

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO  
CENTRO DE ARTES  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

TATIANA ENDLICH CARLETTO

**PATRIMÔNIO INDUSTRIAL PORTUÁRIO EM DISPUTA: PORTO DE VITÓRIA E  
VIZINHANÇA NA GRANDE VITÓRIA (ES)**

VITÓRIA  
2022

TATIANA ENDLICH CARLETTO

**PATRIMÔNIO INDUSTRIAL PORTUÁRIO EM DISPUTA: PORTO DE VITÓRIA E  
VIZINHANÇA NA GRANDE VITÓRIA (ES)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro de Artes da Universidade Federal do Espírito Santo (PPGAU-UFES), como requisito final para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, em área de concentração Cidade e Impactos no Território.

Orientadora: Profa. Dra. Martha Machado Campos

VITÓRIA  
2022

Ficha catalográfica disponibilizada pelo Sistema Integrado de Bibliotecas - SIBI/UFES e elaborada pelo autor

---

C279p Carletto, Tatiana Endlich, 1974-  
Patrimônio industrial portuário em disputa : Porto de Vitória e vizinhança na Grande Vitória (ES) / Tatiana Endlich Carletto. - 2022.  
304 f. : il.

Orientadora: Martha Machado Campos.  
Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal do Espírito Santo, Centro de Artes.

1. Patrimônio industrial. 2. Porto de Vitória. 3. Direito à cidade. 4. Sustentabilidade Urbana. 5. Políticas urbanas. 6. Restauro Urbano. I. Campos, Martha Machado. II. Universidade Federal do Espírito Santo. Centro de Artes. III. Título.

CDU: 72

---

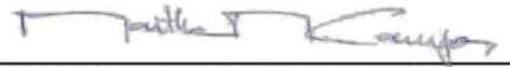
TATIANA ENDLICH CARLETTO

“PATRIMÔNIO INDUSTRIAL PORTUÁRIO EM DISPUTA: PORTO DE  
VITÓRIA E VIZINHANÇA NA GRANDE VITÓRIA (ES)”

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em  
Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espírito  
Santo, como requisito final para a obtenção do grau de Mestre em  
Arquitetura e Urbanismo.

Aprovada em 03 de outubro de 2022.

Comissão Examinadora



---

Profa. Dra. Martha Machado Campos  
(orientadora – PPGAU/UFES)



---

Profa. Dra. Clara Luiza Miranda  
(membro interno – PPGAU/UFES)



---

Profa. Dra. Manoela Rossinetti Rufinoni  
(membro externo – UNIFESP)

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, em primeiro lugar, por permitir a concretização deste trabalho, que se realizou durante o período da pandemia da Covid-19. Em segundo lugar, agradeço ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro de Artes da Universidade Federal do Espírito Santo (PPGAU-UFES), em especial às professoras doutoras: Martha Machado Campos, orientadora desta dissertação e quem direcionou com sabedoria meu encontro com os temas do patrimônio industrial e do direito à cidade; Clara Luiza Miranda, uma ativista pelo direito à moradia, sempre interessada e disposta a contribuir com sua experiência e vivência nos territórios; Eneida Maria Souza Mendonça, minha orientadora no projeto de graduação em Arquitetura e Urbanismo e quem me proporcionou, durante o mestrado, uma imersão nos temas da paisagem e do planejamento urbano; e Edna Aparecida Nico Rodrigues, grande incentivadora, minha professora desde o curso de graduação em Artes Plásticas, nesta mesma Universidade.

Gratidão ainda à professora doutora Manoela Rossinetti Rufinoni, pelo olhar atento e pelos apontamentos tão precisos.

Um agradecimento especial para os professores do curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFES, pela influência que tiveram sobre a escolha do tema deste trabalho. Destaco aqui a importância da disciplina de Introdução a Arquitetura, em 2004, com a minha atual orientadora, tendo a primeira aula de campo na antiga área portuária de Vitória, em Vila Velha (Museu Vale). Desde então, passei a observar a cidade de Vitória e Vila Velha a partir desse lugar. Destaco também a disciplina de Patrimônio Histórico e Cultural, conduzida pela professora doutora Renata Hermann de Almeida, que despertou meu olhar para a região estudada em Cariacica, desde 2009.

Agradeço à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes) pelos meses de financiamento, que foram fundamentais para o desenvolvimento desta pesquisa.

E minha eterna gratidão aos meus queridos pais, irmãos, marido e filho, por todo amor, paciência e compreensão dedicados.

*“As cidades são como as estrelas; é preciso amá-las para entendê-las.”*

Villaça (2001)

## RESUMO

Esta dissertação aborda o Porto de Vitória e imediações, em registro que os reconhece como patrimônio industrial da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), situado no estado do Espírito Santo (ES) e busca demonstrar a importância da preservação desse patrimônio quando no âmbito de um projeto comum de cidade, que respeite, cuide, valorize e dê visibilidade às culturas locais. Isso mediante levantamento histórico e de campo dos bens industriais tangíveis e intangíveis situados em frações territoriais dos municípios de Vitória, Vila Velha e Cariacica, caracterizadas como território interurbano. Utiliza-se de metodologia em dois âmbitos: teórico-histórico e empírico. Dividida em três capítulos, o primeiro expõe revisão bibliográfica de literatura especializada sobre o tema do patrimônio industrial, bem como sobre cartas patrimoniais e acerca dos subtemas ‘sustentabilidade urbana’ e ‘direito à cidade’. Pressupõe-se assim, abordar a complexidade contida na preservação do patrimônio industrial sob a ótica dos referidos subtemas. No segundo capítulo são apresentados referentes históricos do Porto de Vitória, a partir de uma proposta de periodização, em cronologia iniciada com os períodos antecedentes a construção do Porto de Vitória (1545-1893), passa pela época de construção do patrimônio industrial portuário (1895-1966) e alcança o tempo das permanências e transformações portuárias (1967-2022). O levantamento, estudo e análise do patrimônio industrial portuário em território interurbano segue apresentado no terceiro capítulo e, na sequência, estudos de políticas públicas urbanas de patrimônio cultural dos planos diretores dos três municípios em questão. Complementarmente, expõe-se ainda política regional integrada na metrópole capixaba – o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da RMGV (PDUI-RMGV) –, que visa ao alcance de (re)ordenamento territorial, melhorias da mobilidade urbana, recuperação do meio-ambiente e desenvolvimento socioeconômico. Por fim, constata-se no âmbito do objeto em estudo, a existência de um expressivo patrimônio cultural, reconhecido nesta dissertação como patrimônio industrial portuário constituído desde 1895, de valor histórico, cultural, ambiental, social e tecnológico de alcance local, regional e global a ser preservado, com potencial de promover transformações urbanas significativas do ponto de vista da sustentabilidade urbana e das lutas populares pelo direito à cidade, a partir de reflexões sobre a história da construção desse patrimônio industrial.

**Palavras-chave:** patrimônio industrial; Porto de Vitória; sustentabilidade urbana; direito à cidade.

## ABSTRACT

This dissertation addresses the Port of Vitória and its surroundings, in a record that recognizes those as an industrial heritage of the Metropolitan Region of Greater Vitória (RMGV), located in the state of Espírito Santo (ES) and seeks to demonstrate the importance of preserving its heritage when within the framework of a common city project, which respects, cares, values and gives visibility to local culture. Through a historical and field survey, of tangible and intangible industrial heritage located in territorial fractions of the municipalities of Vitória, Vila Velha and Cariacica, characterized as an intercity territory. It uses methodology in two fields: theoretical-historical and empirical. Divided into three chapters, the first exposes a bibliographic review of specialized literature about the theme of industrial heritage, as well as on heritage charts and on the subthemes 'urban sustainability' and 'right to the city'. It is therefore assumed to address the complexity contained in the preservation of industrial heritage from the perspective of these subthemes. In the second chapter, historical reference to the Port of Vitória is presented, based on a proposal for periodization, in chronology initiated within periods previous of the Port of Vitória construction (1545-1893), passes through the time that the port industrial heritage was built (1895-1966) and reaches time of permanences and transformations (1967-2022). The intercity survey study and analysis of the ports industrial heritage territory is presented in the third chapter and, following, studies of urban public policies of cultural heritage of the master plans of the three municipalities in question. In addition, there is also an integrated regional policy in the metropolis of Espírito Santo - the RMGV Integrated Urban Development Plan (PDUI-RMGV) - which aims to achieve territorial (re)organization, improvements in urban mobility, environmental recovery and socioeconomic development. Finally, it is observed in the scope of the object under study, the existence of an expressive cultural heritage, recognized in this dissertation as a port industrial heritage constituted since 1895, of historical, cultural, environmental, social and technological value of local, regional and global scope to be preserved, with the potential to promote significant urban transformations from the point of view of urban sustainability and popular struggles for the right to the city, based on reflections on the history of the construction of this industrial heritage.

**Keywords:** industrial heritage; Port of Vitória; urban sustainability; right to the city.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Localização do ES no Brasil (A); Localização da RMGV no ES (B); e Localização do Porto de Vitória da RMGV (C) .....	23
Figura 2 - Foto mosaico do Porto de Vitória em 2009 .....	23
Figura 3 - Delimitações das áreas que compõem a consolidação portuária na Baía de Vitória .....	24
Figura 4 - Foto aérea das delimitações dos locais de estudo sobre o patrimônio industrial.....	25
Figura 5 - Croqui das linhas Férreas de acesso ao Porto de Vitória e Estações Ferroviárias na RMGV .....	26
Figura 6 - Primeiro esquema espaço-temporal do processo de urbanização de Lefebvre.....	51
Figura 7 - Segundo esquema espaço-temporal do processo de urbanização de Lefebvre.....	52
Figura 8 - Fotos da Santa Casa de Misericórdia em Vitória.....	65
Figura 9 - Vista do mangal do Campinho com Santa Casa de Misericórdia ao fundo.....	65
Figura 10 - Cartografia da Capitania do Espírito Santo em 1631 .....	66
Figura 11 - Desenho da ocupação da Região de Vitória. Vetores do povoamento no século XVI e XVII.....	67
Figura 12 - “Prespecto da Villa da Victória”: capital da capitania do ES em 1767 .....	68
Figura 13 - Foto do desenho do Cais do Imperador em 1860 .....	69
Figura 14 - Planta geral da cidade de Vitória em 1895 .....	73
Figura 15 - Trecho da planta geral da cidade e indicação do Largo d’Alfândega em 1895 .....	74
Figura 16 - Fotos da Capitania dos Portos na década de 1940 .....	74
Figura 17 - Foto aérea da localização das pontes das ferrovias sobre o Rio Marinho em 2022 .....	78
Figura 18 - Foto da ponte da Estrada de Ferro Sul ("Ponte Preta") em 1895.....	78
Figura 19 - Foto da ponte da Estrada de Ferro Vitória-Minas (antiga Diamantina) em 1907..	79
Figura 20 - Foto da Escola de Aprendizes Artífices do ES na década de 1910 .....	81
Figura 21 - Foto do Cais da Alfândega em frente à Praça Santos Dumont (Praça Oito) em 1910.....	82
Figura 22 - Fotos da Estação Ferroviária Victória em Argolas entre 1911-1912.....	82
Figura 23 - Foto do bonde fúnebre do Cemitério de Santo Antônio (s/d).....	83
Figura 24 - Foto da Ilha da Fumaça na Baía de Vitória em 1950.....	85
Figura 25 - Foto do antigo Éden-Parque e obra do edifício Glória em 1928 .....	86

Figura 26 - Fotos de edificações em Argolas (Vila Velha) construídas entre 1920-1930.....	87
Figura 27 - Foto da Baía de Vitória em 1966 .....	87
Figura 28 - Fotos de edificações em Paul (Vila Velha) construídas entre 1920-1930 .....	87
Figura 29 - Fotos do Viaduto Caramuru em 1925 e 1930.....	88
Figura 30 - Foto do Edifício Glória enquanto Bolsa do Comércio em 1929 .....	89
Figura 31 - Fotos da construção da Ponte Florentino Avidos em 1927-1928.....	89
Figura 32 - Foto do vão isolado da Ponte Florentino Avidos (s/d) .....	90
Figura 33 - Foto aérea da localização do bairro Alagoano em Vitória no ano de 2022.....	91
Figura 34 - Foto da Estação São Carlos (s/d) .....	92
Figura 35 - Planta demonstrativa da Victória Central em 1928 .....	93
Figura 36 - Foto de trabalhadores e armazéns 1 e 2 do Porto de Vitória de 1929.....	93
Figura 37 - Evolução da logomarca da Fábrica de Chocolates Garoto S/A .....	94
Figura 38 - Fotos do bonde em Vitória e Vila Velha na década de 1930.....	96
Figura 39 - Conjunto de fotos da Fábrica de Chocolates Garoto e dos operários, a partir de 1939 .....	98
Figura 40 - Conjunto de fotos da Fábrica de Chocolates Garoto e seu entorno urbano (s/d)...	99
Figura 41 - Fotos da Estação Pedro Nolasco em Vila Velha após 1935 .....	100
Figura 42 - Fotos da Estação Pedro Nolasco em Vila Velha na década de 1940.....	100
Figura 43 - Fotos da Estação Leopoldina na década de 1940 .....	101
Figura 44 - Detalhe da passarela da Estação Leopoldina até o bairro Argolas na década de 1940 .....	101
Figura 45 - Foto do “Cais do Avião” no bairro Santo Antônio, em Vitória (s/d) .....	102
Figura 46 - Foto de trabalhadores e armazém 3 do Porto de Vitória na década de 1940.....	103
Figura 47 - Fotos da Empresa de Correios e Telégrafos de Vitória nas décadas de 1930 e 1940 .....	104
Figura 48 - Foto da localização da Cofavi e Rio Marinho em Jardim América em 1970.....	105
Figura 49 - Foto do mural na Barra do Jucu em Vila Velha no ano de 2021 .....	106
Figura 50 - Foto do catraieiro e “congueiro” Mestre Alcides .....	107
Figura 51 - Fotos da Festa de São Pedro na Baía de Vitória em 2008 .....	108
Figura 52 - Foto das instalações da Ferrostal (Cofavi) nos anos de 1940-1950 (à esquerda) e das casas populares (à direita) do ano de 1946, no bairro Jardim América, em Cariacica ....	109
Figura 53 - Foto aérea com indicação do local do bairro Sotema, em Cariacica .....	110
Figura 54 - Foto da Comunidade de Sotema no Carnaval de Congo da década de 1950 .....	111

Figura 55 - Fotos da reforma da Praça Oito e construção do Relógio na década de 1940.....	112
Figura 56 - Fotos do edifício sede da C.V.R.D., em Vitória, na década de 1940 .....	113
Figura 57 - Foto do Corte da pedra da Santa Casa, em Vitória, na década de 1940 .....	114
Figura 58 - Fotos do trem e Estrada de Ferro Vitória-Minas, em Vitória, na década de 1940 .....	114
Figura 59 - Fotos do Cais Eumenes Guimarães entre 1940-1950 .....	115
Figura 60 - Planta topo hidrográfica do Porto de Vitória em 1945 .....	116
Figura 61 - Foto da localização do viaduto de São Torquato (s.d).....	116
Figura 62 - Foto do viaduto de Argolas da década de 1940 .....	117
Figura 63 - Foto do viaduto de Paul na década de 1940.....	117
Figura 64 - Foto do Porto de Vitória após 1945 .....	118
Figura 65 - Fotos do Chalé dos Ingleses em Vila Velha nos anos de 1960.....	119
Figura 66 - Foto da localização da Escola Professor Cerqueira Lima dos anos de 1950 .....	120
Figura 67 - Foto do local do Cais de Paul em 1937 e 2000.....	121
Figura 68 - Foto da Esplanada Capixaba na década de 1950 .....	121
Figura 69 - Foto da construção do viaduto de São Torquato nos anos de 1950.....	123
Figura 70 - Foto do viaduto em Cobilândia (Cobi de Baixo) nos anos de 1950 .....	123
Figura 71 - Foto da construção do Ibes nos anos de 1950.....	124
Figura 72 - Foto do local do Moinho Vitória dos anos de 1950.....	125
Figura 73 - Foto aérea da localização da Ponte do Camelo em 2022.....	126
Figura 74 - Foto da Ponte do Camelo e do Rio Marinho em 1956 .....	127
Figura 75 - Fotos do Estaleiro em Paul da década de 1950.....	128
Figura 76 - Fotos do Estaleiro Varetta em 1952.....	129
Figura 77 - Foto do vão isolado da Ponte Florentino Avidos e Ilha do Príncipe em 1940 ....	130
Figura 78 - Foto da Ilha do Príncipe e aterro de ligação à Ilha de Vitória da década de 1960 .....	130
Figura 79 - Foto da área de aterro em Cariacica da década de 1960.....	131
Figura 80 - Foto da área da C.V.R.D. e Oficina de vagões em Cariacica em 1961 .....	131
Figura 81 - Foto aérea da região portuária e modificações do sítio até 1970.....	132
Figura 82 - Foto da área da C.V.R.D. da década de 1960 .....	134
Figura 83 - Levantamento da edificação-arquibancada de acesso ao Estádio da Desportiva em 2009 .....	134
Figura 84 - Fotos da construção do Estádio Engenheiro Araripe em 1965.....	135

