

PORTO DE VITÓRIA (ES): DO CAIS AO COMPLEXOⁱ

Martha Machado Campos

As instalações portuárias do estado do Espírito Santo são inicialmente integradas à cidade (Porto de Vitória), progressivamente transferidas para fora da mancha urbana (Porto de Tubarão e de Praia Mole), e posteriormente totalmente afastadas da conurbação metropolitana (Portocel e Porto de Ubu). Acompanham o fenômeno contemporâneo de autonomização da estrutura física dos portos marítimos. Atualmente, a implantação da logística multimodal regida por estratégias de escala mundial, articula as diferentes redes de infra-estrutura de alcance global, instaurando novas territorialidades portuárias e industriais que emergem nas cidades independentes de suas características locais.

Entre as recentes alterações estruturais do setor portuário nacional, destacam-se a privatização dos portos na década de 1990; a tendência de containerização das cargas; e a ampliação do porte dos navios. Aumenta-se com isso a velocidade dos embarques, e gera-se a aceleração da infra-estrutura aduaneira. Neste contexto, a implantação dos Portos Secos, Terminais Retroportuários Alfandegados, e dos condomínios de logística integrada, configura grande parte do *território econômico* dos portos marítimos no interior da região metropolitana da Grande Vitória. São extensas áreas operacionais de pólos de comércio e serviços retroportuários, regidos sob a ótica empresarial de otimização da logística e armazenagem de apoio ao comércio exterior.

Infra-estrutura fundacional da capital, o Porto de Vitória insere-se na região metropolitana da Grande Vitória, e suas instalações estão implantadas nas cidades de Vitória e Vila Velha, nas margens da Baía de Vitória. Elemento-chave no movimento de cargas portuárias da região metropolitana, o Porto de Vitória requer, desde os primórdios de sua ocupação - sempre sob a ótica das vantagens econômicas locais que oferece e de seu perfil produtivo -, o constante reaparelhamento de seus terminais portuários, das ferrovias e rodovias. Ao se verificar os recentes planos (e/ ou decisões de investimentos) para a áreaⁱⁱ, observa-se indicativos de reestruturação do sistema de transportes, como alteração nos fluxos de cargas e impacto frente às atividades e uso do solo. Os terminais do Porto de Vitória e

imediações, tomados como situação crítica de extenso território interurbano, mantém o sistema de infra-estrutura urbano-portuária e de transporte de cargas como *vetores estratégicos* permanentes de sua ocupação. Eixos viários e ferroviários atravessam sua área de modo interligado ao complexo portuário concentrado da Grande Vitória (Portos de Vitória, Tubarão e Praia Mole), rearticulando constantemente o interior da malha urbana. A alteração dessa dinâmica gera, quase sempre, sério impacto ambiental, levando o território ao esgotamento das condições de vida nessas localidades. Sendo assim, pergunta-se: o que vem sendo previsto para reestruturação urbana do território portuário – Porto de Vitória - no âmbito de sua reconversão integrada aos planos institucionais de revitalização urbana? As pistas podem ser intermediadas por dois indicadores distintos do PDZP (2001), a saber: 1. *ampliação* de áreas portuárias por grandes aterros, anexados ao setor portuário continental; restringindo seu uso ao atendimento de atividades petrolíferas, ou 2. *deslocamento* da movimentação de cargas conteineirizadas para o norte do Estado, em função do megaplano de expansão de Portocel, no município de Aracruz.

A lógica da dinâmica portuária sempre foi internacionalizada e de locação territorial estratégica, promotora das alterações de posicionamento de suas instalações e serviços, no interior do território nacional, regional e local. O que é novo nessa dinâmica é o recente processo de privatização das instalações portuárias no Brasil. Diante disso, a movimentação de cargas do transporte marítimo internacional passa a resultar da capacidade de competição e negociação entre os agentes operadores – titulares, exportadores, importadores e armadores - das instalações privatizadas. Observa-se na atualidade o agenciamento local de extensa rede de infra-estrutura, como um dos elos de uma potente cadeia de logística e de transportes de cargas, impulsionada sobretudo pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), tanto nos limites territoriais do Estado, como em esferas geográficas distintas, ampliadas regionalmente e de inserção global.

A passagem do antigo *porto do café* ao atual *complexo portuário* perfaz o relato histórico a seguir. Adota-se como referente de periodização, a variável econômica dominante de cada

época, a partir de três períodos denominados de *gênese*, *desdobramento* e *evolução* da ocupação urbana da área.

