foi integrada na lógica mercantil de um Capitalismo que se afirmava a partir da Europa e que tinha o café como base (CALIMAN apud VASCONCELOS, 2011, p. 152).

Para viabilizar a exportação do café, são necessárias reformulações viárias e urbanas, além de projetos ferroviários, tanto no Estado do Espírito Santo como em Vitória. Era necessário romper com a condição de isolamento da cidade que "[...] insulava-se duplamente: pela natureza geográfica e pela falta absoluta de interligamento com os municípios do interior [...]. A estrada era, portanto, necessidade premente e inadiável" (DERENZI, 1995, p. 147).

Quanto aos aspectos urbanos, o governador Muniz Freire (1892-1896) caracteriza Vitória como "[...] cidade velha e pèssimamente construída, sem alinhamentos, sem esgoto, sem arquitetura, segundo os caprichos do terreno, apertada entre a baía e um grupo de montanhas" (DERENZI, 1995, p. 141). A reestruturação da cidade é salientada diante do crescimento comercial que se confronta com uma condição urbana precária, "[...] a cidade precisa de tudo: água e esgoto, drenagem e atêrro, luz e fôrça" (DERENZI, 1995, p. 141).

Ainda no final do século XIX, dentre os fatores de modernização das cidades brasileiras, destacam-se a construção e o aprimoramento de seus portos, que resultam na transformação dos núcleos coloniais. Por essa lógica, em 1895, organiza-se a Comissão de Melhoramentos de Vitória, que prevê modernização da cidade junto ao porto (FREITAS, 2010). Nas décadas seguintes, a cidade reformula-se para se tornar praça de comércio e de conexão com outras regiões, devendo expressar imagem compatível com a concepção de porto moderno. Isso resulta em aterros, saneamento urbano, reestruturação viária, criação de espaços públicos, em suma, em obras que caracterizam a nova paisagem da cidade que se quer moderna (Figura 2).



Figura 2: Abertura da Avenida Jerônimo Monteiro, inaugurada na década de 1920.

Fonte: MIRANDA, 2001. Acervo da Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo.

Como observado, o processo de modernização das cidades portuárias brasileiras se intensifica com a República. Tal fato se deve ainda à concessão dos portos a grupos estrangeiros que investem no desenvolvimento portuário (FREITAS, 2010). Por um lado, "[...] por meio de concessões são construídos cais, armazéns, silos, pátios e outros elementos necessários ao desembarque de cargas" (MORAES, apud SIQUEIRA, 2011, p. 257). Por outro lado, o surgimento desses equipamentos, e demais infraestruturas portuárias, implicam em permanentes mudanças territoriais e paisagísticas.

Diante do anseio político de transformar a cidade em praça comercial, em 1879, iniciam-se estudos de viabilidade de implantação do Porto de Vitória. Contudo, recomendações técnicas apontam o estabelecimento do porto no município vizinho de Vila Velha. Na ocasião, essa proposta é rejeitada pelo Governo (FREITAS, 2009; SIQUEIRA, 1995). Para explicar a objeção aos pareceres técnicos, Siqueira (1995) relata que Vitória era indicada como local estratégico para a implantação do porto, em atendimento às elites política e comercial, garantindo, portanto, a intenção política de desenvolvimento de seu sítio, bem como a expansão da estrutura comercial existente.

Frente ao ideário de modernização urbana, em 1896, comissionou-se, ao engenheiro Saturnino de Brito, a elaboração de um plano de expansão urbana para Vitória para o Novo Arrabalde, que prevê ampliação da Capital em direção às praias (LIMA JÚNIOR, 1994). Essas proposições visam adaptar a cidade às novas funções comerciais que estavam por vir. Em 1904, decide-se pela construção do porto em Vitória, cujas obras, entretanto, só são inauguradas em 1911, no governo de Jerônimo Monteiro (1908-1912) (FREITAS, 2010).