Figura 85 - Foto do Estádio Engenheiro Araripe e Casa Baile dos anos de 1970.....	135
Figura 86 - Foto do Estádio Engenheiro Araripe (Desportiva Ferroviária) e Clube Social em 1984 .....	136
Figura 87 - Fotos da demolição da Casa Baile em 2009 .....	136
Figura 88 - Fotos das instalações C.V.R.D. e oficina de vagões em Cariacica dos anos de 1960 .....	137
Figura 89 - Foto das oficinas de vagões em Itacibá e Jardim América (Porto Velho) em 1965 .....	137
Figura 90 - Fotos de 2009 das casas de antigos funcionários da C.V.R.D.....	138
Figura 91 - Foto do Super Porto de Tubarão-CST da década de 1960.....	139
Figura 92 - Antiga A.P.V. (imóvel vazio) em 2022 .....	139
Figura 93 - Porto de Vitória enquanto A.P.V. em 1976 .....	140
Figura 94 - Fotos dos barcos e veículo da Copesa - década de 1970 .....	142
Figura 95 - Fotos das instalações e entreposto da Copesa - década de 1970 .....	142
Figura 96 - Fotos do Estaleiro do Porto de Vitória - A.P.V. (s/d).....	143
Figura 97 - Fotos da localização das obras no Cais de Capuaba da década de 1980 .....	144
Figura 98 - Fotos dos trabalhadores da estiva no Cais de Capuaba na década de 1980.....	144
Figura 99 - Fotos da construção das instalações do Cais de Capuaba na década de 1980 .....	145
Figura 100 - Fotos do Cais do Capuaba no século XXI .....	146
Figura 101 - Foto da construção da Segunda Ponte em 1973 e 1979.....	146
Figura 102 - Foto do mercado atacadista e varejista da Vila Rubim em Vitória na década de 1970 .....	147
Figura 103 - Foto aérea com destaque para a ocupação portuária e modificações do sítio até 1978 .....	148
Figura 104 - Foto da consolidação do patrimônio industrial portuário na década de 1980 ...	149
Figura 105 - Fotos do local da Estação Ferroviária Pedro Nolasco em 1990 e 2021 .....	150
Figura 106 - Foto de A Gazeta, com Charge de Milson sobre a instalação da Flexibras em 1985 .....	151
Figura 107 - Fotos da área da Flexibras em Vitória .....	152
Figura 108 - Fotos do Porto de Vitória em 1987 e 2014 .....	153
Figura 109 - Fotos da vista do galpão anexo no Porto de Vitória em 2014 .....	153
Figura 110 - Foto do Projeto de Estatutos da Companhia Vale do Rio Doce S.A. de 1942. .	155
Figura 111 - Foto do Mucane em 2010 .....	157

Figura 112 - Fotos do Museu capixaba do Negro-Mucane em 2019 e 2020 .....	157
Figura 113 - Foto do Museu Vale em 2016.....	158
Figura 114 - Fotos aéreas da Prysmian em Vila Velha e Flexibras em Vitória em 2005 e 2010 .....	160
Figura 115 - Foto aérea com destaque para a ocupação portuária e modificações do sítio até 1998 .....	161
Figura 116 - Foto aérea com destaque para a ocupação portuária e modificações do sítio até 2005 .....	161
Figura 117 - Foto aérea com destaque para a ocupação portuária e modificações do sítio até 2010 .....	162
Figura 118 - Foto do Porto de Vitória ao fundo e dos catraieiros em primeiro plano (s/d) ...	163
Figura 119 - Foto dos catraieiros de Paul, em Vila Velha da década de 1940 .....	164
Figura 120 - Fotos do Ponto dos Catraieiros em Vitória e Porto de Vitória em 2021 .....	165
Figura 121 - Foto aérea com destaque para a ocupação portuária e modificações do sítio entre 2014 .....	165
Figura 122 - Foto aérea da poligonal de tombamento da área do Porto de Vitória e entorno	166
Figura 123 - Foto da área das instalações da Simec (antiga Cofavi) em 2020.....	168
Figura 124 - Vista do Centro de Pesquisa, Inovação e Desenvolvimento-Cpid (s/d) .....	169
Figura 125 - Foto da fábrica Buaz Alimentos no bairro São Torquato nos anos de 1941 e 2018 .....	170
Figura 126 - Foto dos galpões do IBC em 2020.....	171
Figura 127 - Foto dos galpões do Carmélia em 2020.....	171
Figura 128 - Foto aérea dos locais dos galpões do Carmélia e IBC em 2022.....	172
Figura 129 - Fotos dos galpões do Centro Cultural Carmélia e das manifestações em 2020	172
Figura 130 - Divulgação de ações em defesa dos galpões do Centro Cultural Carmélia e IBC .....	173
Figura 131 - Foto aérea da parte do IBC vendida em 2022.....	174
Figura 132 - Fotos do edifício da Estação Leopoldina em 2015 .....	175
Figura 133 - Fotos internas da Estação Leopoldina em 2015.....	175
Figura 134 - Foto da placa de licença de obra da Estação Ferroviária Leopoldina em 2021 .	176
Figura 135 - Armazéns 4 e 5 do Porto Comercial de Vitória e relógio da Praça Oito em 2021 .....	178
Figura 136 - Foto aérea da demarcação da fração territorial em Vitória.....	181

Figura 137 - Foto aérea do setor 1 em Vitória.....	182
Figura 138 - Foto aérea do setor 2 em Vitória.....	190
Figura 139 - Foto aérea do setor 3 em Vitória.....	202
Figura 140 - Foto aérea da demarcação da fração territorial em Vila Velha.....	206
Figura 141 - Foto aérea do setor 1 em Vila Velha .....	207
Figura 142 - Foto aérea do setor 2 em Vila Velha .....	216
Figura 143 - Foto aérea do setor 3 em Vila Velha .....	230
Figura 144 - Fotos do Maquinista Grená em ações sociais no ES .....	234
Figura 145 - Foto aérea da demarcação da fração territorial em Cariacica.....	235
Figura 146 - Foto aérea do setor 1 em Cariacica.....	236
Figura 147 - Foto aérea do setor 2 em Cariacica.....	238
Figura 148 - Foto aérea do setor 3 em Cariacica.....	243
Figura 149 - Foto aérea do setor 4 em Cariacica.....	248
Figura 150 - “Anexo 12” do Plano Diretor Urbano do Município de Vitória - ZOE PORTO .....	253
Figura 151 - Projeto para implementação das Estações de ônibus no Porto de Vitória em 2013-2014.....	254

## LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Mapa do trecho inicial da Estrada de Ferro Vitória-Minas em 1904.....	75
Mapa 2 - Mapa do local dos dois troncos ferroviários até o Porto de Vitória.....	76
Mapa 3 - Mapa das linhas de trem, bonde e balsa em Vitória e Vila Velha em 1945.....	96
Mapa 4 - Mapa de localização da Avenida Jerônimo Monteiro, Rodovia Carlos Lindenberg e viadutos em Vila Velha a partir da década de 1950 .....	122
Mapa 5 - Mapa de localização do Instituto de Bem-Estar Social (Ibes) em Vila Velha.....	124
Mapa 6 - Mapa de “Estudos para localização de estaleiros destinados à construção de navios para transporte de ferro e carvão” da década de 1950 .....	127
Mapa 7 - Mapa da junção das linhas da Vitória-Minas e da Leopoldina nos anos de 1990 ..	154
Mapa 8 - Mapa do limite de altura das edificações do Centro Histórico de Vitória. ....	255
Mapa 9 - “Mapa 01” das edificações de interesse de preservação e tombadas em 2021 .....	256
Mapa 10 - “Anexo 3” Mapa das “Zonas Especiais de Interesses Urbanísticos” em Vitória..	257
Mapa 11 - “Mapa E” dos bens de interesse cultural em Vila Velha .....	259
Mapa 12 - Parte do “Mapa E” dos bens de interesse cultural em Vila Velha .....	260
Mapa 13 - Mapa de indicação dos setores de interesse de preservação do patrimônio cultural em Cariacica .....	262
Mapa 14 - Mapa dos bens de interesse de preservação do patrimônio cultural do “Setor 3: Morro da Companhia e Jardim América”.....	263
Mapa 15 - Mapa de indicação das “Áreas Especiais de Intervenção Urbana” em Cariacica.	265

## LISTA DE FICHAS

Ficha 1 - Ponte Ferroviária Florentino Avidos ou “Ponte Seca” .....	183
Ficha 2 - Ponte Ferroviária Florentino Avidos ou “Cinco Pontes” .....	184
Ficha 3 - Hidroporto ou “Cais do Avião” .....	185
Ficha 4 - Centro Cultural Carmélia Maria de Souza .....	186
Ficha 5 - Antigo trajeto do trem da E. F. V. M. na Avenida Duarte Lemos .....	187
Ficha 6 - Corte da pedra da Santa Casa de Vitória .....	188
Ficha 7 - Galpões e Aterros da Flexibras .....	189
Ficha 8 - Moinho Vitória .....	191
Ficha 9 - Edifício Henrique Lage (antiga sede da C.V.R.D.) .....	192
Ficha 10 - Edifício dos Correios .....	193
Ficha 11 - Avenida Jerônimo Monteiro (antiga Avenida Capixaba) .....	194
Ficha 12 - Casa Porto das Artes Plásticas .....	195
Ficha 13 - Ponto dos Catraieiros .....	196
Ficha 14 - Edifício Sesc Glória .....	197
Ficha 15 - Viaduto Caramuru .....	198
Ficha 16 - Edifício Sede do Sindicato dos Estivadores .....	199
Ficha 17 - Conjunto Arquitetônico e Paisagístico do Porto de Vitória .....	200
Ficha 18 - Antigo Liceu Industrial de Vitória .....	201
Ficha 19 - Galpão do Estaleiro Varetta e entorno .....	203
Ficha 20 - Galpões da Ilha da Fumaça .....	204
Ficha 21 - Residência da Ilha da Fumaça .....	205
Ficha 22 - Ponte Ferroviária da antiga Estrada de Ferro Leopoldina/RFFSA ou Ponte Preta .....	208
Ficha 23 - Viaduto de Cobi da Avenida Senador Robert Kennedy .....	209
Ficha 24 - “Ponte Preta” Ferroviária da E. F. Vitória-Minas .....	210
Ficha 25 - “Ponte Verde” da Avenida Senador Robert Kennedy .....	211
Ficha 26 - Chalé dos Ingleses .....	212
Ficha 27 - Píer dos Ingleses .....	213
Ficha 28 - Estação Ferroviária Pedro Nolasco .....	214
Ficha 29 - Estação Ferroviária Leopoldina .....	215
Ficha 30 - Hospital dos Ferroviários (Hospital Estadual) .....	217
Ficha 31 - Aterros e Galpões da Prysmian .....	218

Ficha 32 - Tanques do terminal de combustíveis <i>Oiltanking</i> .....	219
Ficha 33 - Cais de Paul .....	220
Ficha 34 - Ponto dos Catraieiros .....	221
Ficha 35 - Aterro e instalações do Porto de Capuaba.....	222
Ficha 36 - Cais Engenheiro Eumenes Guimarães .....	223
Ficha 37 - Ponte ferroviária em Paul .....	224
Ficha 38 - Túnel em Paul.....	225
Ficha 39 - Viaduto ferroviário em Paul .....	226
Ficha 40 - Viaduto ferroviário em Argolas .....	227
Ficha 41 - Viaduto ferroviário em Chácara do Conde.....	228
Ficha 42 - Viaduto ferroviário em São Torquato. ....	229
Ficha 43 - Fábrica de Chocolates Garoto .....	231
Ficha 44 - Restaurante da Fábrica Garoto .....	232
Ficha 45 - Terreno e Galpões da Antiga Companhia Ferro e Aço de Vitória .....	237
Ficha 46 - Estádio Engenheiro Alencar Araripe.....	239
Ficha 47 - Escola Cerqueira Lima .....	240
Ficha 48 - Conjunto de galpões .....	241
Ficha 49 - Conjunto de galpões da Avenida América .....	242
Ficha 50 - Galpões da década de 1960 e Estação Ferroviária Pedro Nolasco.....	244
Ficha 51 - Morro da Companhia e remanescentes de construções da C.V.R.D. (Vale S.A.).	245
Ficha 52 - Conjunto de galpões de Itaquari .....	246
Ficha 53 - Oficina de Carros de Passageiros .....	247
Ficha 54 - Oficina de vagões de Sotema .....	249
Ficha 55 - Oficina de vagões de Sotema “Itacibá” .....	250
Ficha 56 - Passarela Metálica sobre os trilhos da E. F. Vitória-Minas.....	251

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACCB	Associação Civil Cidadania Brasil
AIA	<i>Association for Industrial Archaeology</i>
AMACENTRO	Associação de Moradores do Centro de Vitória
ANTT	Agência Nacional de Transporte Terrestre
A.P.V.	Administração do Porto de Vitória
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CAR-UFES	Centro de Artes da Universidade Federal do Espírito Santo
CEC	Conselho Estadual de Cultura
Ceturb-ES	Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Espírito Santo
CIAM	Congresso Internacional de Arquitetura Moderna
Codesa	Companhia Docas do Espírito Santo
Cofavi	Companhia Ferro e Aço de Vitória
Conjur	Boletim do Consultor Jurídico
Copesa	Companhia de Pesca do Espírito Santo
Cpid	Centro de Pesquisa, Inovação e Desenvolvimento
CPV	Companhia Porto de Vitória
Cram-ES	Centro de Reabilitação de Animais Marinhos do Espírito Santo
CST	Companhia Siderúrgica de Tubarão
C.V.R.D.	Companhia Vale do Rio Doce
DCT	Departamento de Correios e Telégrafos
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte
DRT	Delegacia Regional do Trabalho
EADI	Estação Aduaneira Interior
E.F.C.A.	Estrada de Ferro Centro-Atlântica
E.F.V.D.	Estrada de Ferro Vitória-Diamantina
E.F.V.M.	Estrada de Ferro Vitória-Minas
Emcatur	Empresa Capixaba de Turismo
EMEF	Escola de ensino médio e fundamental
EUA	Estados Unidos da América
Finep	Financiadora de Estudos e Projetos
GEHT	Grupo de Estudos de História e Técnica

IBC	Instituto Brasileiro do Café
IBGE	Instituto Brasileiro e Geografia e Estatística Geral
ICOHTEC	<i>Internacional Committee for the History of Technology</i>
ICOMOS	<i>International Council of Monuments and Site</i>
IBES	Instituto de Bem-Estar Social
IBGE	Instituto Brasileiro e Geografia e Estatística Geral
IEMA ou Iema	Instituto de Meio Ambiente e Recursos Hídricos
IFCH	Instituto de Filosofia e Ciências Humanas
IFES ou Ifes	Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Espírito Santo
IJSN ou Ijsn	Instituto Jones Santos Neves
IPHAN ou Iphan	Instituto do Patrimônio Histórico Cultural e Artístico Nacional
LGBT	Lésbicas, Gays, Bissexuais e Transgênero
LGBTQIA+	Lésbicas, Gays, Bissexuais, Transgênero, Queer, Intersexual, Assexual+.
MCTIC	Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações e Comunicações
Mucane	Museu Capixaba do Negro
OUC	Operação Urbana Consorciada
PDP	Plano de Desenvolvimento do Porto
PDUI	Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado
PMC	Prefeitura Municipal de Cariacica
PMV	Prefeitura Municipal de Vitória
PMVV	Prefeitura Municipal de Vila Velha
PORTOCEL	Porto Especializado de Barra do Riacho S.A.
PRONAC	Programa Nacional de Apoio à Cultura
Regic	Região de Influência das Cidades
RFFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
RMGV	Região Metropolitana da Grande Vitória
Secult-ES	Secretaria de Cultura do estado do Espírito Santo
Sectides	Secretaria da Ciência, Tecnologia, Inovação, Educação Profissional e Desenvolvimento Econômico
Sedec-PMV	Secretaria de Desenvolvimento da Cidade da Prefeitura Municipal de Vitória
SESC	Serviço Social do Comércio

SETEMEES	Sindicato dos Estivadores e dos Trabalhadores em Estiva de Minérios do Estado do Espírito Santo
SINDFER	Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias.
Sindimetal-ES	Sindicato dos Metalúrgicos do Espírito Santo
SAI	<i>Society for Industrial Archaeology</i>
SPU	Secretaria do Patrimônio da União
UFES	Universidade Federal do Espírito Santo
UFMG	Universidade Federal de Minas Gerais
UFPE	Universidade Federal de Pernambuco
UFPEL	Universidade Federal de Pelotas
UFRGS	Universidade Federal do Rio Grande do Sul
UNESCO	<i>United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization</i>
UNESP	Universidade Estadual Paulista
UNICAMP	Universidade Estadual de Campinas
URCAMP	Universidade Regional da Campanha
TICCIH	<i>The Internacional Committee for the Conservation of the Industrial Heritrage</i>

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>22</b>
<b>CAPÍTULO 1 - PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: CONCEITOS E POLÍTICAS URBANAS.....</b>	<b>32</b>
1.1 PATRIMÔNIO CULTURAL E INDUSTRIAL .....	32
1.2 PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E SUSTENTABILIDADE URBANA .....	44
1.3 PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E DIREITO À CIDADE.....	49
<b>capÍTULO 2 - REFERENTES HISTÓRICOS DO PORTO DE VITÓRIA .....</b>	<b>61</b>
2.1 ANTECEDENTES DA CONSTRUÇÃO DO PORTO DE VITÓRIA: 1545-1893 .....	63
2.2 A CONSTRUÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL PORTUÁRIO: 1895-1966.....	71
2.3 PERMANÊNCIAS E TRANSFORMAÇÕES PORTUÁRIAS: 1967-2022 .....	139
<b>CAPÍTULO 3 - LEVANTAMENTO, ESTUDO E ANÁLISE DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL PORTUÁRIO: PORTO DE VITÓRIA E VIZINHANÇA NA GRANDE VITÓRIA (ES).....</b>	<b>179</b>
3.1 LEVANTAMENTO, IDENTIFICAÇÃO E SELEÇÃO DAS FRAÇÕES TERRITORIAIS EM ESTUDO .....	180
<b>3.1.1 Fração territorial em Vitória.....</b>	<b>181</b>
<b>3.1.2 Fração territorial em Vila Velha.....</b>	<b>206</b>
<b>3.1.3 Fração territorial em Cariacica.....</b>	<b>233</b>
3.2 ESTUDO DAS POLÍTICAS URBANAS MUNICIPAIS E METROPOLITANA .....	252
<b>3.2.1 Sobre políticas urbanas do patrimônio histórico e cultural em Vitória .....</b>	<b>252</b>
<b>3.2.2 Sobre políticas urbanas do patrimônio histórico e cultural em Vila Velha .....</b>	<b>257</b>
<b>3.2.3 Sobre políticas urbanas do patrimônio histórico e cultural em Cariacica.....</b>	<b>261</b>
<b>3.2.4 Sobre o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) da RMGV .....</b>	<b>266</b>
3.3 ANÁLISE DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM ESTUDO .....	267
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>274</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>278</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>296</b>
<b>Anexo A - Cronologia geral dos referentes históricos do Porto de Vitória .....</b>	<b>296</b>
<b>Anexo B - Planta demonstrativa da Vitória Central em 1928 .....</b>	<b>297</b>

<b>Anexo C</b> - Mapa das linhas de trem, bonde e balsa em Vitória e Vila Velha em 1945 .....	298
<b>Anexo D</b> - Planta topo hidrográfica do Porto de Vitória em 1945 .....	299
<b>Anexo E</b> - Mapa de “Estudos para localização de estaleiros destinados à construção de navios para transporte de ferro e carvão” da década de 1950 .....	300
<b>Anexo F</b> - Ofícios de nº 22 e nº 25 de 1985 (Solicitação do tombamento do “Porto de Vitória e toda sua área”) .....	301
<b>Anexo G</b> - Mapa do limite de altura das edificações do Centro Histórico de Vitória .....	302
<b>Anexo H</b> - “Mapa 01” das edificações de interesse de preservação e tombadas em 2021 ....	303

## INTRODUÇÃO

Nesta dissertação, aborda-se o Porto de Vitória e imediações, em registro histórico e analítico, que os reconhecem como patrimônio industrial da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), tendo como eixo orientador a pergunta: considerando a existência de Planos Diretores Municipais e de um Plano Desenvolvimento Metropolitano, como preservar o Porto de Vitória – caracterizado como patrimônio industrial em território interurbano<sup>1</sup> –, e ainda fortalecer as políticas existentes de preservação do patrimônio histórico-cultural e as diretrizes propostas Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) da RMGV?