Gênese: a era do café [1910 aos (40) 1960]

A instauração das atividades e infra-estruturas portuárias, ferroviárias e rodoviárias de atendimento à economia agrário-exportadora do Estado - *era do café* - indica a importância do sistema de infra-estruturas no seu desenvolvimento urbano e econômico. As primeiras três décadas do século XX marcam o início da expansão urbano-portuária do Espírito Santo. Com o fim da dependência de escoamento da produção do Estado pelo Rio de Janeiroⁱⁱⁱ, a cidade de Vitória inicia a passagem da condição de *cidade-cais* do Império, para a de *cidade-porto* da República.

As obras de construção do Porto de Vitória foram graduais, marcadas por constantes interrupções. Teve início em 1911 e paralisação em 1914, em função do conflito mundial de 1914-1918. O reinício das obras ocorreu em 1925, década de construção do primeiro e mais antigo cais do porto, o atual Cais Comercial, situado na ilha de Vitória. Absorve, em 1920, 92% de toda a exportação de café do Estado, passando a ocupar a posição de porto centralizador da economia estadual. No período entre as décadas de 20 a 40, já se contava com o escoamento da Estrada de Ferro Vitória-Minas, inaugurada em 1904, e com a elevação na exportação do café mineiro pelo Porto de Vitória. Entre as obras de engenharia do porto dos anos 20, destacam-se trabalhos de duas naturezas: 1. a do porto propriamente e 2. a de montagem da ponte Florentino Avidos, primeira ligação de Vitória com o continente^{iv}. O cais de Vitória desenvolve-se até a década de 40 vinculado à exportação cafeeira, alterando, em 1942, sua estrutura física para atendimento da dinâmica de exportação do minério de ferro^v.

O incremento do sistema de transporte e das telecomunicações no âmbito nacional visa a reverter o isolamento de muitas regiões do Brasil, no contexto da Segunda Guerra Mundial. Esse sistema, entre outras ações, como os planos e políticas de desenvolvimento, constituiu a condição material para tentativa de unificação do território nacional. A política de industrialização, instrumento da economia nacional menos dependente do mercado externo, configura a transição da economia agrário-exportadora para a urbano-industrial^{vi}. A primeira

usina de aço integrada da América Latina, instalada em Volta Redonda (RJ) - a Companhia Siderúrgica Nacional – é uma das decisões políticas para avalancar a industrialização brasileira durante este período de conflito mundial. Dentre as estratégias de industrialização nacional, no contexto da expansão da economia do estado do Espírito Santo, destaca-se a implantação da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), que inicia a exploração do minério de ferro extraído em Itabira (MG), com escoamento pelo Porto de Vitória, a partir de 1942.

A projeção comercial do Porto de Vitória oficialmente organizado ocorre em 1940, e resulta da atuação continuada dos governos estaduais, que, incentivados pelos lucros gerados pelo café, concluíram o aparelhamento do porto pautado no incremento dos sistemas de transportes marítimo e terrestre^{vii}. As décadas de 50 e 60 consolidam o processo de urbanização e industrialização acelerada no país e a progressiva de entrada do capital internacional. Trata-se de novo espaço econômico acionado pelo pós-guerra, que expande a inserção de multinacionais a um conjunto de países não-desenvolvidos. A criação do terminal especializado para exportação do minério de ferro em fins dos anos 40, já iniciava mudança da feição urbano-portuária da ilha de Vitória e de Vila Velha. O novo cais do Porto de Vitória ocupa base do morro de Atalaia, no lado continental da Baía de Vitória, em Vila Velha. Instalam-se ainda no lado portuário continental, na década de 50, três terminais para armazenamento e descarregamento de derivados de petróleo a granel. Em 1956, o mercado internacional começa a exigir maior multiplicidade de tipos de minérios. Para isso, a CVRD constrói o cais de Paul, também em Vila Velha, em área já provida de ligação rodoferroviária. Implantado para a comercialização especializada em minério fino, o novo cais executou tal atividade até 1975, quando ela foi totalmente transferida para o terminal do Porto de Tubarão, inaugurado em 1966 como o maior porto de minério do litoral do Brasil^{viii}.

Desdobramento: a era da indústria do aço [1960 aos (70) 1990]

O programa de erradicação dos cafezais realizado a partir de 1962, intensificado em 1966/67, foi motivador da alteração da dinâmica populacional do Estado, caracterizada, sobretudo, pela intensa migração rural e saturação urbana. O primeiro ciclo migratório

provocou o incremento populacional de 96% na Grande Vitória. Um novo ciclo migratório ocorre nos anos 70 e 80, motivado pela implantação de grandes empreendimentos industriais.