O porto estruturado em substituição aos antigos cais, e demais intervenções urbanísticas, refletem imagem modernizada da cidade "[...] numa associação funcional e espacial direta entre cidade e porto" (SIQUEIRA, 2011, p. 257). Ainda nesse período, ocorre nova reestruturação da Capital, com serviços de urbanização, saneamento e infraestrutura urbana, pautada no Plano de Melhoramentos e de Embelezamento de Vitória (LIMA JÚNIOR, 1994). São realizados aterros, com destaque para a plataforma dos armazéns portuários, alterando em definitivo o contorno da linha da orla e a paisagem da Capital capixaba.

Apesar da suspensão das obras do Porto de Vitória em 1914, em função da crise da Primeira Guerra Mundial, são realizadas inúmeras reformulações na cidade. Ruas transformam-se em *boulevards*, novos espaços públicos são construídos, vias são pavimentadas, e rodovias e ferrovias inauguradas em atendimento a conexão do porto com suas regiões de interesse. A estratégia política passa por Vitória alcançar o título de capital portuária. Com essas ações, “[...] Vitória tornou-se cidade habitável, quanto às condições sanitárias, e em pé de igualdade com as melhores capitais brasileiras” (DERENZI, 1995, p. 162). A pretensão não era apenas “[...] em urbanizar a cidade, mas também em promover condições para o desenvolvimento e expansão do porto, um porto cafeeiro que atendia às tendências da economia agroexportadora nacional” (SIQUEIRA, 2011, p. 260).

Em 1924, no governo Florentino Avidos (1924-1928), destacam-se obras portuárias e urbanas, tais como “[...] muralha de cais de 130 metros de extensão, para a construção de três armazéns, aparelhamento em linha férrea e uma ponte ligando Vitória a Vila Velha” (ABREU; MARTINS; VASCONCELLOS, 1993, p. 87). A ponte denominada Florentino Avidos, inaugurada em 1928, além de escoar a produção para o porto, representa ruptura da condição insular de Vitória, a partir de ligação continental. A ponte e os armazéns portuários acarretam significativa alteração da paisagem (Figura 3).



Figura 3: Ponte Florentino Avidos, inaugurada na década de 1920.
Fonte: MIRANDA, 2001. Acervo de Francisco Moraes.

Cabe mencionar que o traçado tortuoso da cidade não se expande, pelo contrário, cede lugar ao desenho retilíneo, sobretudo nas áreas de conexão das regiões aterradas às áreas preexistentes e na remodelação dos terrenos desapropriados (FREITAS, 2009). Essas ações confirmam a influência do Porto de Vitória na transformação da cidade, em contexto que se clama por uma praça comercial em conexão com o exterior. Em rigor, o desenvolvimento portuário respondeu “[...] pela concepção de outra cidade [...]. Morreu a cidade colonial, voltada para o mar, e uma outra começou a ser erguida.” (ABREU; MARTINS; VASCONCELLOS, 1993, p. 33).

Importante salientar que o crescimento econômico no Brasil típico das primeiras décadas do século XX, ocorre nos centros urbanos, com desenvolvimento atrelado às funções portuárias. Siqueira (2010) ressalta a disparidade presente

entre a ambiência urbana nos centros exportadores, pautada pelo movimento e pela modernização, em contraste com os núcleos urbanos do interior que ainda mantinham de certa maneira a “condição de extensões das áreas rurais” (SIQUEIRA, 2010, p. 568). Nessa ambiência de modernização, em Vitória, “cidade e porto se integram num todo urbano desde o início da colonização, e o porto simboliza o lugar de protagonista no desenvolvimento da cidade” (SIQUEIRA, 2011, p. 255).

A EXPANSÃO PORTUÁRIA E A TRANSFORMAÇÃO TERRITORIAL E DA PAISAGEM

Na década de 1940, com a conclusão do Porto de Vitória e a comercialização do minério de ferro, diversificam-se as operações portuárias. Inicialmente, as movimentações com minério são realizadas no Cais Comercial do porto, situado em Vitória. Contudo, suas estruturas próprias à comercialização cafeeira inviabilizam a continuidade das operações com o novo produto. Para responder essa demanda, constrói-se cais especializado no município de Vila Velha, o Cais da Atalaia, que conta com 110 metros de extensão, sendo programado para receber navios de grande porte. A expansão portuária para Vila Velha, na outra margem da Baía de Vitória, revela novos aparatos portuários na paisagem, acentuando a imagem urbano-portuária de Vitória.