“ O Plano de Desenvolvimento Metropolitano é um instrumento legal que estabelece, com base em processo permanente de planejamento, as diretrizes e as ações, para orientar o desenvolvimento da Região Metropolitana, buscando reduzir as desigualdades e melhorar as condições de vida da população. Sua importância está em promover a discussão da atuação conjunta do Estado e dos sete municípios que integram a metrópole.

Para tanto, serão discutidas algumas das funções públicas de interesse comum aos municípios da Região Metropolitana, principalmente aquelas voltadas para os temas do **ordenamento territorial, mobilidade urbana, meio ambiente e desenvolvimento econômico.**

A Região Metropolitana da Grande Vitória é composta pelos municípios de Cariacica, Fundão, Guarapari, Serra, Viana, Vila Velha e Vitória, somando um 1,9 milhão de habitantes que consomem serviços que extrapolam os limites do município em que residem. E essa é a realidade das regiões metropolitanas no Brasil, por isso a elaboração desse Plano atende uma das exigências do Estatuto da Metrópole, Lei Federal 13.089/2015, que requer também a instituição de uma governança interfederativa.

[...] Essa obrigatoriedade tem sido encarada como uma oportunidade para se colocar em prática questões já pautadas pelo Conselho Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória – Comdevit. Por esse motivo, o Comdevit elaborou um grupo de trabalho com membros das prefeituras municipais da RMGV, das secretarias de Estado e da sociedade civil para acompanhar e participar de todo o processo de elaboração do PDUI – que foi aprovado como Lei Complementar estadual nº 872, no dia 07 de dezembro de 2017 – processo que contou com a participação e controle social a partir dos debates públicos e da plataforma de participação no site.

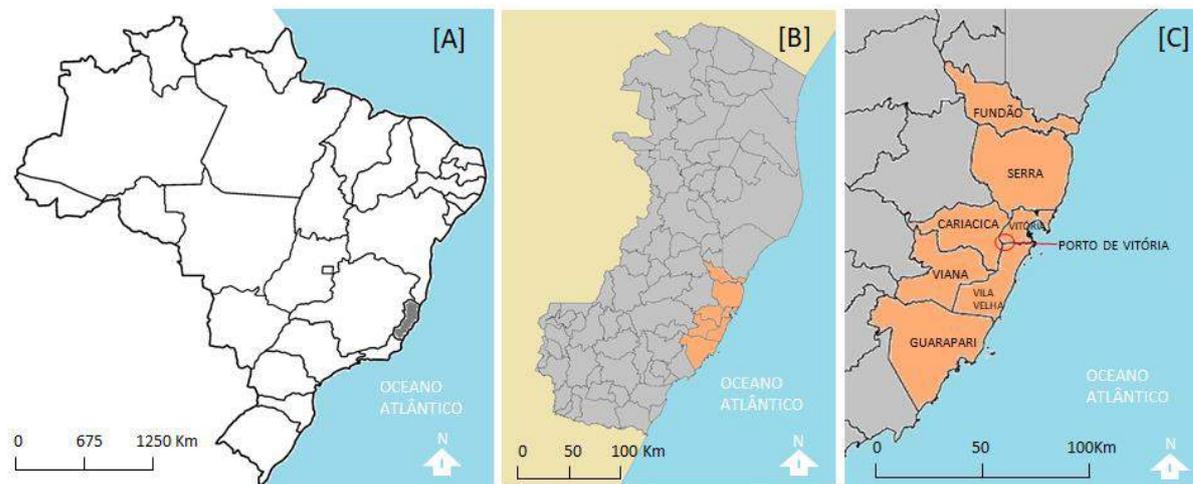
[...] O Conselho Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória (Comdevit) tem como finalidade apoiar o desenvolvimento, a integração e a compatibilização das ações, estudos e projetos de interesse comum da Região Metropolitana” (GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO, 2017, grifo nosso).

---

<sup>1</sup> O termo interurbano é entendido nesta dissertação em acordo com recorte da Tese de Doutorado de Campos (2004), na qual se tem a delimitação territorial de uma única fração territorial, abrangendo três áreas distintas e de três municípios: Vitória, Vila Velha e Cariacica. Demonstra-se assim, uma abordagem que independe dos limites administrativos de cada município se considera a fração de um território entre cidades, por isso interurbano, cujos processos urbanos acerca do uso e da ocupação de cada fração estão vinculados à implantação do Porto de Vitória e seu desenvolvimento ao longo do tempo.

Portanto, o **objeto de estudo** desta dissertação é o **Porto de Vitória**, que se encontra inserido em frações territoriais de cidades da RMGV do ES, Figuras 1 e 2.

Figura 1 - Localização do ES no Brasil (A); Localização da RMGV no ES (B); e Localização do Porto de Vitória da RMGV (C)



Fonte: elaborado pela autora, a partir de base cartográfica do IBGE.

Figura 2 - Foto mosaico do Porto de Vitória em 2009



Fonte: Protti (2010).

O referido porto situa-se em área insular da capital Vitória e no município vizinho, Vila Velha. Contudo, o objeto deste estudo abrange o patrimônio industrial implantado em território situado às margens da Baía de Vitória, delimitado não apenas pelas atividades portuárias do Porto de Vitória, mas também por atividades e áreas retroportuárias do município de Cariacica (Figura 3). Esses três municípios integram o território delimitado para estudo e articulam parte da dinâmica portuária da RMGV<sup>2</sup> em **escala urbano-metropolitana**.

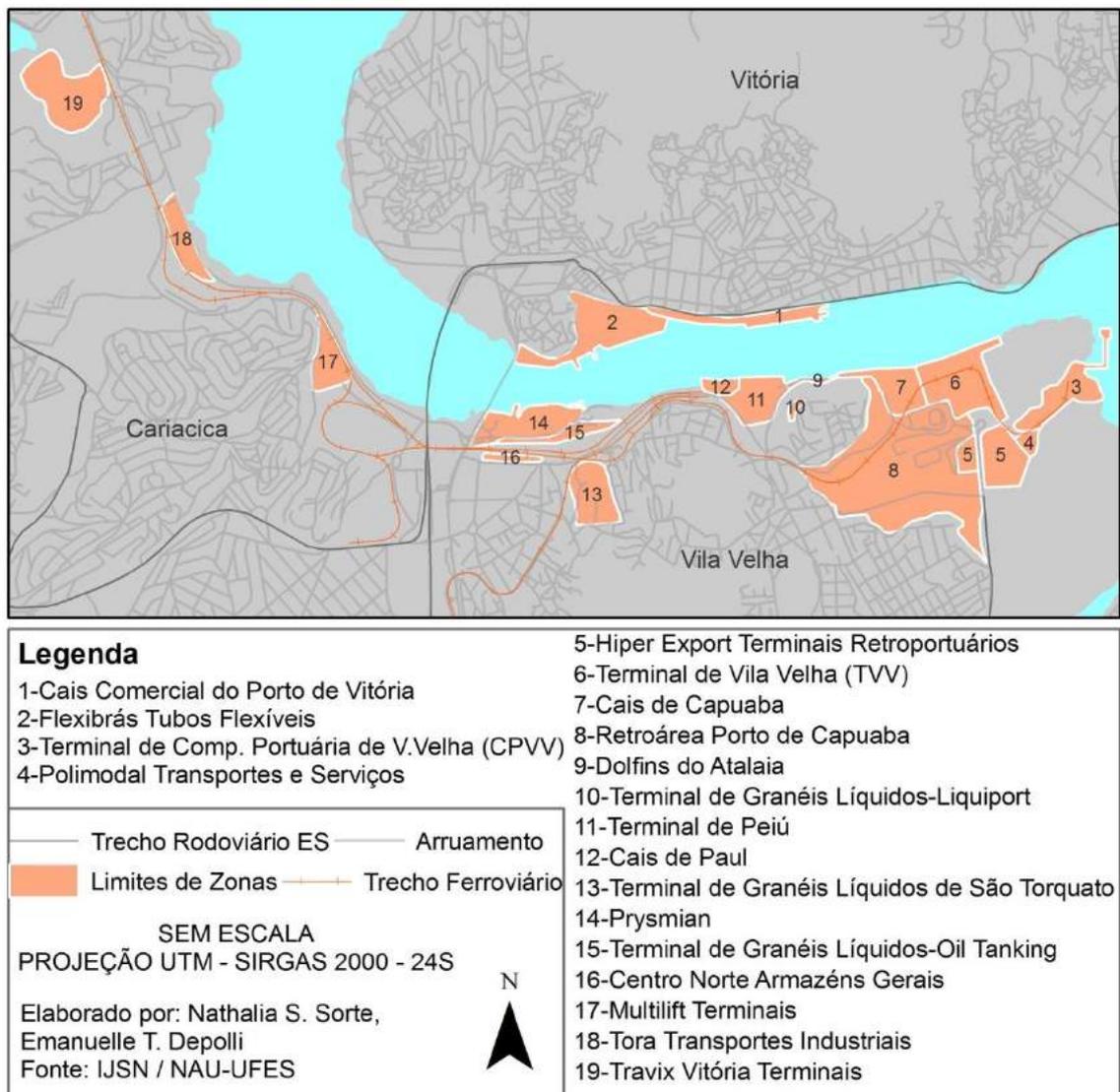
Desse modo, além do conjunto de galpões do Cais Comercial do Porto de Vitória implantados<sup>3</sup> entre os anos de 1929 e 1959, no atual centro histórico da capital, este estudo compreende o trecho da antiga Estrada de Ferro Sul, posteriormente denominada Estrada de

<sup>2</sup> A RMGV conta com as seguintes instalações portuárias e localidades: Porto de Vitória (Vitória - Centro e Vila Velha), Porto de Tubarão e Terminal de Praia Mole (Vitória - Parque Industrial).

<sup>3</sup> Os galpões (armazéns) 1 e 2 foram inaugurados em 1929. O galpão 3 foi concluído em 1939; o 5, em 1940, e o 4, em 1959, de acordo com o *site* da Associação Brasileira de Terminais Portuários – ABTP (2021).

Ferro Leopoldina – parte da extinta Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) –, atual Estrada de Ferro Centro-Atlântica (E.F.C.A.), em Vila Velha (inativa e abandonada); e trechos da Estrada de Ferro Vitória-Minas (E.F.V.M.), em Cariacica, Vila Velha e Vitória (aterrada).

Figura 3 - Delimitações das áreas que compõem a consolidação portuária na Baía de Vitória



Fonte: Sorte (2016).

Somam-se, ainda, as demais instalações e equipamentos implantados durante os séculos XX e XXI, todos identificados e reconhecidos como patrimônio industrial, em delimitação espaço-temporal (conforme será indicado no segundo capítulo) proposta nesta dissertação e, como dito, abrangendo frações de áreas dos municípios de Vitória, Vila Velha e Cariacica, e em trechos das extintas linhas de bonde, em Vitória e Vila Velha, como se observa na Figura 4.

Figura 4 - Foto aérea das delimitações dos locais de estudo sobre o patrimônio industrial



Indicação das áreas de estudo nos municípios Vitória, Vila Velha e Cariacica e de trechos das antigas linhas de bonde em Vitória e Vila Velha, pela autora. Fonte: *Google Earth*.

A abrangência temporal do objeto de estudo, no que tange à consideração para o presente trabalho, tem início em 1895 e se estende até 2022. Assim, inicia-se com a data da implantação do primeiro trecho da Estrada de Ferro Sul<sup>4</sup>, entre a antiga Estação Victória (atual Estação Ferroviária Leopoldina), em Vila Velha, e a Estação Ferroviária do município de Viana (Figura 5). Confere-se destaque ao ano de 2015, que se apresenta como ponto de inflexão do período em estudo, devido à suspensão das atividades dos catraieiros<sup>5</sup> na área portuária. O ano de 2020, por sua vez, marca o ano de apresentação do projeto de reforma da Estação Ferroviária Leopoldina<sup>6</sup>, após mais de 30 anos de abandono, e é quando se iniciam as obras em questão. Por último, em 2022, ocorre a privatização do Porto de Vitória. Destaca-se que essa dissertação pressupõe uma periodização<sup>7</sup>, conforme será exposto.

<sup>4</sup> Ver informações do Governo do Estado do Espírito Santo. Disponível em: <https://ape.es.gov.br/Not%C3%ADcia/documentos-do-arquivo-publico-trazem-a-historia-da-estrada-de-ferro-sul-do-espírito-santo>. Acesso em: 16 abr. 2021.

<sup>5</sup> Segundo Neves e Pacheco (1995) e Gurgel (2020), há registros que comprovam a existência dessa atividade de travessia da Baía de Vitória, realizada por barqueiros (catraieiros), desde o início do século XVI. Atividade essa associada ao desenvolvimento econômico da Ilha de Vitória (capital) e que se fortaleceu com a demanda das exportações de café e do crescimento populacional de Vitória e Vila Velha. As atividades dos barqueiros foram suspensas desde 2015, conforme será descrito neste trabalho.

<sup>6</sup> Informação disponível em: [www.folhavoria.com.br/geral/noticia/03/2021/apos-mais-de-20-anos-fechada-esta-cao-leopoldina-comeca-a-ser-restaurada-em-vila-velha](http://www.folhavoria.com.br/geral/noticia/03/2021/apos-mais-de-20-anos-fechada-esta-cao-leopoldina-comeca-a-ser-restaurada-em-vila-velha). Acesso em: 16 abr. 2021.

<sup>7</sup> Será adotada parte da cronologia apresentada no artigo da Oficina Pnum-2021, que deverá ser publicado pela orientadora desta dissertação e demais coordenadoras do evento em questão, em momento futuro.

Figura 5 - Croqui das linhas Férreas de acesso ao Porto de Vitória e Estações Ferroviárias na RMGV



Fonte: Secretaria de Portos da Presidência da República (2015).

A preocupação com o destino do patrimônio industrial no Brasil e no Espírito Santo (ES) tem sido alertada em meios de comunicação distintos. Entende-se que o patrimônio industrial brasileiro está há tempos sob o risco de desaparecimento e à mercê dos interesses do mercado imobiliário. Como sabido, o crescimento exponencial do valor do solo urbano, tomado unicamente como mercadoria, faz do patrimônio industrial e da cidade, em sua totalidade, objetos de negócios, devido a fatores diversos, sobretudo ao fator de localização.

O patrimônio industrial, em sua maioria, apresenta potencial de transformação da cidade sob a perspectiva de um restauro urbano (KÜHL, 2006; 2009; 2016; 2017; 2019; RUFINONI, 2009; 2013; SOUKEF JÚNIOR, 2017). Contudo, esse potencial de mudança, tendo em vista a preservação do patrimônio cultural, em especial do patrimônio industrial, somente será garantido no travamento da resistência e do combate, diz Françoise Choay em célebre publicação (2011). Afinal, como revela a autora, o destino do patrimônio construído tende a “museificação homogeneizante”, dentro do contexto globalizado, e a uma constante comercialização do patrimônio, dentro do turismo de massa e de efeito midiático. Para contrapor a essas questões, Choay aponta três frentes para o combate: (a) renovar a educação e a formação dos cidadãos; (b) utilizar de forma ética as “heranças edificadas”; e (c) construir

coletivamente um “patrimônio vivo”, no sentido de valorizar os modos diferentes de “inserção espacial e temporal no mundo” (CHOAY, 2011, p. 39).

Portanto, para uma efetiva ressignificação do patrimônio industrial, faz-se necessário compreender as dinâmicas e conexões territoriais que esse patrimônio promoveu nas cidades brasileiras e os modos de vida gerados, que envolvem pessoas e lugares, na produção e reprodução do espaço cotidiano. E, ainda, ter em vista que o resultado da referida ressignificação atenda às necessidades da população, mediante integração entre políticas urbanas (CASTRIOTA, 2007; NOGUEIRA, 2014) e de um modo que seja sempre pautado nos processos participativos de planejamento urbano (ROLNIK; SAULE JÚNIOR, 2001) e nos demais instrumentos urbanísticos de proteção do patrimônio cultural (MIRANDA, 2010).

O entendimento dos valores materiais e imateriais (tangíveis e intangíveis) e a ressignificação do patrimônio industrial podem ser ainda impulsionados quando se articulam as questões de preservação desse patrimônio com o entendimento do direito à cidade (CARVALHO; RODRIGUES, 2016; FROTA, 2019; LEFEBVRE, 2001; 2002; 2008; TAVOLARI, 2016) e com o entendimento ampliado de sustentabilidade urbana (ARAÚJO, 2021; MONTE-MÓR, 2015; MONTIBELLER FILHO, 1993).

Contudo, objetiva-se abordar um patrimônio industrial particular – o Porto de Vitória –, por meio de levantamento histórico e de campo, de modo que essa abordagem (histórica e analítica) revele a importância da preservação desse patrimônio para a construção de um projeto comum de cidade pelos e para os cidadãos capixabas, de forma que respeite, cuide, valorize e dê liberdade e visibilidade às culturas locais.

De modo específico, por meio de objetivos secundários, pretende-se: (a) compreender a formulação e evolução do conceito do patrimônio industrial e o seu valor enquanto patrimônio cultural, com apresentação de linha cronológica e ênfase no contexto acadêmico, técnico e institucional brasileiro; (b) articular questões sobre a importância da transformação, preservação e reuso do patrimônio industrial como bem coletivo, na perspectiva da sustentabilidade urbana e do direito à cidade.