Entre as décadas de 50 e 70 opera-se expansão das instalações do Porto de Vitória, via diversificação dos tipos de cais em Vila Velha e melhorias do Cais Comercial de Vitória. Aposta-se nas transações comerciais de exportação e importação de mercadorias que não se destinam ao Espírito Santo, nem são produzidas em seu território. A lógica de intercâmbio de mercadorias em trânsito viabiliza o programa do Corredor de Transportes para Exportação indicado no I Plano de Desenvolvimento (972/1974), cujo terminal é o Porto de Vitória, detidamente o Terminal de Capuaba, em Vila Velha, com obra iniciada em 1973 e operações em 1984. O Corredor de Exportação (Goiás, Minas Gerais e Espírito Santo) partiu da perspectiva direta de escoamento da produção de cereais do Cerrado, e da produção siderúrgica e industrial do Espírito Santo e da siderurgia de Minas Gerais.

A transferência do pólo de exportação situado nos terminais portuários especializados de Vila Velha, para área norte da Grande Vitória, com implantação do Superporto de Tubarão (1966), marca a *era da indústria do aço* e dos grandes projetos industriais articulados ao complexo portuário do Estado^{ix}. Isso assegurou o crescimento da indústria em definitivo; o fim da hegemonia do setor primário da economia estadual anterior; e a ampliação da hinterlândia do complexo portuário do Espírito Santo. Em período subsequente, política econômica nacional desprivilegia o mercado interno e passa a valorizar as relações externas de exportação. Trata-se de uma lógica competitiva de domínio das empresas globais, responsáveis pela demanda do chamado *imperativo de exportação*, cada vez mais intenso no momento atual da globalização. A inserção dos países no mercado global equivale à crescente abdicação do Estado de efetuar políticas públicas, em nome de uma dinâmica que alia a lógica do mercado global com a das empresas candidatas a permanecer ou a se instalar em determinado país. Sendo assim, a década de 80 consolida estratégias corporativas, nas quais as regras de competitividade entre empresas de determinados produtos resultam de lógica internacional e é a partir dessa lógica que as empresas buscam, em cada território nacional, a melhor localização para suas instalações. Caso exemplar, o circuito mineiro-

siderúrgico - no âmbito do ES - tem sua localização e infra-estrutura quase consolidada, antes da efetivação de sua cadeia produtiva internacionalizada atual - operada majoritariamente pela CVRD -, situada entre os estados do Espírito Santo e Minas Gerais. As condições infra-estruturais e locacionais de atendimento da demanda do binômio importação/ exportação do minério de ferro, antecipa a visão estratégica de logística de integração intermodal, lançada e operada pela CVRD, que se desdobra via modernização da logística do segmento de cargas gerais. Além das atividades voltadas para exportação de pelotas e minério de ferro, atualmente a CVRD investe em sua estratégia de operação integrada de logística intermodal.

Evolução: a era da logística e transporte de cargas [anos de 1990 a 2003]

A mudança operacional e política do setor portuário com a Companhia Docas do Espírito Santo, instaurada na década de 80; o processo de privatização das grandes empresas e estruturas portuárias; a política de abertura econômica de incentivo as importações; e a nova legislação brasileira de modernização portuária (Lei dos Portos, 1993) constituem os principais elementos de alteração do destino dos fluxos dos investimentos em circulação, no início dos anos 80 até fins dos 90.

A alteração do conceito de porto, de simples interface física de *deslocamento* (embargue e desembarque de cargas e pessoas) para *pólo de atração* de atividades econômicas por excelência multimodais, caracteriza o *porto moderno* atual como agente econômico, elo de cadeia logística e interface física. Representa elevada tecnologia no setor portuário e de navegação transoceânica, aliada ao avanço dos portos especializados de alta produtividade, do aumento do porte dos navios e modernização dos procedimentos de containerização de cargas. A implantação de novo terminal portuário no continente, Cia. Portuária de Vila Velha (2000), operado por *supply boat*; os arrendamentos pela CODESA do Terminal de Vila Velha (1998) e de PEIÚ (1999); além da concessão de arrendamento de áreas a empresas privadas para uso retroportuário; são fatores de mudança do perfil produtivo da área e de tensão urbana. Sob a ótica do impacto urbano no território, é notório o conflito ambiental entre instalações de retroárea do porto e vegetação de manguezal e foz do rio Aribiri.