Aliado ao incremento da comercialização do minério em porto especializado, a partir do governo de Jones dos Santos Neves (1951-1954), observa-se o esgotamento da economia cafeeira na sustentação das finanças do Espírito Santo. A industrialização se impõe como nova base econômica e conduz “[...] o início de um processo de modernização industrial, que implicou num reordenamento do espaço urbano da Capital” (ABREU; MARTINS; VASCONCELLOS, 1993, p. 115). Resultam desse processo significativos aterros, o da Esplanada Capixaba (Figura 4) na década de 1950, em extensa plataforma a beira mar, e o das imediações da Ilha do Príncipe (Figura 5) em década subsequente, que desfaz a condição insular do lugar.



Figura 4: Aterro da Esplanada Capixaba, realizado na década de 1950.
Fonte: MIRANDA, 2001. Acervo do Instituto Jones dos Santos Neves.



Figura 5: Aterro da Ilha do Príncipe, realizado na década de 1960. Acervo da Companhia Docas do Espírito Santo.

Em atendimento à demanda industrial dos fins da década de 1960, inicia-se expansão portuária na parte continental de Vitória, em sítio distanciado do núcleo portuário original. Conhecido como Ponta de Tubarão, esse sítio agrega, além do megaporto de Tubarão, inaugurado em 1966, a sede da Companhia Vale do Rio Doce (atual Vale) e da Companhia Siderúrgica de Tubarão (atual Arcelor Mittal), ambas da década de 1970 (Figura 6). O Porto de Tubarão, além de contar com cais de maior porte e capacidade, gera novo polo de exportação do minério em território nacional e assegura “a modernização da economia, o crescimento do setor industrial [...] e a expansão da hinterlândia do complexo portuário de Vitória” (SIQUEIRA, 2011, p. 267). Isso contribui para impulsionar o crescimento da cidade para além dos limites da ilha, alterando, simultaneamente, o uso do território e a paisagem da Capital.



Figura 6: Obras de construção do complexo portuário e industrial de Tubarão, décadas de 1960 e 1970. Acervo da Companhia Docas do Espírito Santo.

Por outro lado, a ampliação portuária afastada do seu núcleo primitivo, evidencia arrefecimento do Porto de Vitória, que perde gradualmente sua importância no contexto produtivo nacional e internacional. Para elucidar esse processo, Monié e Vasconcelos (2012) indicam que a concorrência pelo uso do solo e as limitações físico-operacionais dos portos tradicionais configuram-se como empecilhos para os atores econômicos, de forma que a mudança de escala na produção, no transporte e consumo estimula a realocação das estruturas produtivas e das infraestruturas portuárias para fora dos centros urbanos.

Importante mencionar que transformações territoriais e paisagísticas, vinculadas às atividades portuárias, ganham maior expressão com o advento do Complexo Portuário de Tubarão. A implantação desse complexo em região deslocada física e visualmente do centro principal ocorre predominantemente em áreas pouco ocupadas e ainda sem urbanização. Para viabilidade da exploração portuária nessa região, é necessária a criação de infraestruturas de acessos, tais como pontes e estradas, que atuam nos anos subsequentes como vetores de crescimento urbano do local.

A reordenação territorial, devido implantação dessa nova região portuária e industrial, implica em extensa ocupação por aterros (Figura 7). Por sua vez, os aterros resultam na alteração da linha de costa litorânea, com impacto imediato na paisagem da orla de Camburi. Observa-se que, além da presença dos elementos de infraestrutura portuária na paisagem, tem-se obstrução visual da linha do horizonte, de forma parcial ou total, conforme localização e ponto de vista do observador, em percurso linear ou transversal a referida orla (RODRIGUES, 2013).



Figura 7: Sequência de imagens de satélite do município de Vitória, com destaque para a ocupação da Ponta de Tubarão. Fonte: <http://veracidade.com.br>.