Quanto aos objetivos específicos primários, intenciona-se, em primeiro lugar, compreender e apresentar os processos de formação, transformação e preservação do patrimônio industrial da Baía de Vitória (ES), em fração territorial delimitada em três

municípios da RMGV (Vitória, Vila Velha e Cariacica). Isso a partir de abordagem histórica e técnica, com levantamento e identificação de tipologias industriais vinculadas às infraestruturas portuárias e ferroviárias dessa fração territorial. Essas tipologias abrangem três sítios portuários e ferroviários e trechos de duas ferrovias, que se direcionam para o Porto de Vitória: a Estrada de Ferro Centro-Atlântica (a antiga Estrada de Ferro Leopoldina – extinta RFFSA – desativada) e a Estrada de Ferro Vitória-Minas (ativa e modificada). Portanto, inserem-se no estudo as conexões com as áreas, equipamentos e estruturas do Porto de Vitória, em escala urbano-metropolitana. E, em segundo lugar, almeja-se reconhecer o papel de reconversão do patrimônio industrial, a partir da preservação da história e da valorização de determinados sítios industriais e seus bens culturais materiais e imateriais (tangíveis e intangíveis), considerando as diretrizes do PDUI da RMGV.

A **metodologia** abrange dois âmbitos: teórico-histórico e empírico. O teórico-histórico divide-se em duas etapas, tal como segue: (a) atividades de revisão bibliográfica e fundamentação teórica, mediante consulta a artigos<sup>8</sup>, livros, documentos de diversas fontes, referentes ao tema do patrimônio industrial e aos subtemas da sustentabilidade urbana e do direito à cidade; (b) pesquisa sobre a história do Porto de Vitória, contada a partir da ótica dos subtemas supracitados, por meio de revisão bibliográfica, mediante consulta a artigos, livros (história e relatos) e outros documentos.

No âmbito empírico, constam as seguintes atividades e metodologias: (a) levantamento, identificação e seleção dos sítios, nos quais se inserem o conjunto de bens tangíveis (materiais) caracterizados como patrimônio industrial. Isso realizado por meio de visitas *in loco* e levantamento fotográficos. Os bens levantados são apresentados em fichas e por setores, dentro de cada fração territorial. Cada ficha contém: descrição do bem; levantamento fotográfico; localização do bem sobre imagem aérea disponível no *Google Earth*; indicação do uso original e atual; endereço; ano de construção e se há algum tipo de proteção em legislações ou por meio de réuso; (b) levantamento, identificação e seleção dos bens industriais intangíveis (imateriais) dentro dos sítios selecionados. Esses bens intangíveis foram identificados a partir de registros de fotos, pintura, relatos, cartografias, desenhos, mapas, listagem, entre outros documentos, e de levantamento, identificação e mapeamento dos locais de trabalho, rotinas de trabalho, morada e costumes que se relacionam com os sítios

---

<sup>8</sup> As pesquisas dos artigos foram planejadas em ambiente virtual: Google acadêmico, Portal de Periódicos Capes e bases de dados referenciais *Web of Science e Scopus*, programados para atualizar publicações referentes ao tema.

selecionados, listados nesta dissertação; (c) estudo e análise das políticas públicas sobre o patrimônio histórico e cultural, que constam nos Planos Diretores dos três municípios (Vitória, Vila Velha e Cariacica); estudo e análise das diretrizes propostas no Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da RMGV.

A dissertação divide-se em três capítulos. No primeiro, aborda-se o tema “patrimônio industrial” com base em revisão bibliográfica, que contempla cartas patrimoniais, em especial, os conceitos ampliados nos “Princípios de Dublin” (2011) e pesquisa em literatura especializada dos seguintes autores: Kühl (2006; 2009; 2016; 2017; 2019), Meneguello (2000; 2011), Oliveira (2015; 2017) e Rufinoni (2009; 2013), entre outros. Ainda no primeiro capítulo, discorre-se acerca do subtema da sustentabilidade urbana, a partir do pensamento do professor sociólogo e economista Ignacy Sachs<sup>9</sup>, expostos por Montibeller Filho (1993); Monte-Mór (2015) e Araújo (2021); e, sobre direito à cidade, fundamentado nos trabalhos de Carvalho e Rodrigues (2016), Frota (2019), Lefebvre (2001; 2002; 2008) e Tavolari (2016). Assim, isso pressupõe o entendimento do papel das antigas instalações industriais vinculadas às atividades e áreas do Porto de Vitória relacionado às lutas dos trabalhadores e da sociedade em defesa do direito à cidade e de um patrimônio construído.

No segundo capítulo, apresentam-se os estudos relativos à história da ocupação urbana da área, os processos de formação, transformação e preservação dessas instalações e às dinâmicas urbanas do presente. O estudo do patrimônio industrial portuário, situado no entorno da Baía de Vitória, contempla assim abordagem acerca dos processos que transformaram seus espaços no passado e das dinâmicas que permanecem em mudança no presente, a partir um conhecimento prévio das frações em estudos por esta autora e tomando pesquisas<sup>10</sup> anteriores da professora-Martha Machado Campos como referência basilar. Para tanto, são apresentados referentes históricos do Porto de Vitória, a partir de uma proposta de periodização, em cronologia iniciada com os períodos antecedentes a construção do Porto de

---

<sup>9</sup> De acordo com a PUC-SP – Núcleo de Estudos do Futuro da Cátedra Ignacy Sachs – o polonês Sachs, naturalizado na França, é um “ecossocioeconomista”, por sua concepção de desenvolvimento que combina crescimento econômico, aumento igualitário do bem-estar social e preservação ambiental. O termo “ecossocioeconomia” foi cunhado por Karl William Kapp, economista de origem alemã, que inspirou a ecologia política nos anos 1970. Disponível em: [www5.pucsp.br/catedraignacysachs/nef.html#](http://www5.pucsp.br/catedraignacysachs/nef.html#). Acesso em: 13 dez. 2021.

<sup>10</sup> Destaca-se ainda que esta dissertação compõe um conjunto de pesquisa ampliado e articulado por estudos e pesquisas em níveis de doutorado, mestrado e graduação, desenvolvidos no Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo (NAU), da Universidade Federal do Espírito Santo, com coordenação e orientação da professora Dra. Martha Machado Campos, tal como segue nas referências bibliográficas: tese de doutorado (CAMPOS, 2004), relatório final de pesquisa (CAMPOS, 2017) e dissertações de mestrado PPGAU-UFES (CRUZ, 2010; FIM, 2015; SORTE, 2016).

Vitória (1545-1893), passa pela época de construção do patrimônio industrial portuário (1895-1966) e alcança o tempo das permanências e transformações portuárias (1967-2022).

O terceiro capítulo apresenta: (a) levantamento, identificação e seleção dos bens industriais tangíveis (materiais) em fichas e listagem dos bens intangíveis (imateriais), para cada fração territorial (Vitória, Vila Velha e Cariacica); (b) estudo das políticas sobre preservação do patrimônio cultural, que constam nos Planos Diretores de cada município, tendo Schicchi (2020) como referência, a qual alerta para a necessidade de mapeamento dos bens imateriais nos Planos Diretores (além dos bens materiais), quando a autora analisa os Planos Diretores das cidades da Região Metropolitana de Campinas, no estado de São Paulo; e, estudo das diretrizes que constam no PDUI da RMGV (Plano Metropolitano); (c) análise do alcance dos Planos Diretores sobre o patrimônio levantado, em cada fração territorial e, análise do potencial da preservação, conservação e reuso do patrimônio industrial portuário para a realização das diretrizes estabelecidas no Plano Metropolitano.

Adota-se neste trabalho a definição de patrimônio industrial dos Princípios Comuns ICOMOS – TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens do Patrimônio Industrial. Os “Princípios de Dublin” (2011), diz que o patrimônio industrial:

“[...] compreende sítios, estruturas, complexos, áreas e paisagens assim como maquinaria, objetos ou documentos relacionados que fornecem evidências dos processos de produção industrial passados ou em desenvolvimento, da extração de matéria-prima, de sua transformação em bens de consumo das infraestruturas de transporte e de energia relacionadas. O patrimônio industrial reflete a profunda conexão entre o ambiente cultural e natural, uma vez que os processos industriais – sejam antigos ou modernos – dependem de fontes naturais de matéria-prima, energia e redes de transporte para produzir e distribuir produtos para outros mercados. Esse patrimônio contempla tanto os bens materiais – imóveis e móveis – quanto as dimensões intangíveis, tais como o conhecimento técnico, a organização do trabalho e dos trabalhadores e o complexo legado social e cultural que moldou a vida de comunidades e provocou grandes mudanças organizacionais em sociedades inteiras e no mundo em geral.

Os sítios de patrimônio industrial são muito diversificados em termos de função, projeto e evolução. Muitos são representativos de processos e tecnologias, assim como de condições regionais ou históricas, enquanto que outros constituem grandes realizações de alcance global. Outros são complexos industriais com operações distribuídas em diferentes lugares ou são sistemas cujos componentes são interdependente frequentemente de tecnologias e períodos históricos diferentes. O significado e o valor do patrimônio industrial são intrínsecos aos próprios sítios e estruturas, seu material construtivo, componentes, maquinaria e disposição, expressos na paisagem industrial, em documentos textuais e também nos registros intangíveis contidos nas memórias, nas artes e nos costumes” (PRINCÍPIOS DE DUBLIN, 2011).

Oliveira (2017) reconhece que uma caracterização conceitual rigorosa do que seria patrimônio industrial ainda está em construção, mas ressalta alguns textos relevantes que devem ser considerados, tais como os trabalhos de Palmer e Neaverson (1998) e de Kühl (2009).

Por fim, interessa aqui analisar as possíveis articulações entre as políticas públicas urbanas direcionadas ao patrimônio histórico cultural local (incluindo o patrimônio industrial levantado) com uma política pública urbana integrada, que contribuam com a defesa, valorização e proteção desse patrimônio e com o debate sobre as possibilidades de promover melhorias urbanas (sustentáveis e inclusivas) para a vida da população local, tendo o patrimônio industrial como base para esse processo.

## **CAPÍTULO 1 - PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: CONCEITOS E POLÍTICAS URBANAS**

Os estudos referentes a este capítulo remetem à compreensão do potencial do patrimônio industrial na produção e reprodução do espaço contemporâneo das cidades e ao valor desse patrimônio cultural. Têm-se, de início, uma abordagem sobre a ampliação do conceito de patrimônio cultural, o que inclui a origem do tema do patrimônio industrial e alguns desdobramentos deste, no que diz respeito ao reconhecimento de valores que lhe são inerentes – valor histórico, cultural, econômico, urbanístico e social, citando alguns. Busca-se compreender o processo de assimilação e difusão do conceito de patrimônio industrial, em linha cronológica, com ênfase no contexto acadêmico, técnico e institucional brasileiro (políticas urbanas).

Considerando o histórico do processo de industrialização predatório no Brasil, principalmente nas cidades impactadas pela presença de atividades portuárias e de instalações de terminais portuários propriamente, serão apresentadas questões sobre sustentabilidade urbana. Isso de modo articulado à compreensão da importância de políticas urbanas de recuperação, proteção, preservação, conservação e reuso do patrimônio industrial, para se iniciar, num futuro próximo, um possível plano de regeneração e restauro urbano, que contribua com a construção de lugares para novas e antigas práticas de sociabilidade.

Intenciona-se, ainda neste capítulo, articular questões sobre a importância da garantia acolhida do patrimônio industrial como bem coletivo, em consonância com as políticas de sustentabilidade urbana e com as lutas pelo direito à cidade.

Pretende-se, assim, como resultado complementar da dissertação, ampliar o debate sobre a destinação do patrimônio industrial capixaba, em defesa da memória cultural da sociedade (e com ênfase na memória do trabalho), tanto para aqueles que reivindicam a garantia do direito à cidade, quanto para os que desconhecem a importância das políticas urbanas e ações de preservação e de transformação do patrimônio industrial para usufruto de demandas sociais.

### **1.1 PATRIMÔNIO CULTURAL E INDUSTRIAL**

De acordo com Miranda (2018), a primeira tentativa de preservação do patrimônio cultural brasileiro ocorre em 1742, em Recife, no ano em que houve a manifestação do Vice-

Rei, André de Melo e Castro, ao Governo de Pernambuco, quem deu ordens para a paralisação das obras do Palácio das Duas Torres<sup>11</sup> (obra original de Maurício de Nassau), e determinou a restauração do palácio (MIRANDA, 2018). Depois disso, de acordo com Silva (2001), é no período entre as duas Grandes Guerras Mundiais que se abre a possibilidade de debates sobre a regulamentação da política cultural, econômica, social e educacional, sobretudo após a criação da Constituição Mexicana (1917), a qual, segundo Miranda (op. cit.), influencia as demais nações na defesa do patrimônio cultural.

Novamente no Brasil, em 1933, por meio do decreto nº 22.928, houve a proteção da cidade de Ouro Preto, em Minas Gerais, momento em que o Poder Público interpreta a cidade de Ouro Preto como “patrimônio artístico da Nação”, sendo essa cidade considerada como lugar que marca a história da sociedade brasileira (MIRANDA, op. cit.). No ano seguinte, na Constituição Brasileira de 1934, são estabelecidas as regras constitucionais na defesa do patrimônio cultural nacional, quando se institui a função social da propriedade como princípio, no art. 133, e na disposição do art. 134, que se definem os “monumentos históricos, artísticos e naturais, assim como as paisagens ou locais particularmente dotados pela natureza, gozam de proteção e dos cuidados especiais da Nação, dos Estados e dos Municípios” (MIRANDA, op. cit., s/p). Desde então, segundo o mesmo autor, a preservação do patrimônio cultural brasileiro esteve presente em todas as constituições seguintes (1937, 1946, 1967 e na Emenda Constitucional de 1969).

Como é sabido, no ano de 1988, após intenso processo de lutas pela redemocratização das cidades e inclusão da participação popular nas políticas urbanas, amplia-se o campo de investigação sobre o que representa patrimônio cultural. De acordo com a Constituição da República Federativa Brasileira (1988), artigo 216:

“[...] Constituem patrimônio cultural brasileiro **os bens de natureza material e imaterial**, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

I - as formas de expressão;

II - os modos de criar, fazer e viver;

III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;

IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico culturais;

V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico” (BRASIL, 1988, grifo nosso).

---

<sup>11</sup> O Palácio das Duas Torres foi construído entre 1640 e 1642 e demolido em 1787.

Essa ampliação do conceito de patrimônio cultural ocorreu, sobretudo devido à inserção de pauta no campo da antropologia social e cultural (CASTRIOTA, 2007). Com a evolução do pensamento humano, novos olhares foram inseridos, para além do âmbito da história, que é fundamental para se construir conexões entre o passado e o presente e, em especial, para identificar os processos responsáveis pela criação ou destruição dos bens culturais material ou imaterial (tangíveis ou intangíveis). Nesse sentido, vale ressaltar a importância dos movimentos sociais, que tiveram diversas reivindicações atendidas e inseridas na Constituição Federal de 1988, por intermédio de representantes da sociedade civil. Embora a Constituição reconheça os valores imateriais do patrimônio cultural, os registros de bens de natureza imaterial só ocorrem após a criação do Programa Nacional do Patrimônio Imaterial, por meio do Decreto nº 3.551 de 2000.

Essa inclusão de novas regras e valores permite reconhecer novas dinâmicas sociais e possibilita relacioná-las a determinadas políticas públicas, que devem ser problematizadas e amplamente discutidas (NOGUEIRA, 2014). De conhecimento disso, pode-se dizer que a valoração do patrimônio cultural se apresenta cada vez mais complexa, devido ao caráter interdisciplinar dos processos de investigação. De todo modo, Nogueira (op. cit.), primeiro, alerta para a necessidade de entender-se a responsabilidade social e política dos técnicos e pesquisadores envolvidos nos processos de patrimonialização, para que as pesquisas e os registros históricos tenham consistência – levando em consideração que o tempo da memória é o presente e que as escolhas são determinadas por valores e necessidades do presente. E, segundo, para a necessidade de esses profissionais estarem sempre atentos ao objetivo de salvaguardar a integridade das tradições locais, regionais e nacionais frente às mudanças sociais e políticas globais.

É preciso considerar que as políticas de preservação do patrimônio cultural se apresentam em todas as esferas da política e, também, mediante instrumentos legais e administrativos conquistados, que estão em constante transformação (NOGUEIRA, op.cit.). Portanto, os interessados devem participar e acompanhar os acontecimentos, que podem compreender reivindicações sociais, denúncias, legislações, entre outras ações e eventos, sobre preservação do patrimônio histórico-cultural.

Quanto aos bens ferroviários, entende-se que a responsabilidade por sua proteção e preservação é comum a todos os entes federativos (municípios, estados e União) e dos

proprietários, possuidores e concessionários dos trechos onde esses bens se encontram, tratando-se, então, de uma responsabilidade solidária (BRASIL, 2007). E por que não uma responsabilidade compartilhada em processos coproduzidos em atuação conjunta, nas três esferas de Estado?

Considerando a presença da antiga Estrada de Ferro Leopoldina – associada ao objeto de estudo desta pesquisa – faz-se necessário lembrar que, no ano de 2007, houve um processo de liquidação e extinção da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). Nesse processo, fica transferido para o Instituto do Patrimônio Histórico, Cultural e Artístico Nacional (Iphan):

“Os bens móveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, e os convênios firmados com entidades de direito público ou privado que tenham por objeto a exploração e administração de museus ferroviários e de outros bens de interesse artístico, histórico e cultural” (BRASIL, 2007).

Desde então, todos os bens da extinta RFFSA – que incluem os bens da antiga Estrada de Ferro Leopoldina – foram incorporados pelo Governo Federal. Conforme indica a Lei nº 11.483 de 2007, o patrimônio ferroviário da RFFSA engloba desde edificações, terrenos, armazéns, estações, rotundas e trechos de linha férrea até material rodante: locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário. Além de bens móveis, como relógios, sinos, mobiliário, telégrafos e acervos documentais, conforme a referida Lei (BRASIL, 2007):

“Art. 8º Ficam transferidas ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte – DNIT:  
I - a propriedade dos bens móveis e imóveis operacionais da extinta RFFSA;  
II - os bens móveis não-operacionais utilizados pela Administração Geral e Escritórios Regionais da extinta RFFSA, ressalvados aqueles necessários às atividades da Inventariança; e  
III - os demais bens móveis não-operacionais, incluindo trilhos, material rodante, peças, partes e componentes, almoxarifados e sucatas, que não tenham sido destinados a outros fins, com base nos demais dispositivos desta Lei [...]” (BRASIL, 2007).