A era da privatização das grandes empresas - tais como CST (1992) e CVRD (1997) - e dos portos brasileiros impulsiona a reestruturação das instalações portuárias de Vila Velha, expande o setor de armazenagem de cargas, em áreas operacionais de serviço e apoio portuário da CVRD. Essa mesma era de privatização empresarial e portuária evidencia sérios impactos ambientais e desigualdades sociais. Atualmente, há perspectivas de crescimento dos setores de logística e transportes, que afetam diretamente o território da região metropolitana da Grande Vitória, indicadas em sete estratégias: 1. expansão das operações logísticas (inovação e tecnologia de informação); 2. otimização da intermodalidade portuária (diversos modais integrados ao transporte transoceânico e cabotagem); 3. ampliação da malha ferroviária (projeto da Litorânea Sul); 4. expansão e remodelação da área portuária (projeto de novos aterros); 5. incremento de rede rodoviária (vias, pontes, viadutos e túneis); 6. implantação de infra-estrutura de apoio ao comércio exterior em retroáreas (grandes áreas vazias em Vila Velha e Cariacica) e; 7. criação de pólos industriais articulados ao comércio exterior e aos arranjos produtivos regionais e locais.

Até a década de 80, o complexo portuário de Capuaba, em Vila Velha, funcionou por meio de terminais especializados por tipo de operação. Somente a partir dos anos 90, instaura-se uma série de procedimentos de modernização técnica operacional (vide interligação rodoviária entre três cais - Capuaba, Atalaia e Paul -, ampliação e integração das áreas operacionais). Esse complexo portuário tem na sua gênese o perfil de *porto-laboratório*, sendo adequado, expandido e modificado ao longo do tempo, em função da exigência econômica e de modernização portuária de cada época. Capuaba configura opção para operações portuárias conjunturais, cujo caso exemplar foi o de exportação de veículos automotores, iniciado no final dos anos 80, avançando para duplo fluxo comercial de importação e exportação. O início da década de 90, o Porto de Vitória, em seu lado continental, é marcado pelo padrão de eficiência na importação de veículos, alterando a dinâmica urbana das áreas limítrofes aos seus terminais portuários de Vila Velha e adjacências, sobretudo pela intensificação dos fluxos rodoviários. No ano de 1993 é formado o *Consórcio Operacional do Corredor Centro-Leste*, cujo eixo é estruturado por empresas ferroviárias, que operam em

sistema integrado aos portos do estado do Espírito Santo, agilizando o transporte de cargas dos portos para o interior e o reverso. Dez anos depois, em 2003, a CVRD concentra investimentos na rota ferroviária que abrange o Corredor Centro Leste e algumas regiões agregadas. A compra de participação no capital da Ferrovia Centro-Atlântica, que atravessa o roteiro desse Corredor, em operação conjugada de cargas com a Ferrovia Vitória-Minas, que converge para os portos de Vitória, é indicativa de que existe grande sinergia no foco logístico da CVRD na Grande Vitória, onde a empresa instalou sua melhor infra-estrutura para esse objetivo.

ⁱ Este trabalho é parte da tese de doutorado da autora. **CAMPOS, Martha M.** *Vazios operativos da cidade: territórios interurbanos na Grande Vitória (ES)*. São Paulo: Programa de Estudos Pós-Graduados em Comunicação e Semiótica/ Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2004.

ⁱⁱ **GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO/ SECRETARIA DE TRANSPORTE URBANO.** *Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana da Grande Vitória*. Vitória: 2001; **PREFEITURA MUNICIPAL DE CARIACICA.** Companhia Vale do Rio Doce: PMC: Agência 21. *Planejamento Estratégico da Cidade de Cariacica 2003-2022*. Vitória, 2004. **PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA.** *Plano Estratégico Vitória do Futuro*. Vitória, 2002. **MENDONÇA, E. M. et al.** *Agenda XXI – Município de Vila Velha. Tema: Desenvolvimento Urbano e Regional*. Diagnóstico, Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo (NAU: UFES), 2003. **CIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO/ MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES.** *Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos de Vitória e Barra do Riacho (PDZP)*. Consultport Consultoria em Transportes Limitadas: Vitória, 2001.

ⁱⁱⁱ **SIQUEIRA, M^a da Penha.** *O Desenvolvimento do Porto de Vitória – 1870-1940*. Vitória: CODESA, 1994, p.31.

^{iv} Idem, pp. 112-13.

^v **SIQUEIRA, M^a da Penha.** *O Porto de Vitória: expansão e modernização – 1950-1993*. Vitória: CODESA, 1995, pp. 46-7.

^{vi} Idem.

^{vii} **SIQUEIRA, M^a da Penha.** *O Desenvolvimento do Porto de Vitória – 1870-1940*, op.cit., p. 132.

^{viii} Idem, pp.48 -54.

^{ix} Oficialmente confirmados (1973), os grandes projetos são consolidados com a expansão das usinas de pelotização da CVRD (1973), a instalação da Companhia Siderúrgica do Tubarão (1983), da Aracruz Celulose (1978) e da Samarco Mineradora (1977).