Em linhas gerais, os portos situados na Capital de Vitória, seja na ilha ou no continente, evidenciam-se no uso do território e na percepção da paisagem, devido, sobretudo, à proximidade física e visual de seus aparatos técnicos. Por meio do aumento dos navios e da modernização permanente das infraestruturas portuárias, grande parte da paisagem de Vitória revela a especialização produtiva do seu território.

Se “a paisagem se organiza [...], na medida em que as exigências de espaço variam em função dos processos próprios a cada produção e ao nível de capital, tecnologia e organização correspondentes” (SANTOS, 1988, p. 66), a relação entre evolução urbana e expansão portuária envolve espaços de circulação, distribuição e consumo, associados aos modos de produção do setor portuário e de atividades correlatas.

Diante da abordagem deste estudo, observa-se que a partir de 1940, período em que a operação portuária deixa de concentrar-se no Porto de Vitória e se desloca para Vila Velha, e, depois em 1960, quando se distancia ainda mais em Tubarão, tanto cidade quanto porto se encontram sob processos de expansão. Entretanto, o crescimento de ambos, ocorre por vetores diversos, não mais como nas fases iniciais, quando os desdobramentos das obras do porto refletiam-se na estruturação urbanística da cidade, sustentados por meio de

planos e projetos urbanos. Com a intensificação do processo de industrialização e globalização da economia, a partir dos anos 1980, os portos caracterizam-se unicamente como dispositivos técnicos ligados às redes de fluxos internacionais, desvinculados dos processos de estruturação urbana. Isso faz do território mais um campo de operação de atendimento aos dispositivos infraestruturais de escala global, com ênfase na tríade porto, indústria e logística.

Para elucidar essas questões, Santos (2006) indica que o paradigma da fluidez, sob o qual se inserem os portos, se refere a uma das características do mundo atual, que prioriza a busca de técnicas cada vez mais eficazes como garantia de competitividade. De modo que “criam-se objetos e lugares destinados a favorecer a fluidez [...]” (SANTOS, 2006, p. 274). Nesse sentido, “[...] a tendência atual é de um envelhecimento mais rápido do que antes dos subespaços que não dispõem dos meios de se atualizar, de um ponto de vista da fluidez” (SANTOS, 2006, p. 274). Sob essa lógica, quando os portos esgotam a expansão de suas atividades no meio urbano, passam a ocupar áreas afastadas do tecido urbano consolidado, alcançando o interior e o litoral do meio metropolitano.

A permanente reorganização do território, mediante imperativo da globalização, se intensifica a partir dos anos 1980, com os denominados portos secos e terminais industriais intermodais situados distantes dos núcleos portuários existentes. No Espírito Santo, a implantação dessas infraestruturas de apoio ao comércio exterior ocorre efetivamente nos anos 1990, demonstrando ocupação descontínua e fragmentada do território, em subespaços produtivos especializados, situados nos municípios limítrofes a Vitória. No contexto contemporâneo, esse processo gera intensa ocupação de áreas retroportuárias, que evidenciam novas territorialidades e impactos em âmbitos socioeconômico, ambiental e paisagístico, a exemplo dos diversos pátios de contêineres situados na região da Grande Vitória.

A modificação territorial da Grande Vitória, em função da atividade portuária, pode ser entendida a partir da visão de Santos (2006, p. 63) que, em síntese, diz: “o espaço é hoje um sistema de objetos cada vez mais artificializados [...] cada vez mais tendentes a fins estranhos ao lugar e a seus habitantes”. De modo que, o agenciamento das dinâmicas econômicas gera a “[...] produção local de riscos ambientais, transportados por técnicas movidas por interesses distantes” (SANTOS, 2006, p. 254).