A partir dessa Lei, o DNIT e a Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) tornam-se corresponsáveis pela gestão dos bens móveis e imóveis arrendados às concessionárias do serviço ferroviário de cargas e, também, por zelar pela guarda dos bens móveis e imóveis que não estão em uso pelas concessionárias. E, quanto à responsabilidade do Iphan, a Lei diz:

“Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção. § 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário. § 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante: I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos; II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA [...]”(BRASIL, 2007).

Destacam-se ainda a previsão de salvaguarda do patrimônio cultural industrial na Carta de Bagé (2007), quando se entende que esse patrimônio industrial representa uma paisagem cultural. Nota-se, por meio da interpretação desses documentos (e em outras recomendações), que os tais permanecem ignorados ou ocultados, quando se presencia o abandono do patrimônio ferroviário supramencionado.

A Carta de Bagé (2007) resulta do “Seminário Semana do Patrimônio – Cultura e Memória na Fronteira”, realizado em agosto de 2007, em Bagé, no Rio Grande do Sul, evento que contou com a participação de universidades e entidades do governo ligadas ao patrimônio e à cultura. O artigo 10 da referida carta diz que:

“[...] A paisagem cultural inclui, dentre outros, sítios de valor histórico, pré-histórico, étnico, geológico, paleontológico, científico, artístico, literário, mítico, esotérico, legendário, **industrial**, simbólico, pareidólico, turístico, econômico, religioso, de migração e de fronteira, bem como **áreas contíguas, envoltórias ou associadas a um meio urbano** [...]” (IPHAN, 2007, grifo nosso).

Há, também, o debate sobre paisagem cultural, na Chancela da Paisagem Cultural (2009), Portaria Iphan 127/2009. Nesse documento, lê-se que: a "Paisagem Cultural Brasileira é uma porção peculiar do território nacional, representativa do processo de interação do homem com o meio natural, à qual a vida e a ciência humana imprimiram marcas ou atribuíram valores” (IPHAN, 2009). Contudo, a referida Chancela ainda não é mobilizada politicamente, nem aplicada.

Ainda assim, Weissheimer<sup>12</sup> considera que a Chancela representa um avanço conceitual na abordagem do patrimônio cultural, por essa considerar contextos complexos,

---

<sup>12</sup> Arquiteta e urbanista coordenadora de Paisagem Cultural junto ao Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização do Iphan, em Brasília, entre os anos de 2009 e 2011. Disponível em: [ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1102:catid=28&Itemid=23](http://ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=1102:catid=28&Itemid=23). Acesso em 29 dez 2021.

onde os valores tangíveis e intangíveis são considerados unidos, na compreensão do que seja "porção peculiar do território nacional".

Diante das inevitáveis mudanças das formas de vida contemporâneas e, conseqüentemente, das paisagens do mundo, alguns lugares devem ser destacados e valorizados, pela relação singular que se prescreve entre o homem e a natureza, que é o caso do patrimônio industrial portuário da Grande Vitória (ES).

Até aqui, pode-se dizer que, no Brasil, as discussões específicas sobre patrimônio industrial e paisagem industrial são recentes, a despeito dos primeiros registros dos movimentos referentes à salvaguarda das instalações industriais em outros países, datados do início dos processos de desindustrialização no mundo, especialmente na Europa e EUA, no período após a Segunda Guerra Mundial (BUCHANAN, 2000; FALCONER, 2006; CORDEIRO, 2011; OLIVEIRA, 2015; RUFINONI, 2013; SILVA, 2019).

As primeiras pesquisas sobre a preservação da história industrial iniciam-se com o termo "arqueologia industrial", aponta Silva (2019). Segundo esse mesmo autor, o primeiro artigo a esse tema dedicado remete aos antigos moinhos portugueses e foi escrito por Francisco de Souza Viterbo, em 1896. Enquanto isso, o termo "patrimônio industrial" teve sua propagação apenas em meados dos anos 1950, entendido como área específica de estudos dos vestígios da cultura industrial no Reino Unido (KÜHL, 2006; ROSA, 2011; OLIVEIRA, 2015; SILVA, 2019).

"De fato, o interesse pelo estudo e salvaguarda do patrimônio industrial surgiu no Reino Unido durante a década de 50, coincidindo com aquilo que foi classificado como uma vaga de nostalgia pelas tradições industriais britânicas, agravada pelas destruições massivas provocadas pelos bombardeamentos durante a II Guerra Mundial, cujos alvos estratégicos eram muitas vezes as unidades industriais. Às destruições resultantes dos bombardeiros seguiram-se as demolições de instalações obsoletas, resultante da reconversão industrial e urbanística, num fenômeno que se propagou até os primeiros anos da década de 60" (CORDEIRO, 2011, p. 155).

Meneguello (2011) relata que o primeiro inventário de patrimônio industrial no mundo aconteceu em 1962, na Grã-Bretanha, após a criação do *Industrial Monuments Survey*, dirigido pelo engenheiro e historiador inglês Rex Wailes. No ano seguinte, prossegue a autora, foram produzidas cerca de 30.000 fichas de bens catalogados, as quais constituíram o *National Record of Industrial Monument*. A partir de 1965, a tarefa de inventariar os bens foi dirigida pelo historiador inglês, especialista em tecnologia e arqueologia industrial da

*University of Bath*, Robert Angus Buchanan, e, após 1981, foi transferida para a *Royal Commission on Historical Monuments of England* (MENEGUELLO, 2011).

Apenas no final dos anos de 1960, inicia-se a formulação de conceitos distintos para “arqueologia industrial” e “patrimônio industrial” (SILVA, 2019). Tais conceitos encontram-se publicados em livro e periódico, pelo jornalista, museólogo, locutor e escritor inglês Kenneth Hudson, no ano de 1963. O autor cita o historiador inglês Donald Dudley, professor de latim da Universidade de Birmingham e uso do binômio “arqueologia industrial” que proferia em suas aulas (HUDSON, 1963; 1979; TRINDER, 1992 apud SILVA, 2019). Contudo, desde 1953, o professor Dudley realizava visitas de alunos aos sítios históricos industriais, na Inglaterra, segundo Oliveira (2015).

Meneguello (op. cit.) destaca que a Carta de Veneza (1964) faz menção ao patrimônio industrial, apontando para a possibilidade futura de as “marcas dos ofícios comuns” ganharem relevâncias. No mesmo ano, ocorre o 1º tombamento federal no Brasil, o da Real Fábrica de Ferro São João do Ipanema, em Iperó, na cidade de São Paulo (RUFINONI, 2020). Em 1971, forma-se a *Society for Industrial Archaeology* (SIA) e, em 1973, com a formação da *Association for Industrial Archaeology* (AIA), ocorre o primeiro encontro internacional sobre o patrimônio industrial (SILVA, 2019).

O primeiro registro de preocupação com os vestígios industriais, no Brasil, faz referência à fábrica de tecidos São Luiz, construída em 1868, pontua Waren Dean em 1976, conforme citado por Oliveira (2015). Enquanto isso, os primeiros debates ocorrem somente em 1986, durante o “1º Seminário de História e Energia em São Paulo”, afirma Silva (2019). De acordo com o mesmo autor, nessa ocasião, ainda não houve a efetivação do conceito “patrimônio industrial” propriamente dito. Os termos “patrimônio”, “arqueologia” e “cultura” estavam no início do processo de sua construção no país (SILVA, op. cit.).

No ano de 1978, inicia-se a formação do Comitê Internacional sobre Conservação do Patrimônio Industrial-TICCIH. A data de formação do TICCIH coincide com o primeiro reconhecimento de patrimônio industrial: o sítio histórico industrial da mina de sal de Wieliczka, na Polônia (MENEGUELLO, op. cit.). A mina de sal de Wieliczka encontra-se, desde 1978, na Lista do Patrimônio Mundial, conforme publicado na revista *Fuentes*, publicada pela UNESCO, em 2001 (POZO, 2002).

Na cronologia apresentada por Silva (op. cit.), há menção a dois livros publicados em Londres, que abordam o tema arqueologia industrial: um do arqueólogo britânico Barrie Stuart Trinder (1992), e outro de Marilyn Palmer e Peter Neaverson (1998), também britânicos, ela historiadora, arqueóloga e acadêmica, especializada em história da paisagem e arqueologia industrial e ele, engenheiro e arqueólogo. Neste segundo livro, ambos inserem a dimensão humana ao discurso a respeito do patrimônio industrial. (OLIVEIRA, op. cit.; SILVA, op. cit.).

No Brasil, entre os anos de 1997 e 1998, membros do Grupo de Estudos de História e Técnica (GEHT) elaboraram a Carta de Campinas, com o objetivo de proteger as “construções e instalações utilitárias”, que consideravam bens ligados aos ofícios, às profissões e às indústrias. Na Carta de Campinas (1998), indica-se que a mesma teve divulgação junto aos conselhos e instituições de defesa do patrimônio histórico e cultural municipais, estaduais, federal e, também, aos órgãos internacionais. Nela, há recomendações que merecem destaque quanto aos cuidados com os bens materiais e imateriais (memória social dos artesãos, oficiais e aprendizes). Consta na Carta que:

“[...] É imprescindível a conservação dos equipamentos, instalações e maquinaria das edificações utilitárias (forjas, fornalhas, moendas, máquinas de café, moinhos, monjolos, noras, linhas e instalações ferroviárias e portuárias e máquinas industriais, guindastes e outros) devendo ser arrolados no processo de tombamento.  
[...] Recomenda-se o levantamento de informações sobre a vida profissional dos artesãos, oficiais e aprendizes” (GEHT, 1998).

Em 2003, mediante um novo acordo internacional construído na Rússia, formula-se a Carta de Nizhny Tagil, na qual se propõe, pela primeira vez, um conceito para o patrimônio industrial. Desde então, alguns eventos acontecem no Brasil. Conforme definição da Carta de Nizhny Tagil (2003), o patrimônio industrial:

“[...] compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infra-estruturas, assim como os locais onde se desenvolveram actividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação” (CARTA DE NIZHNY TAGIL, 2003).

Atualmente, conforme estudo bibliométrico de Silva (2019), as áreas das Artes, História e Geografia destacam-se no campo das pesquisas sobre o tema do patrimônio industrial no Brasil, com destaque especial para as Artes, onde se incluem estudos de

Arquitetura. Em segundo lugar, encontram-se os estudos no âmbito da História, que ressaltam a importância dessa área, citada por Nogueira (2014). O campo da Geografia, na terceira posição do quantitativo de trabalhos, confirma o interesse desses pesquisadores nos estudos, análises e desenvolvimento do território, a partir do reconhecimento do patrimônio industrial, observado por Pozo (2002). Sobre políticas públicas e desenvolvimento urbano, ainda, pouco expressivo.

Conforme informado pelo professor doutor em filosofia, mestre em história social e presidente do TICCIH – Brasil<sup>13</sup> Eduardo Romero de Oliveira, o primeiro encontro sobre o tema “patrimônio industrial” no país acontece em 2004, na Universidade Estadual de Campinas. A ocasião reuniu pesquisadores nacionais e internacionais de tal modo, que resultou na constituição do Comitê Brasileiro para Conservação do Patrimônio Industrial, com o qual se permitiu um novo avanço e a inclusão do Brasil nas discussões sobre a defesa do patrimônio industrial mundial (SILVA, 2019).

Cinco anos depois, em 2009, acontece o “II Congresso Nacional para Conservação do Patrimônio Industrial”, na Faculdade de Belas Artes, em São Paulo. Nessa ocasião, foi ampliada a divulgação das ações do Comitê Nacional entre comunidades acadêmicas de diversos estados brasileiros. Segundo relato do presidente do TICCIH-Brasil, ao mesmo tempo, teve-se a união de pesquisas e ações correlatas de diferentes áreas de conhecimento (arquitetura, urbanismo, história, antropologia, citando algumas áreas). Mas é somente em 2011, com os “Princípios de Dublin”, que, de fato, ampliam-se os conceitos sobre o patrimônio industrial. A partir de tais princípios, considera-se que: “[...] diversos sítios, estruturas, complexos, cidades e assentamentos, áreas, paisagens e rotas testemunham as atividades humanas de extração e produção industrial” (PRINCÍPIOS DE DUBLIN, 2011).

De acordo com o Iphan, em julho de 2012, o TICCIH promove o “VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial”<sup>14</sup>, em São Paulo (SP), em parceria com o Serviço Social do Comércio (Sesc-SP).

---

<sup>13</sup> III Congresso Nacional para Conservação do Patrimônio Industrial. Disponível em: [ticcihbrasil.com.br/iii-congresso-nacional-para-conservacao-do-patrimonio-industrial](http://ticcihbrasil.com.br/iii-congresso-nacional-para-conservacao-do-patrimonio-industrial). Acesso em: 14 ago. 2021.

<sup>14</sup> VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial. Disponível em: [portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1172/](http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1172/). Acesso em: 12 ago. 2021.

Em 14 de setembro de 2018, o mesmo Comitê Brasileiro para Conservação do Patrimônio Industrial, também designado pela sigla TICCIH-Brasil, é constituído e institucionalizado, com endereço institucional na UNESP de Assis (SP).

No ano de 2019, por meio do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH) da Unicamp, realiza-se o “I Encontro Nacional de Arte e Patrimônio Industrial”<sup>15</sup>. Esse evento reuniu pesquisadores que buscavam entrelaçar os temas de pesquisa em arte e patrimônio industrial, de acordo com a professora mestre e doutora em história, Cristina Meneguello, organizadora do evento e docente da Unicamp. Ela afirma que esse campo tem crescido, a exemplo dos estudos sobre os espaços de memória do trabalho associados às representações artísticas do trabalho e dos trabalhadores. Meneguello explica que:

“Patrimônio industrial é o patrimônio voltado para memória do trabalho, dos trabalhadores, para a recuperação dos edifícios fabris, industriais, para a questão do patrimônio ferroviário, das escolas técnicas, dos antigos liceus, e também para um trabalho de recuperação da memória que os operários têm em relação ao seu local trabalho, abrangendo as rotinas de trabalho, a sociabilidade e o lazer” (UNICAMP, 2019, s/p).

Meneguello destaca ainda a importância da preservação dos espaços das indústrias e das ferrovias, que contribuíram para a formação das cidades. Para a autora, os processos de degradação e destruição ocorrem pela falta de entendimento desses locais enquanto patrimônios de valor para a memória (UNICAMP, 2019). Em suas palavras:

“Esse tipo de patrimônio é bastante estudado, mas ainda sofre muita destruição porque os maquinários e prédios são de ampla dimensão e incomodam na cidade. São fábricas que originalmente estavam em zonas afastadas e hoje são centrais, sofrendo com especulação imobiliária e com a falta de conhecimento sobre esse tipo de patrimônio” (UNICAMP, 2019, s/p).

Retornando aos encontros internacionais sobre a temática, cabe registrar que três deles ocorreram em Portugal, após o primeiro encontro em Londres. Entre os encontros que ocorreram no Brasil, destaque para o ano de 2020, quando o Brasil recebe o “V Congresso Internacional de História e Patrimônio Ferroviário”, e organizava o “III Congresso Nacional sobre o Patrimônio Industrial”, para o mesmo ano. Esse último evento, em particular, foi adiado, devido ao contexto da pandemia causada pela Covid-19.

---

<sup>15</sup> I Encontro Nacional Arte e Patrimônio Industrial. Disponível em: [www.unicamp.br/unicamp/noticias/2019/12/10/patrimonio-industrial-e-arte-sao-tema-de-evento-na-unicamp](http://www.unicamp.br/unicamp/noticias/2019/12/10/patrimonio-industrial-e-arte-sao-tema-de-evento-na-unicamp). Acesso em: 12 ago. 2021.

Em 2021, realiza-se o “III Congresso Nacional para Conservação do Patrimônio Industrial” de forma “on-line”. Nesse evento, discutiram-se a atualidade da temática do patrimônio industrial. Os debates e apresentações de trabalhos permitiram compreender as transformações ocorridas no Brasil ao longo dos séculos XIX e XX, no âmbito das dimensões relacionadas à tecnologia industrial, aos espaços de trabalho e aos diferentes modos de trabalho. Foi possível, também, observar que o patrimônio industrial pode ser um instrumento para enfrentar questões atuais: “[...] proteção de direitos humanos; agendas globais de desenvolvimento sustentável; diluição de fronteiras entre o real e o virtual; demandas por mobilidade, em escala local, regional e global” (TICCIH-Brasil, 2021).

O tema do III Congresso foi “O patrimônio industrial hoje”<sup>16</sup>. O evento ocorreu em torno de debates sobre a conservação e ressignificação do patrimônio industrial, por meio de apresentações de pesquisas sobre os vestígios materiais das transformações tecnológicas na industrialização e dos lugares de produção e de memória do trabalho, bem como sobre as formas, funções e usos na arquitetura industrial. No ano de 2022, ocorrem a “V Jornada de Jovens Pesquisadores sobre História e Patrimônio Ferroviário”<sup>17</sup> e o “Fórum Internacional de Patrimônio Industrial” organizado pelo Docomomo-Brasil, sendo esse último em parceria com o TICCIH-Brasil.

Na cronologia até aqui apresentada, sobre a difusão e o debate dos temas “arqueologia industrial” e “patrimônio industrial”, partindo dos acordos internacionais, passando pela ampliação dos conceitos apresentados, pelas cartas patrimoniais, em direção ao patrimônio industrial – em especial, após os “Princípios de Dublin”, em 2011 – e chegando aos resultados das pesquisas mais recentes, eleva-se o entendimento acerca do potencial desse patrimônio na integração e transformação dos territórios. Permite-se, então, reconhecer os valores intrínsecos a esse patrimônio (valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico) e compreendê-los em sua complexidade dentro do tecido urbano, não apenas como objetos isolados.

---

<sup>16</sup> A autora participou desse evento com apresentação e publicação do resumo expandido intitulado *Memória e paisagem: catraieiros na Baía de Vitória*, cujo conteúdo será exposto em outra seção desta dissertação.

<sup>17</sup> Autora e orientadora participaram desse evento com apresentação e publicação do resumo expandido intitulado *Patrimônio ferroviário e ODS: apontamentos sobre o projeto de intervenção da Estação Leopoldina - ES*.

Assim, o avanço das pesquisas por áreas de estudo distintas aponta possibilidades efetivas de as pesquisas atuais acerca dos registros históricos atenderem como subsídios consistentes para a formulação de planos e ações de salvaguarda do patrimônio cultural industrial. Esse processo deve ser considerado como esforço coletivo político, pela garantia da permanência dos valores e dos bens industriais construídos coletivamente, contribuindo para elaboração de projetos de cidades sustentáveis.