Nesta discussão, acrescenta-se o pensamento de Harvey (2006), ao dizer que a ação do capital cria novas relações espaciais, que modificam as existentes e a qualidade da terra, em um sistema que o capital tem amplas possibilidades de escolha. Nesta linha, pontua-se que, sob o sistema de exploração do território pelo capitalismo, a natureza torna-se apenas um objeto utilitário (MARX, apud HARVEY, 2005). Para o autor, o capital impulsiona-se para além das barreiras nacionais, prejudicando a preservação da natureza e os estilos de vida tradicionais, “[...] derrubando todas as barreiras que cercam o desenvolvimento de forças de produção, a expansão das necessidades, o desenvolvimento multifacetado da produção, e a exploração e a troca das forças naturais [...]” (MARX, apud HARVEY, 2005, p. 72).

A sobreposição de fatores econômicos no processo de expansão portuária agrava o afastamento físico, funcional e relacional entre cidade e porto.

Entretanto, no caso de Vitória, nota-se sob a perspectiva da paisagem, que a cidade continua essencialmente vinculada à atividade portuária. Os aportes técnicos portuários caracterizam a imagem e a identidade da cidade. Sua zona portuária integra-se diretamente à vida cotidiana do conglomerado urbano, sobretudo no centro histórico, onde “[...] os navios quase passeiam pelas ruas da Capital, em estreito contato com seus habitantes” (SIQUEIRA, 1995).

PORTO, TERRITÓRIO E PAISAGEM: NOTAS FINAIS

De maneira geral, “a paisagem não se cria de uma só vez, mas por acréscimos, substituições; a lógica pela qual se fez um objeto no passado era a lógica da produção daquele momento” (SANTOS, 1988, p. 66). Deste modo, “[...] uma paisagem é escrita sobre a outra, é um conjunto de objetos que têm idades diferentes, é uma herança de muitos diferentes momentos” (SANTOS, 1988, p. 66).

A relação intrínseca entre território, paisagem e modo de produção, indica que “[...] a produção do espaço é resultado da ação dos homens agindo sobre o próprio espaço, através dos objetos, naturais e artificiais. Cada tipo de paisagem é a reprodução de níveis diferentes de forças produtivas” (SANTOS, 1988, p. 64). Portanto, o desenvolvimento urbano de Vitória, quando associado à atividade portuária, pode ser demonstrado por meio da evolução das estruturas produtivas expressas no território e na paisagem de modo distinto, conforme demonstrado em cada período.

Em geral, as forças produtivas, vinculadas às atividades portuárias, interferem permanentemente, com acréscimos e substituições na construção do território e da paisagem da cidade de Vitória, devido, sobretudo à proximidade das instalações dos portos no meio urbano. Entretanto, nos territórios produtivos “a capacidade de atrair atividades competitivas depende de uma renovação técnica tanto mais significativa quanto maior a defasagem.” (SANTOS, 2006, p. 274). De modo que a competitividade que marca o setor portuário, caracteriza-se pela “[...] vontade de suprimir qualquer obstáculo à livre circulação das mercadorias, da informação e do dinheiro” (SANTOS, 2006, p. 275).

Nesse contexto de renovação técnica, que implica em defasagem, insere-se o recente projeto de modernização do Cais Comercial do Porto de Vitória, que prevê demolição de antigos armazéns portuários e teve, finalizado, em 2013, a construção de extensa plataforma em aterro sobre a baía. Essas obras são anunciadas como estratégias de modernização e sobrevida ao porto do centro histórico, visando fomentar seu crescimento comercial por mais quinze anos aproximadamente. Para Campos (2013), são obras que aniquilam a estrutura urbanística mais remota da Capital capixaba, por meio de projetos de reestruturação urbana, “[...] que alinham gestão e estratégias da Codesa e do governo do Estado, pautadas na hipótese simultânea de incremento comercial do porto e melhoria no âmbito da circulação e do transporte metropolitano” (CAMPOS, 2013, p. 1).

Salienta-se que esse projeto pressupôs alterações territoriais e paisagísticas no centro histórico de Vitória, devido à construção de plataforma em aterro para a

ampliação do pátio retroportuário, resultando, mais uma vez, na mudança do contorno da ilha e da paisagem local secular. Além disso, alerta-se para os impactos do projeto mediante vulnerabilidade do patrimônio construído e natural existente, com destaque para os armazéns portuários às margens da baía de Vitória, uma das marcas de identidade cultural e de suporte da memória social do lugar como cidade portuária.