No contexto das transformações e preocupações com o patrimônio cultural no Brasil, pode-se afirmar que ocorreu um expressivo avanço, quanto à evolução e aos desdobramentos do conceito de patrimônio industrial, assim como das ações e atividades relativas à sua valorização, sobretudo entre os anos de 2018 (ano de criação do Comitê Brasileiro para Conservação do Patrimônio Industrial) e 2022.

Desse modo, entende-se que a compreensão e apreensão do patrimônio industrial e do seu valor enquanto patrimônio cultural requer estudos de campos disciplinares diversos e demanda reflexões e ações coletivas, que sejam promovidas por distintos atores sociais. Visando assim a uma atribuição de valores autêntica por parte da população e das instituições, assim como à promoção de visibilidade de determinados bens culturais materiais e imateriais, almejando políticas públicas efetivas de transformação e preservação do patrimônio industrial na dinâmica do presente.

## 1.2 PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E SUSTENTABILIDADE URBANA

Para que haja uma preservação sustentável, a compreensão de patrimônio industrial deve estar associada à ideia de monumento histórico e não apenas de um monumento em si, diz Meneguello (2000). Essa ideia tem relação com o “[...] evento da era industrial, como testemunha do varrer de áreas inteiras das cidades em função do crescimento urbano” (MENEGUELLO, op.cit., s/p). Atualmente, o alvo de equivocadas transformações urbanas é o próprio patrimônio industrial, pelo não entendimento da importância de sua preservação, conservação e, especialmente, do reuso das infraestruturas. De acordo com os “Princípios de Dublin” (2011):

O patrimônio industrial é extremamente vulnerável e está em risco constante, sendo frequentemente perdido não só pela falta de conscientização, documentação, reconhecimento ou proteção, mas também pelas mudanças de tendências econômicas, percepções negativas, questões ambientais ou por sua grande dimensão e complexidade. Contudo, ao estender o ciclo de vida das estruturas existentes e o gasto de energia investido, a conservação do patrimônio industrial construído pode contribuir para alcançar a meta de um desenvolvimento sustentável em nível local, nacional e internacional, afetando tanto os aspectos sociais quanto os aspectos físicos e ambientais do desenvolvimento, devendo ser reconhecida por isso (PRINCÍPIOS DE DUBLIN, 2011).

Segundo Meneguello (2011), além da materialidade do patrimônio industrial, é preciso considerar a dimensão da preservação da memória dos trabalhadores, onde se insere o conhecimento de técnicas, as rotinas de produção, de organização e de sociabilidade, tanto dentro quanto fora dos espaços de produção. Segundo a autora, essa dimensão imaterial da experiência industrial inclui os saberes, as rotinas de trabalho e as práticas cotidianas. Sendo assim, o patrimônio industrial é testemunho histórico do desenvolvimento das atividades humanas (ROSA, 2011). Portanto, é preciso resgatar e ressignificar os lugares de memória do trabalho e das relações sociais construídas ao longo do tempo, sobretudo os valores imateriais mencionados por Palmer e Neaverson (1998), de acordo com Oliveira (2015) e Silva (2019).

Rufinoni (2009) afirma que é necessário entender o espaço urbano industrial como configuração unitária, tanto no sentido de construir uma paisagem única, quanto por ser o lugar de realização das dinâmicas da vida cotidiana. Para ela, esse espaço urbano industrial constitui um lugar que é rede de lugares e, por isso, a preservação de ambos deve ser em conjunto, em política de preservação integrada, assim como previsto na Carta de

Washington<sup>18</sup>:

“A Carta de Washington define a salvaguarda das cidades históricas como o conjunto de medidas necessárias à sua proteção, conservação e restauração, assim como ao seu desenvolvimento e adaptação harmoniosa às necessidades da vida contemporânea. Neste tópico em particular, a Carta retoma questões já enunciadas na Declaração de Amsterdã ao inserir a preservação urbana dentre os objetivos das políticas de desenvolvimento econômico, social e urbano. Consolida-se, portanto, a constatação de que a preservação de áreas urbanas deverá necessariamente estar integrada a **planos de maior abrangência, com a participação de equipes profissionais multidisciplinares e da própria população local** no estudo e na conciliação dos diversos fatores envolvidos. A preservação dessas áreas urbanas especiais deverá atentar para a manutenção das relações físicas e imateriais que as compõem e qualificam, ou seja, as relações entre volumes e espaços vazios, o traçado urbano e o parcelamento, as características arquitetônicas, as relações com o entorno natural ou construído, as atividades tradicionais” (RUFINONI, 2009, p. 149-150, grifo nosso).

Desse modo, a sustentabilidade das ações de preservação no patrimônio industrial depende de sua reinserção ou continuidade de uso dos sítios industriais, podendo permitir, assim, uma regeneração urbana, na percepção de Soukef Júnior (2017). O autor também destaca a importância da preservação da memória histórica e cultural das comunidades. Conforme aponta Figueiredo (2014, s/p):

“Preservar considerando a composição constante dos significados, identidades e tradições; considerando **o patrimônio como recurso ao desenvolvimento**; e, simultaneamente, construindo o patrimônio em seu sentido social, de cidadania e promovendo a qualidade de vida para um futuro em que se almeja a equidade, o direito à memória e à diversidade cultural, dentro de uma estratégia interdisciplinar e interinstitucional, colocam-se como os principais desafios daquilo que se designa por "sustentabilidade" no âmbito das políticas de patrimônio” (FIGUEIREDO, 2014, s/p, grifo nosso).

Contudo, relata Kühl (2019), é raro encontrar ações articuladas que envolvam a preservação cultural e a sustentabilidade urbana. A autora questiona o porquê da ausência do debate sobre sustentabilidade na preservação de bens culturais no Brasil. Afirma que as questões referentes à preservação cultural associada à sustentabilidade urbana, muitas vezes, não são citadas quando se pretende desqualificar o discurso do caráter sustentável do restauro urbano. Kühl (op. cit.) é categórica ao dizer que o “campo disciplinar do restauro” tem capacidade de oferecer instrumentos para que o patrimônio cultural seja reinserido nas

---

<sup>18</sup> Carta de Washington: carta Internacional para a salvaguarda das cidades históricas, que foi adotada pela Assembleia Geral do Icomos (*International Council of Monuments and Sites*), Conselho Internacional de Monumentos e Sítios, em Washington, 1987.

dinâmicas das cidades. A autora destaca que pesquisas internacionais afirmam que o custo para o restauro urbano é menor, ao contrário do que é colocado para a sociedade.

Quanto ao patrimônio ferroviário, em particular, cabe destaque para as considerações de Oliveira (2015), ao afirmar este que pouca ênfase se dá aos estudos interdisciplinares específicos sobre esse tipo de patrimônio. Para esse autor, quando se busca estudar e difundir o patrimônio industrial ferroviário, segue-se apenas com um enfoque genérico de patrimônio cultural (que valoriza apenas as culturas locais) e/ou de patrimônio natural (que enfatiza trechos das linhas férreas), em abordagem nostálgica das antigas linhas férreas. Nos termos de Oliveira (op. cit.), quando o patrimônio industrial ferroviário é entendido em sua complexidade, pode oferecer um potencial maior para ser explorado, na perspectiva de atender às questões urbanas atuais e urgentes: a melhoria da mobilidade urbana, a redução de impactos ao meio ambiente, um contraponto aos acelerados processos de urbanização e massificação, entre outras questões.

No Brasil, existe uma diversidade de conjuntos ferroviários importantes que devem ser preservados, como afirma Soukef Júnior (2017). Com isso, é preciso analisar qual o trato que esses bens têm recebido e o quanto as ações de conservação desses espaços construídos podem trazer de contribuição para a sustentabilidade das cidades de hoje.

O TICCIH-Brasil reforça que a proteção, a conservação e a restauração do patrimônio industrial – fundamentado como um conjunto complexo de ações – possibilita atuar em favor da proteção dos direitos humanos, das agendas globais de desenvolvimento sustentável, da diluição de fronteiras entre o real e o virtual, das demandas por mobilidade urbana, em escala local, regional e global (TICCIH-BRASIL, 2020).

Um momento crítico no planejamento urbano ocorre em 1933, como aponta Espindola (2012), no Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), após a formulação da Carta de Atenas, quando profissionais e acadêmicos planejam soluções para resolver os problemas das cidades industrializadas ou em processo de industrialização. Nessa época, a cidade passa a ser pensada e desenhada, predominantemente, a partir de determinação específica para os lugares de moradia, lazer, trabalho e circulação, em preceitos instituídos por meio da criação de zonas específicas nas cidades, com destinação dos espaços separados por funções. O resultado disso, para os mais críticos, foi uma experiência desastrosa (LEFEBVRE, 2002).

O capítulo 2, desta dissertação, apresenta os reflexos dessa experiência nas frações territoriais em estudo.

Mas outra experiência ocorre em 1977, no âmbito dos debates realizados no Encontro Internacional de Arquitetos, em Machu Picchu, ainda em acordo com Espindola (2012), quando a temática acerca do planejamento urbano se expande para novos entendimentos, e o ecodesenvolvimento passa a ser compreendido como importante mediador dos processos urbanísticos, reconhecendo a necessidade de integração polifuncional e contextual urbana, de onde se derivou a ideia de desenvolvimento sustentável.

Mas para entender o conceito de ecodesenvolvimento, Montibeller Filho (1993) apresenta as dimensões da sustentabilidade difundidas por Ignacy Sachs, um dos pioneiros dos debates mais ampliados sobre a questão da sustentabilidade, segundo Monte-Mór (2015). O conceito difundido por Sachs inclui cinco dimensões da sustentabilidade. São elas: a sustentabilidade social, com a criação de postos de trabalho que permitem renda individual adequada a melhores condições de vida e a melhor condição de qualificação profissional, para reduzir as desigualdades sociais; a sustentabilidade econômica, com fluxo permanente de investimentos públicos e privados cooperativistas e endogeneização (ação por preceitos próprios), para aumentar a produção e as riquezas sem dependência externa; a sustentabilidade ecológica, que respeita os ciclos ecológicos, com produção de baixos índices de resíduos e priorização de consumo de energias renováveis; a sustentabilidade cultural, que pede por “soluções adaptadas a cada ecossistema” e o “respeito à formação cultural comunitária”, evitando os conflitos sociais com potencial regressivo; e, a sustentabilidade espacial ou geográfica – que parece ocultada nas atuais políticas públicas sobre sustentabilidade – com a democratização local e regional e construção de uma relação cidade-campo equilibrada, para evitar excesso de aglomerações (MONTIBELLER FILHO, op. cit.).

Para Sachs, a sustentabilidade “[...] há que ser ecológica, mas também social, econômica, espacial e cultural [...]. Caso contrário, não o será” (MONTE-MÓR, op. cit., p.61). Monte-Mór (op.cit.) reconhece desgaste na palavra sustentabilidade. Ele afirma que esse tema vai permanecer em debate por mais tempo, até que a sua compreensão seja ampliada e ressignificada, considerando que os modos de organização política, social, econômica e, também, de produção seguem em transformação.

O fato é que o modelo urbano-industrial explodiu e implodiu as cidades,

subordinando as pessoas e a natureza (MONTE-MÓR, 2015). O autor afirma que o modelo atual de acumulação capitalista globalizado continua se impondo (de modo mais acelerado) sobre todo espaço social, degradando os espaços naturais ainda existentes e excluindo as populações pobres, principalmente em países como o Brasil. Esse processo está longe do fim, pontua Monte-Mór (op. cit.). O mesmo autor acredita ainda que o modelo urbano-industrial precisa ser transformado em urbano-natural, no qual a natureza está imersa no urbano. Cita, a exemplo, os acampamentos do Movimento Sem Terra e as organizações não governamentais solidárias ou de agricultura urbana. Para o mesmo autor, a sustentabilidade consiste em um reaprendizado na convivência com a natureza no cotidiano, apropriando-se dos espaços urbano-regionais, por meio de relações urbano-naturais. Assim, o desafio para a sociedade está posto, na percepção do autor: construir urbanidades cujas práticas sociais de lazer, esporte, turismo e, até mesmo, de alimentação estejam inter-relacionadas com a natureza, que precisa ser recuperada e regenerada dentro dos espaços urbanos; reinventar a vida coletiva e resgatar os “espaços de sinergia”<sup>19</sup>.

Nesse sentido, cabe ainda salientar o que orienta Araújo (2021), quanto à necessidade de a sociedade acadêmica e a civil estarem atentas para agir no “mundo em dirupção” (no sentido de diruir, desmanchar), em transição de uma sociedade industrial para uma sociedade do conhecimento, “imersa em uma forte crise ambiental”, dentro de um “quadro social preocupante”, em “plena redefinição geopolítica”, em um tempo de rápido avanço da era digital.

Para Acosta e Brand (2018), se não há justiça ambiental, não há justiça social, e vice-versa. Segundo esses autores, a saída para tal crise deve ocorrer por meio do decrescimento do norte global e um pós-extrativismo do sul global. Isso significa frear a exploração de matéria-prima e reverter o processo. Por outro lado, Jacobs (1969), em “The Economy of Cities”, defende a ideia de que a expansão da economia, produzida nas cidades, deve partir da substituição das importações.

Faz-se necessário, portanto, compreender a importância das ações de preservação do patrimônio industrial portuário, dentro do tecido urbano, e ter um olhar atento, para que as ações futuras não repitam as mesmas ações predatórias do passado, sendo estas ações ainda presentes. E mais, é preciso que as novas ações sejam capazes de promover a regeneração do

---

<sup>19</sup> Os espaços de sinergia criativa dos estudos de Jane Jacobs (1969 apud MONTE-MÓR, 2015).

meio ambiente natural e humano, de modo a permitir a realização da sustentabilidade urbana integrada (social, econômica, cultural, espacial e ecológica), tal qual apontada por Montibeller Filho (1993) e complementada por Acosta e Brand (2018), Araújo (2021), Jacobs (1969) e Monte-Mór (2015).

### 1.3 PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E DIREITO À CIDADE

Segundo Pozo (2002), um fato importante de se destacar é que, até aos anos de 1980, na Europa, os planos sobre as ruínas industriais determinavam ações de conservação do patrimônio com um fim em si mesmo, sem a compreensão do patrimônio cultural como monumento histórico, conforme dito por Meneguello (2000). Pozo (op. cit.) afirma que não se pensava em conservar os valores intrínsecos a esse patrimônio; contudo, aos poucos, notou-se que essas ações causavam um “efeito perverso” no conjunto da região e que era necessário planejar as medidas de reconversão e de absorção das áreas abandonadas com maior rigor técnico.

No entrecruzamento das questões relativas ao patrimônio industrial e ao planejamento urbano, nessa mesma época, Mérenne-Schoumaker (1994) aponta que se deveriam considerar, ao menos, três diretrizes: (a) analisar as potencialidades do recinto abandonado; (b) elaborar um diagnóstico da situação econômica do conjunto urbano; e (c) perceber as tendências prospectivas do espaço regional e suprarregional. Mesmo que pareçam restritas, essas diretrizes podem ser consideradas um avanço do ponto de vista técnico, a despeito de não inserirem a participação da população nas ações.

No entanto, sabe-se hoje da inevitabilidade de se planejar as cidades de forma democrática e de se elaborarem planos que garantam que o patrimônio construído pela sociedade seja entendido e tratado como bem público. Sendo assim, o planejamento urbano está na ordem da ação coletiva de caráter político que incorpora a dimensão técnica. Nesse sentido, a importância do planejamento urbano, tal como dito de modo contundente por Tanaka (2017) e Vainer (2003), está naqueles que lutam para planejar e planejam para lutar, no intuito de garantir o direito à cidade para as pessoas que nela habitam e necessitam dos espaços e equipamentos das cidades. Pode-se concluir que o caráter sustentável do planejamento urbano também depende da garantia de direitos à população, sobretudo do direito à cidade.

Mas o que é “direito à cidade”? O “direito à cidade”, expressão introduzida pelo filósofo e sociólogo francês Henri Lefebvre, em 1968, desde a publicação do livro “Le Droit à la ville”, tem sido objeto de estudo de diferentes áreas das ciências e dos movimentos sociais, entendida, “[...] acima de tudo, como bandeira e como utopia”, segundo Carvalho e Rodrigues (2016, p. 3). Os mesmos autores alertam que o “[...] sistema capitalista, ao se apropriar da cidade, mercantiliza seus espaços e transforma a qualidade de vida em um bem de elevado preço, que poucas pessoas conseguem obter” (CARVALHO; RODRIGUES, 2016, p. 4).

O Instituto Pólis<sup>20</sup> propõe decifrar o direito à cidade como “um direito humano e coletivo”, que interessa às pessoas que vivem nas cidades hoje e às gerações futuras. E, por isso, é um “compromisso ético e político de defesa de um bem comum essencial a uma vida plena e digna em oposição à mercantilização dos territórios, da natureza e das pessoas” (INSTITUTO PÓLIS, 2020, s/p). Para Alves Santos Júnior (2015), o direito à cidade apresenta-se como “projeto utópico”, no sentido da “criação de uma vida alternativa urbana menos alienada”, um direito de reivindicar e de reconstruir uma nova cidade “na perspectiva da justiça social e da felicidade”, que depende do envolvimento e da luta do poder coletivo (ALVES DOS SANTOS JÚNIOR, op. cit., p. 203).

O mesmo Instituto Pólis ressalta, ainda, que “[...] resgatar essa dimensão utópica do direito à cidade é fundamental para alimentar as lutas atuais” (INSTITUTO PÓLIS, op. cit., s/p). O Instituto (op. cit., s/p) nos alerta que a “realidade urbana francesa não se mantém da mesma forma hoje em relação aos anos 1960, quando Lefebvre lançou seu livro”. Por isso, deve-se considerar que a realidade dos países da periferia do capitalismo é distinta. Mesmo que existam processos estruturantes globais de espoliação de direitos, há questões diferentes que emergem dentro de cada sociedade (INSTITUTO PÓLIS, op. cit.).

Carvalho e Rodrigues (2016), interpretando Lefebvre, explicam que o direito à cidade se subdivide em “direito de apreensão” e “direito de obra”. O direito de apreensão diz respeito ao direito de viver nas cidades e ter acesso à infraestrutura urbana de moradia, educação, trabalho, entre outros, enquanto direito de obra significa o direito de escolha para a construção

---

<sup>20</sup> O Instituto de Estudos, Formação e Assessoria em Políticas Sociais (Pólis) é uma organização da sociedade civil de atuação nacional, constituída como associação civil apartidária, pluralista e sem fins lucrativos. Desde 1987, dedica-se a estudos e pesquisas sobre questões urbanas, assessoria a governos locais e a organizações da sociedade civil, com foco na área de políticas públicas, pautando-se pela defesa do direito à cidade, conforme informações do *site* do Pólis.

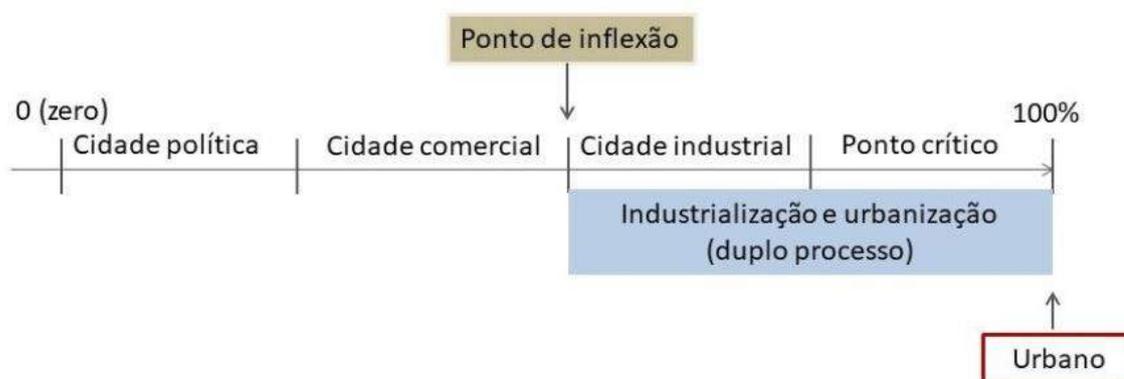
de uma cidade compatível com aos anseios e expectativas das pessoas (CARVALHO; RODRIGUES, op. cit.). Para isso, é necessário garantir e estimular o direito à participação democrática para a construção, ação, monitoramento, manutenção e revisão dos planos urbanos.

Mas o projeto utópico pelo direito à cidade, descrito por Lefebvre (2001), só será possível por meio da luta contra os poderes hegemônicos, contra o próprio modo de viver e agir no mundo cooptado pelo capital e pela alienação humana. Para o autor, a transformação do espaço urbano segue em construção. O urbano, tal qual compreendido por Lefebvre, não existe ainda (LEFEBVRE, op. cit.).

Lefebvre (op. cit.) explica a evolução das cidades associando-as à evolução humana. Para isso, ele apresenta uma linha do tempo do processo de urbanização, em curso, desde o “ponto zero” até a possível concretização do urbano. O “ponto zero” indica uma cidade predominantemente agrária, condição em que a humanidade se manteve por milhares de anos, destaca o autor. Na sequência da linha do tempo, ele apresenta a “cidade política”, a “cidade comercial”, a “cidade industrial” e o “ponto crítico”, representando este último a atual condição da humanidade.

A seguir, apresenta-se, na Figura 6, um esquema da linha do tempo proposta por Lefebvre (op. cit., p. 78), acerca do processo de construção da sociedade urbana. O ponto de inflexão, nesse caso, é determinado pelo início do processo de construção da sociedade urbana.

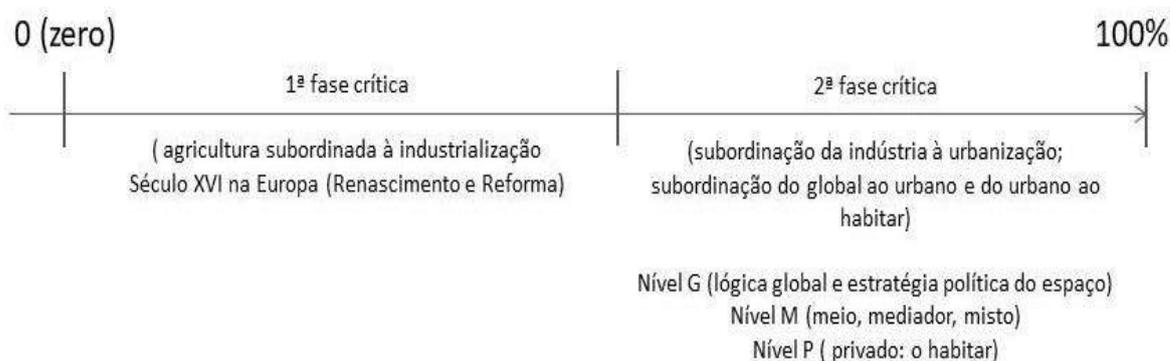
Figura 6 - Primeiro esquema espaço-temporal do processo de urbanização de Lefebvre



Fonte: elaborado pela autora, com base em Lefebvre (2001).

Mais adiante, Lefebvre (2002) traz uma crítica ao ideal ou “mito” modernista de que caberia aos arquitetos e urbanistas construir e organizar a vida social, econômica, entre outras. Para o autor, as tentativas, nesse sentido, tiveram um efeito contrário. Na Figura 7, expõe-se outro esquema apresentado por Lefebvre (2002, p. 96), em que o autor amplia sua análise sobre o processo de construção das cidades (urbanização).

Figura 7 - Segundo esquema espaço-temporal do processo de urbanização de Lefebvre



Fonte: elaborado pela autora, com base em Lefebvre (2002).

O período anterior ao ponto de inflexão, Lefebvre (op. cit.) denomina de “primeira fase crítica”, quando a agricultura está subordinada à industrialização (século XVI, na Europa). De acordo com o autor, após o ponto de inflexão, período que denomina de “segunda fase crítica”, tem início a fase da lógica global (“Nível G”), na qual a industrialização está subordinada ao urbano e o urbano ao habitar privado (“Nível P”); o Estado “Nível M” tende a explorar a sociedade, no lugar de servi-la e organizá-la.

A advogada brasileira Bianca Tavolari também pesquisou as manifestações pelo direito à cidade, a partir das primeiras teorias de Lefebvre, passando pela inclusão e difusão dessa expressão em âmbito acadêmico, até alcançar os movimentos sociais do Brasil e as manifestações de protestos mais recentes, ocorridas em 2013. Tavolari (2016) aponta duas entradas para compreender a discussão do direito à cidade, uma conduzida por estudiosos das teorias de Marx e de marxistas contemporâneos, e outra construída nas ruas por militantes dos movimentos sociais e de lutas urbanas.

É necessário compreender os conceitos e as teorias acerca da temática do direito à cidade e, contudo, considerar as reivindicações políticas dos movimentos sociais, reconhecer

as necessidades urgentes, insurgentes e específicas de cada cidade. Isso converge com o proposto por Tanaka (2017) e Vainer (2003), que afirmam que a busca pela garantia do direito à cidade deve aliar os saberes técnicos às ações políticas coletivas.

O direito à cidade revela a necessidade da construção de cidades com participação social e gestão democrática que promovam os direitos humanos: cultura, moradia, educação, escola, saúde, equipamento social, desenvolvimento econômico e, principalmente, que respeitem as crianças, as mulheres, os jovens, os negros, os povos originários, o grupo LGBTQIA+ e as pessoas com deficiências físicas e mentais. A defesa do direito à cidade é, também, a defesa do estado democrático de direito, que respeita as instituições democráticas e os movimentos sociais (FÓRUM NACIONAL DE REFORMA URBANA, 2021).

Nesse sentido, no Brasil, a Constituição da República Federativa do Brasil (1988) estabelece, no artigo 182, que: “A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal [...] tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes”. Após a regulamentação desse artigo, no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), a política de desenvolvimento urbano apresenta os instrumentos para serem aplicados em direção à construção de cidades sustentáveis (BRASIL, 2001).

De acordo com Rolnik e Saule Júnior (2001), o Estatuto da Cidade traz normas de interesse social e preconiza que a aplicação dos instrumentos precisa atender as diretrizes fixadas na Lei: combater a especulação imobiliária, permitir a gestão democrática da cidade, garantir o direito a cidades sustentáveis, promover urbanização e regularização fundiária das áreas urbanas ocupadas pela população de baixa renda, entre outras diretrizes. Com isso, atingir a meta principal de transformar as cidades brasileiras em cidades mais justas, humanas, democráticas e sustentáveis (ROLNIK e SAULE JÚNIOR, op. cit.). Esses são os objetivos principais constituídos por representantes da sociedade brasileira e dispostos no Estatuto da Cidade.

Um exemplo de instrumento da Constituição de 1988 que pode ser utilizado para combater a especulação imobiliária é denominado “direito de preempção”. De acordo com Miranda (2010), com esse instrumento, é possível ao poder público antecipar-se às ações de especulação imobiliária sobre áreas de interesse de preservação, uma vez que terá preferência na aquisição de tais áreas ou imóveis, em relação aos agentes imobiliários.

Frota (2019) afirma que os privilegiados não irão promover uma sociedade mais justa e considera um avanço, a institucionalização do direito à cidade na figura do Estatuto, destacando o Brasil como o primeiro caso no mundo a ter reconhecimento legal quanto a essa questão. O autor alerta, citando Harvey (2008, p. 74), que a luta pelo direito à cidade:

“[...] está muito longe da liberdade individual de acesso a recursos urbanos: é o direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade. Além disso, é um direito comum antes de individual já que esta transformação depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo de moldar o processo de urbanização” (HARVEY, 2008, p. 74).

Seguindo o mesmo entendimento de Frota (2019) e de Harvey (2008), Maricato (2007) afirma que as leis são aplicadas conforme as circunstâncias, e os planos diretores têm se distanciado da prática, mantendo-se desvinculados da gestão urbana. A autora destaca que é preciso “construir a consciência da cidade real com suas deficiências e injustiças” e “desconstruir a cidade virtual”, erigida com base no “marketing” urbano e por meio dos interesses globais do capital (MARICATO, op. cit., p. 68). Isso se reflete na realidade atual, com a pandemia causada pela Covid-19, na qual ficou evidente a quantidade de pessoas invisibilizadas<sup>21</sup> no Brasil.

Miranda (2019) descreve que é preciso entender que cidade e patrimônio cultural estão intimamente conectados, desde quando a humanidade percebeu que viver em grupo dentro de um mesmo espaço é bom para sua segurança, alimentação, bem-estar e moradia. Por meio do convívio de pessoas, em antigos povoados, foi possível transformar os espaços ocupados em lugares de organização e de práticas sociais, as quais determinaram suas “formas de ser, fazer e viver” e, no decorrer do tempo, estruturaram a “geografia da urbe”, ressalta Miranda.

As palavras de Miranda (op. cit.) refletem o discurso incisivo em Lefebvre (2008) sobre algo que se perdeu e que precisa ser regatado: o prazer e a vontade de construir juntos, no campo da práxis, unindo o que foi separado. No encontro e no convívio, com as diferenças e os conflitos. No exercício de uma verdadeira democracia, será possível construir outra cidade e outra sociedade (LEFEBVRE, op. cit.). De fato, pessoas são seres sociais que

---

<sup>21</sup> De acordo com o sociólogo Cândido Grzybowski, as pessoas invisibilizadas pertencem a grupos humanos “[...] concretos, variáveis em tamanho conforme os territórios em que habitam e os momentos históricos da sociedade, condenados pelos processos e estruturas sociais vigentes a viver à margem, em estado de exclusão social, destituídos de cidadania e das condições mínimas de dignidade humana” (s/p, 2019). Disponível em: [ibase.br/2019/07/11/a-invisibilizacao/opinioao/](http://ibase.br/2019/07/11/a-invisibilizacao/opinioao/). Acesso em: 20 dez. 2021.

necessitam de estarem juntos para construir seus grupos sociais e, por consequência, sua urbe e identidade cultural. Como aponta Miranda (s/p, 2019):

“Dentro dessa perspectiva, **toda cidade é histórica**, na medida em que, a partir do momento em que ela nasce já se constitui fenômeno social e passa a acumular registros materiais e imateriais da vivência de seus moradores. Por isso, o cuidado com o patrimônio cultural não deve se restringir somente a núcleos centenários ou formalmente reconhecidos como detentores de um acervo cultural excepcional, mas, ao contrário, deve perpassar as políticas de gestão urbanística de todas as cidades, das mais antigas às mais recentes, sejam portentosas ou singelas” (MIRANDA, 2019, s/p, grifo nosso).

Em acordo com o Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001), Miranda afirma que as ações de

“[...] proteger, preservar e recuperar o patrimônio cultural não é uma mera faculdade ou opção dos administradores das cidades e executores das políticas urbanas municipais. Essas ações consistem em “[...] um dever indeclinável, uma inafastável imposição de ordem pública e interesse social em prol do bem coletivo” (MIRANDA, 2019, s/p).

Portanto, defender o direito à cidade também é defender o direito à memória social coletiva e o direito ao patrimônio cultural. Nas palavras de Fenelon (1992), esses temas precisam ser politizados e articulados com as lutas pela qualidade de vida, pela preservação do meio ambiente, pelos direitos à pluralidade e, principalmente, pelo **direito à cidadania cultural**.

Com base nesse mesmo entendimento, entre os anos de 1989-1992, no Brasil, a população da cidade de São Paulo experimentou políticas urbanas que aliaram intervenções urbanas às questões referentes ao patrimônio cultural, durante a gestão da prefeita Luiza Erundina. São exemplos o projeto de restauro do Palácio das Indústrias, o projeto da Praça da Sé até o Largo do Arouche, a Operação Urbana Anhangabaú e o Concurso Nacional de Ideias para Renovação e Preservação do Bexiga (MARRETI, 2017). De acordo com Marreti (op. cit.), a expectativa da nova gestão, àquela época, era inverter a lógica excludente da anterior e incentivar a participação popular nas decisões políticas. Para isso, Erundina pôde contar com educadores e pesquisadores, por exemplo: Paulo Freire (então Secretário da Educação) e Ermínia Maricato (então Secretária de Habitação e Desenvolvimento Urbano), citando alguns atores políticos relevantes (MARRETI, op. cit.). E é a partir desse novo entendimento, na

perspectiva da construção de políticas urbanas sustentáveis, em diálogo com o patrimônio industrial portuário existente (contexto urbano) que defende esta dissertação.

De acordo com Andrade e Almeida (2015), essa decisão de inverter a lógica excludente de planos de desenvolvimento urbano, impulsionada pela imposição de projetos de exclusivos de desenvolvimento industrial, também ocorre na Itália, no final do século XX, por intermédio do arquiteto italiano Alberto Magnaghi, o qual cria a Escola Territorialista Italiana. Nela Magnaghi defende cinco dimensões de pesquisa e intervenção para o planejamento e gestão dos territórios, dando ênfase ao planejamento urbano participativo. Ao nosso ver, as dimensões defendidas por Magnaghi e apresentadas por Andrade e Almeida (2015) dialogam com as dimensões apontadas por Montibeller Filho (1993) sobre o “ecodesenvolvimento” difundido por Ignacy Sachs, no lugar de “desenvolvimento sustentável”, que Magnaghi denomina de “desenvolvimento autossustentável”, segundo Andrade e Almeida (2015).

A ideia de “desenvolvimento autossustentável”, defendida pela Escola Territorialista Italiana, reforça a dimensão social política em defesa da endogeneização, também citada por Montibeller Filho (op. cit.), para que os processos de desenvolvimento regional fortaleçam as culturas e economias locais, por decisões da própria população, convergindo com o debate sobre o direito à cidade, como dito: o direito de fazer as próprias escolhas e construir juntos outra cidade e outra sociedade (LEFEBVRE, 2008). Isso na “perspectiva da justiça social e da felicidade” (ALVES DOS SANTOS JÚNIOR, 2015), desconstruindo a cidade virtual (MARICATO, 2007) e construindo coletivamente um “patrimônio vivo” (CHOAY, 2011). E por que não sobre o patrimônio cultural construído pelos trabalhadores e trabalhadoras?

Por outro lado, quando há retrocessos (desrespeito às legislações e aos acordos), excluindo a participação popular, especialmente dos debates sobre o patrimônio cultural, as decisões políticas não são justas e sustentáveis. Um exemplo disso, citado por Kühl (2017), ocorre no ano de 2010, quando houve grande polêmica envolvendo um dos galpões do Porto do Valongo, em Santos (SP). Segundo Kühl, o armazém do complexo ferroviário do Porto – um conjunto preservado, por meio de tombamento, aprovado pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (Condephaat) –, pertencente à antiga ferrovia do Estado de São Paulo e testemunho da história do período cafeeiro, inaugurado em 1867, foi parcialmente demolido (KÜHL, op. cit.). Nas

palavras da autora: “A percepção da arquitetura do armazém, limitada à sua terça-parte, foi mutilada, pois suas proporções foram radicalmente alteradas [...]” (KÜHL, op. cit., p. 100). A autora acrescenta: um “[...] fato irônico, que mostra ainda mais incoerência na ação, foi a construção de um novo galpão, no mesmo complexo ferroviário, perto do armazém amputado, para abrigar o museu do Bonde” (KÜHL, op. cit., p. 101).

Nesse sentido, cabe comentário acerca do trabalho de Sorte (2016), que, em pesquisa de mestrado, dedicou-se a estudar os projetos de “revitalizações” em áreas portuárias das cidades de Rio de Janeiro, Recife e Porto Alegre. Sorte associou a pesquisa sobre o planejamento urbano das áreas portuárias às temáticas da paisagem e dos movimentos sociais. Naquele momento, o país possuía diversas obras em andamento, em função das Olimpíadas e da Copa. Esses megaeventos, segundo a mesma autora, impulsionaram a política urbana de Operação Urbana Consorciada<sup>22</sup> (OUC), instrumento regulamentado pelo Estatuto da Cidade. Mas, a OUC vem sendo utilizada de modo invertido de sua função e, portanto, contra a construção de cidades mais justas e sustentáveis (MARICATO; FERREIRA, 2002).

O Projeto Porto Maravilha apresentou-se com o objetivo de transformar a antiga área portuária da cidade do Rio de Janeiro em um polo comercial e ponto turístico no circuito internacional (SORTE, op. cit.). Para Rolnik (2015), esse interesse transformou a “Cidade Maravilhosa” em um campo de luta pelo direito à cidade. Uma nova fase de acumulação do capital financeiro, que originou mapas de despejos, na cidade do Rio de Janeiro, a partir de um plano estratégico perverso, envolvendo um caráter ilusório de melhoria da qualidade de vida dos moradores (ROLNIK, op. cit.).