Por fim, sendo a paisagem uma herança, sobretudo nesse contexto “de patrimônio coletivo dos povos que historicamente as herdaram como território de atuação de suas comunidades” (AB SABER, 2003, p. 9), salienta-se a responsabilidade da sociedade e do governo para a utilização não predatória da paisagem e para o reconhecimento das limitações de cada tipo de espaço e território. A título de conclusão deste artigo, cabe referência aos estudos de Berque, citado por Campos (2012), que propõem o entendimento da paisagem como matriz perceptiva e marco cultural do território, neste estudo, demonstrada por meio dos processos territoriais do porto na cidade de Vitória.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AB' SÁBER, A. N. *Os domínios da natureza no Brasil: potencialidades paisagísticas*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

ABREU, C.; MARTINS, J. B.; VASCONCELLOS, J. G. M. *Vitória: trajetórias de uma cidade*. Vitória: Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo, 1993.

CAMPOS, M. M. *Paisagem transversal: cidade, museus e cais na Baía de Vitória*. Disponível em: <<http://transmuseus.net/?p=1397>>. Acesso em: 03 junho 2013.

CAMPOS, M. M. *Porto e atmosfera: corpo paisagístico na cidade de Vitória (ES)*. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 12, 2012, Porto Alegre. *Anais ...*, Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2009. 1 CD-ROM.

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

FREITAS, J. F. B. (org.). *Diálogos: Urbanismo*. BR. Vitória: EDUFES; Niterói: EDUFF, 2010.

FREITAS, J. F. B. Técnica versus política na localização dos portos do Rio de Janeiro e de Vitória. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 13, 2009, Florianópolis. *Anais eletrônicos...* Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/3031/2966>>. Acesso em: 7 janeiro 2013.

HARVEY, D. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.

- LIMA JÚNIOR, C. B. *Baía de Vitória: aspectos históricos e culturais*. Vitória: Fundação Ceciliano Abel de Almeida/Universidade Federal do Espírito Santo, 1994.
- MIRANDA, C. L. (org.). *Memória Visual Baía de Vitória*. Relatório Final de Pesquisa - Centro de Artes, Universidade Federal do Espírito Santo. Vitória: 2001. Disponível em: <<http://www.vitoria.es.gov.br/baiadevitoria/>>. Acesso em: 7 janeiro 2008.
- MONIÉ, F. VASCONCELOS, F. N. *Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação*. *Confins*, n.15, 2012. Disponível em: <<http://confins.revues.org/7685>>. Acesso em: 9 maio 2012.
- RODRIGUES, M. P. *Porto e paisagem em áreas de expansão: arco metropolitano da Grande Vitória (ES)*. Relatório Final de Pesquisa de Iniciação Científica - PIBIC-UFES. Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo da UFES, Vitória, 2013. In: *Anais da Jornada de Iniciação Científica da UFES*. Disponível em: <http://portais4.ufes.br/posgrad/anais_jornada_ic/>.
- SANTOS, M. *A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.
- SANTOS, M. *Metamorfoses do espaço habitado*. São Paulo: Hucitec, 1988.
- SIQUEIRA, M. P. S. A cidade de Vitória e o porto nos princípios modernos da urbanização no início do século XX. *Cadernos Metrópole*, São Paulo, v. 12, n. 24, p. 565-584, jul/dez 2010. Disponível em: <<http://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/5903/4254>>. Acesso em: 10 fevereiro 2013.
- SIQUEIRA, M. P. S. A cidade e o porto como fator de desenvolvimento. In: VILLASCHI, Arlindo. *Elementos da economia capixaba e trajetórias de seu desenvolvimento*. Vitória: Flor & Cultura, 2011.
- SIQUEIRA, M. P. S. *O Desenvolvimento do Porto de Vitória 1870-1940*. Vitória: Codesa, 1995.
- VASCONCELOS, F. N. *O Desenvolvimento da interface cidade-porto em Vitória (ES) do período colonial ao início do século XXI: uma cidade portuária?* Tese de Doutorado. PUC - São Paulo, 2011.