Sabe-se que o “[...] desenvolvimento capitalista sempre é especulativo” (HARVEY, 2005, p. 187) e se mantém dentro de uma lógica excludente e promotora de crises. Para Gonçalves e Costa (2020, p. 100): “As crises mundial, brasileira, carioca e da região portuária do Rio de Janeiro estão claramente entrelaçadas. Todas têm exigido um ciclo agressivo de expropriações de direitos, contratos, bens e serviços públicos e coletivos”. Concluem esses autores que

---

<sup>22</sup> “Considera-se Operação Urbana Consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área **transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental**” (Estatuto da Cidade, Seção X, Art. 32, § 1º, grifo nosso).

“A lógica é explorar o potencial de (re)mercantilização de espaços ainda não mercantilizados [...] Essas expropriações tem se mostrado profundamente violentas tanto físicas quanto simbolicamente [...] o ciclo expropriador das crises tem gerado distúrbios nas estruturas e regras institucionais e regulatórias dos sistemas políticos contemporâneos” (GONÇALVES; COSTA, 2020, p. 101).

Castriota e Braga (2016) também iniciaram um debate sobre essa questão, problematizado a partir do que eles denominam de “patrimônio insurgente” no Brasil. Para eles, as ocupações em espaços abandonados e/ou não utilizados trazem à luz as lutas em torno do direito à cidade e à memória. Os autores reforçam a importância do debate sobre as lutas mais recentes – que evocam os manifestos da década de 1970 na defesa da redemocratização das cidades –, e citam algumas experiências, entre dezenas de outras, a exemplo: do “Ocupa Porto do Capim”, em João Pessoa (PB); do “Ocupa Estelita”, em Recife (PE); e do “Ocupa o Quadrado”, em Pelotas (RS). As lutas por esses espaços, segundo Castriota e Braga (op. cit.), apontam para um novo processo na luta pela preservação do patrimônio no Brasil.

O exemplo do “Ocupa Estelita”, narrado por Sorte (2016), apresenta uma luta contra o projeto “Novo Recife”, por meio dos intensos e constantes movimentos sociais, e contra a destruição do patrimônio industrial do Cais José Estelita. No ano de 2019, houve significativas perdas do patrimônio industrial, com a demolição dos galpões e eliminação da ferrovia da antiga área da RFFSA, que se situavam no terreno do Cais, de acordo com Nascimento (2019).<sup>23</sup> Um desfecho desastroso para o patrimônio industrial e, conseqüentemente, para a população que lutava para que os espaços fossem reconvertidos para o uso coletivo.

Ainda que a perda do patrimônio industrial somado ao novo empreendimento na orla de Recife apresente impacto destruidor da identidade dessa cidade, e mesmo que pareça que foi uma luta perdida, não se podem perder de vista as palavras de Rolnik (2015, p. 405), quando ela descreve

“[...] que essas lutas vão consolidando uma confrontação política em que o território é visto, de um lado, como espaço para a vida e sua reprodução e, do outro, como um *playground* para o capital financeiro. Nesse confronto, toda ocupação, toda resistência *no* lugar e *do* lugar é um posto avançado, um protótipo para outras formas de pensar e viver nossas cidades” (ROLNIK, 2015, p. 405).

---

<sup>23</sup> Ler “Linha do tempo: terreno do Cais José Estelita é alvo de disputas há sete anos” no Diário de Pernambuco. Disponível em: [diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2019/03/linha-do-tempo-terreno-do-cais-jose-estelita-e-alvo-de-disputa-ha-set.html](http://diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2019/03/linha-do-tempo-terreno-do-cais-jose-estelita-e-alvo-de-disputa-ha-set.html). Acesso em: 20 mai. 2021.

Na cidade de Porto Alegre, em 2021, as obras no Cais Mauá seguem os mesmos modelos anteriores, elitistas e excludentes, com apoio do Estado e em benefício dos grandes empreendedores. O projeto de “revitalização” de parte do conjunto de galpões do Cais Mauá, alvo de denúncias ao Ministério Público<sup>24</sup>, por descaracterização e risco de perda do patrimônio industrial, inaugurou o Cais Embarcadero, em 2021.<sup>25</sup> Contudo, a Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) e representantes do “Coletivo Cais Cultural Já” seguem em defesa do patrimônio industrial, para que a área não seja privatizada e para que a reconversão ofereça espaços públicos de educação e cultura.<sup>26</sup>

Observa-se que os referidos projetos de requalificação de antigas áreas portuárias se apresentam pautados, unicamente, na mercantilização e no aumento do valor da terra, promovendo a expulsão da população moradora da região, que, na maioria das vezes, encontra-se em situações de vulnerabilidade. No entanto, ainda há quem se iluda com a transformação desses locais, por meio dos projetos ditos inovadores. Como bem descreve Harvey (2005, p. 176) sobre a lógica empreendedora: “Acima de tudo, a cidade tem de parecer um lugar inovador, estimulante, criativo e seguro pra se viver e visitar, para divertir-se e consumir”.

Nas palavras de Rolnik (2015, p. 341), “[...] raízes profundas enlaçam empreiteiras e agentes públicos [...]”, enquanto Vainer (2011) expressa que as leis estão completamente livres de controle político. Aliás, este último é contundente ao pontuar que aquilo que se tem permitido é a democracia direta do capital financeiro. Dito de outro modo: “A cidade de exceção se afirma, pois, como uma nova forma de regime urbano” (VAINER, 2011, p. 10).

Prosseguindo, Vainer (op. cit.) destaca que, antes, o urbanismo moderno fordista e autoritário apresentava restrições ao capital. Agora, porém, o urbanismo neoliberal privilegia as negociatas em detrimento de uma norma geral (VAINER, op. cit.). Não há dúvidas de que, há tempos, a cidade é um negócio lucrativo.

---

<sup>24</sup> Informações disponíveis em: [jornalja.com.br/ambiente/ministerio-publico-recebe-denuncia-de-dano-ao-patrimonio-no-cais-maua/](http://jornalja.com.br/ambiente/ministerio-publico-recebe-denuncia-de-dano-ao-patrimonio-no-cais-maua/). Acesso em: 10 abr. 2021.

<sup>25</sup> Informação do Jornal do Comércio do Rio Grande do Sul. Disponível em: [www.jornaldocomercio.com/\\_conteudo/economia/2021/05/792986-embarcadero-abre-no-cais-maua-com-reservas-esgotadas-ate-domingo.html](http://www.jornaldocomercio.com/_conteudo/economia/2021/05/792986-embarcadero-abre-no-cais-maua-com-reservas-esgotadas-ate-domingo.html). Acesso em: 16 jun. 2021.

<sup>26</sup> Ler “Projeto propõe ‘ocupação cultural’ do Cais Mauá como alternativa à privatização. Estudos técnicos apontariam que há viabilidade econômica para revitalização do Cais voltada para ocupação cultural” em Sul21. Disponível em: [sul21.com.br/noticias/geral/2021/11/projeto-propoe-ocupacao-cultural-do-cais-maua-como-alternativa-a-privatizacao/](http://sul21.com.br/noticias/geral/2021/11/projeto-propoe-ocupacao-cultural-do-cais-maua-como-alternativa-a-privatizacao/). Acesso em: 03 jan. 2022.

Desse modo, entende-se que lutar pela salvaguarda do patrimônio cultural – e, em especial, pela do patrimônio industrial – torna-se cada vez mais urgente, na perspectiva de lutar pelo direito à cidade. Isso devido, sobretudo, às ocorrências de perda do patrimônio industrial para o mercado financeiro/imobiliário, a despeito da população que resiste e luta para que esses lugares sejam reconvertidos para uso coletivo da população. É necessário o enfrentamento desses conflitos, então, tendo em vista outras parcerias entre o setor público e privado, desde que estas sejam feitas com a população, e não mais, quase que de modo exclusivo, com o mercado financeiro.

O patrimônio cultural, entendido como um bem coletivo reafirma a importância do mapeamento, da catalogação, da inventariação e da reinserção do patrimônio industrial na dinâmica atual das cidades, assim como o direito à cidade destaca a importância dessa problemática nos processos de planejamento urbano participativo e contínuo dentro dos territórios. A luta pelo direito à cidade pode se entrelaçar à luta pelo direito ao patrimônio urbano industrial, considerando que os processos de industrialização se inserem nas dinâmicas de transformações de diversas áreas portuárias em todo o mundo e no Brasil, em um arco temporal iniciado no final do século XIX e estendido até os dias atuais.

Por fim, pode-se inferir, acerca da importância da formulação de planos para o patrimônio industrial e projetos participativos democráticos, que estes devem ser alinhados a estudos e pesquisas acadêmicas e às pautas dos movimentos sociais. Vislumbra-se, com isso, uma junção de conhecimentos, experiências, demandas sociais concretas, a partir da atuação de distintos atores sociais.

## **CAPÍTULO 2 - REFERENTES HISTÓRICOS DO PORTO DE VITÓRIA**

Neste capítulo, apresenta-se um histórico do mais antigo patrimônio industrial portuário situado no entorno da Baía de Vitória (ES), da mesma forma que busca descrever os processos e dinâmicas urbanas que transformaram e ainda transformam as frações territoriais onde se inserem, tendo como referências de base as pesquisas de Siqueira (1980; 1994) e Campos (2004; 2011; 2017). Escolhe-se contar a história do Porto de Vitória destacando os impactos referentes à sustentabilidade urbana e ao direito à cidade, de acordo com os apontamentos apresentados no primeiro capítulo desta dissertação.

É iniciada a exposição dos antecedentes de tais processos e dinâmicas, neste estudo, a partir da fundação da Villa de Victória, ainda no período colonial. Em seguida, passa-se pelos primórdios do processo de urbanização, em fins do século XIX – com a chegada das ferrovias no entorno da Baía de Vitória – e pela criação oficial do Porto de Vitória, já no século XX. E, por fim, alcança-se a modernização portuária e suas fases industriais posteriores até o ano de 2022, com a privatização do Porto de Vitória.

Destaca-se que embora o levantamento dos vestígios do patrimônio industrial considere os bens materiais construídos a partir do ano de 1895 – com a implantação da primeira ferrovia para o Porto de Vitória –, os antecedentes históricos permitem compreender parte das transformações da morfologia urbana da área, especialmente após o início do processo de industrialização. Além disso, possibilitam perceber a importância dos rios e da atividade dos catraieiros (bem imaterial) para o transporte de cargas e passageiros, durante séculos, bem como o lugar das localidades em estudo na discussão, quais sejam as que se encontram no entorno da Baía de Vitória, que foram impactadas, após 1942, com a chegada da Companhia Vale do Rio Doce, atual Vale S.A.

O início da periodização<sup>27</sup>, que inclui “os antecedentes da construção do Porto de Vitória”, data do ano de fundação da Santa Casa de Misericórdia de Vitória do Estado do Espírito Santo, em 1545, quando esta se localizava na Vila do Espírito Santo – a primeira vila da capitania, por isso hoje denominada de Vila Velha –, sendo a Santa Casa transferida para a Ilha de Vitória em 1605. Fato que evidencia a atuação da Igreja, com seus conhecimentos técnicos, no processo de formação das cidades colonizadas. Encerra-se esse primeiro período,

---

<sup>27</sup> A periodização definida pela autora segue no texto e no Anexo A (p.296).

recortado pela autora, com o plano de Moniz Freire em curso: construção das linhas férreas e ocupação do solo.

O segundo período, “construção do patrimônio industrial portuário”, data do ano de implantação da primeira ferrovia, 1895, até a consolidação do patrimônio industrial no município de Cariacica, com a construção do Estádio da Desportiva Ferroviária, por meio da Companhia Vale do Rio Doce, em 1966. Este segundo período é subdividido em duas partes. A primeira delas inicia-se no ano de 1895 e se estende até o ano da criação do “Plano de Urbanização de Vitória” por Henrique de Novaes, em 1933, considerado a gênese institucional do processo de segregação social e espacial nas cidades de Vitória e Vila Velha, conforme será exposto em momento adiante. Já a segunda parte, inicia-se no ano de 1934, com a inauguração do Parque Industrial Garoto (Fábrica de Chocolates Garoto S.A.) nas proximidades da área do porto, situado a Avenida Jerônimo Monteiro, no bairro Glória, no município de Vila Velha. Nesta época, o percurso entre a fábrica e o porto era realizado por bondes, que seguiam até as proximidades das duas estações de trem: a extinta Vitória-Rio e a Vitória-Minas. Ambas as estações partiam de Vila Velha. O final desta periodização data de 1966, ano de inauguração do Porto de Tubarão – o porto de minério fino – na parte continental norte da cidade de Vitória.

No terceiro período, “continuidades e transformações portuárias”, o ano de 1967 marca a continuidade da construção de um patrimônio industrial portuário na Baía de Vitória, mas o início de um processo devastador de um modelo de desenvolvimento econômico falido, dentro da lógica econômica do capitalismo global. A base industrial vinculada à mineração e ao mercado do comércio marítimo internacional tem acentuado, ao longo do tempo, impactos não somente no ambiente natural, mas, sobretudo no ambiente urbano construído. Nota-se ainda o empobrecendo a população local, a destruição e o desaparecimento do patrimônio da mobilidade urbana, da história do trabalho, da evolução das tecnologias e das comunicações, conforme o entendimento deste trabalho, acerca do patrimônio industrial portuário em estudo: o Porto de Vitória. Ainda no terceiro período, e conforme citado na introdução desta dissertação, dá-se destaque: para a exclusão dos catraieiros da Baía e Vitória, em 2015 (CAMPOS, 2017); para o abandono da antiga Estrada de Ferro Leopoldina (Vitória-Rio) – inclusive com apresentação do projeto de reforma da Estação elaborado em 2020, o qual desconsidera a existência da linha férrea (CARLETTO; CAMPOS, 2022) –; e, finalmente, em 2022, para a privatização do Porto de Vitória. Trata-se de recente processo de privatização de

portos no Brasil, constituindo a primeira experiência de uma política nacional, com intuito de dar continuidade às privatizações dos demais portos brasileiros.

## 2.1 ANTECEDENTES DA CONSTRUÇÃO DO PORTO DE VITÓRIA: 1545-1893

Consoante à historiografia local, desde 1535 – ano do início da colonização da capitania do Espírito Santo (ES), na antiga Vila do Espírito Santo, atual Prainha (Vila Velha) –, o local do porto consistia em um cais, dentre vários outros que se encontravam ao redor da Ilha de Vitória. Assim, para compreender como se consolidou o patrimônio industrial portuário da área de estudo, faz-se necessário apresentar os antecedentes da construção desse patrimônio, tais como os processos de escolha e formação dos locais do Porto de Vitória e da implantação de seus dois troncos ferroviários. Nesse sentido, cabe datar em linha do tempo<sup>28</sup> os principais fatos e acontecimentos, as datas de construção de edificações e de linhas férreas, cais, praças, vias, equipamentos públicos e privados, dentre outros elementos relacionados às atividades e áreas portuárias. A cronologia é apresentada no Quadro 1 e abrange o período entre 1545 e 1893.

Quadro 1 - Cronologia dos antecedentes da construção do Porto de Vitória (1545-1893)

1545	1551	1605	1631	1716	1740
Fundação da Santa Casa de Misericórdia (Vila Velha).	Fundação da Villa da Victória (Vila Nova).	Hospital da Caridade de Nossa Senhora da Misericórdia junto à Capela da Misericórdia, no Largo Pedro Palácios (Vitória).	Mapa com identificação dos trapiches e engenhos. (Vila Velha e Cariacica)	Registro dos Catraieiros no Rio Marinho (Roças Velhas).	Primeiro canal construído no Brasil ligando a Baía de Vitória ao Rio Jucu, passando pelo Rio Marinho.
1767	1808	1818	1849	1859	1860
Primeiros aldeamentos da região de Vitória.	Carta Régia - Abertura dos portos às nações amigas de Portugal.	Relato do naturalista francês Saint-Hilaire sobre a travessia entre a ilha e o continente por barca.	Criação da Rua da Alfândega.	Construção do Cais das Colunas.	O Cais das Colunas passa a Cais do Imperador.
1881	1882	1891	1892	1892-96	1893
Primeiros estudos de viabilidade técnica sobre a instalação portuária.	Inauguração do Cais da Imperatriz.	Constituição de 1891 (criação dos estados federativos).	Inauguração do Jardim Municipal no lugar do Cais da Imperatriz.  Ligação do Cais do Imperador com a Rua da Alfândega (atual Avenida Jerônimo Monteiro).	Moniz Freire declara o foco de seu governo: a construção das linhas férreas e a ocupação do solo.	Novos estudos sobre a melhor localização para a instalação portuária.

Fonte: elaborado pela autora.

<sup>28</sup> As principais fontes da linha do tempo serão referenciadas ao longo do texto.

É importante destacar que existe uma relação entre a história do Espírito Santo e a da Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de Vitória. Como descrito no *site* da Santa Casa de Vitória (2018):

“A história desta irmandade se confunde com a história da própria sociedade capixaba; é seu retrato. Escravos e senhores, pobres e ricos, comerciantes, artífices, profissionais liberais, grandes e pequenos funcionários, a Igreja, todos envolvidos nas atividades do que, desde o advento da ideologia cristã, se convencionou chamar CARIDADE e atualmente se denomina assistência social” (SANTA CASA DE VITÓRIA, 2018).

Essa Irmandade teve sua fundação no século XVI, em 1545, por Vasco Fernandes Coutinho, sendo a segunda instituição do Brasil com essa tipologia, depois da criação da Confraria da Misericórdia Bras Cubas, na cidade de Santos (São Paulo), de acordo com a Santa Casa de Vitória (2018).

No ano de 1551, Vasco Fernandes Coutinho transferiu a sede da capitania para a Ilha de Santo Antônio (antiga Fazenda do militar Duarte de Lemos), e, posteriormente, a ilha passa a ser denominada de Villa da Victória (KLUG, 2009). No mesmo ano, o primeiro padre designado para esta vila foi o padre Afonso Brás, sendo ele, além de padre, carpinteiro e arquiteto, o qual construiu uma casa próximo ao local atual Porto Comercial de Vitória, à Rua General Osório, local que ficou conhecido como Porto dos Padres (CAUS, 2012). A colonização só foi possível com as técnicas de trabalho, sejam elas realizadas por padres e militares, sejam elas realizadas por índios colonizados e escravos africanos, esses escravos além de compartilhar suas técnicas de trabalho, ficavam com os trabalhos braçais.

Posteriormente, em 1587, Vasco Coutinho irá convidar os padres da ordem Franciscana para se instalarem na Ilha de Victória (CANAL FILHO; REIS; ANDRADE; BLANK, 2010). Nos arredores do recorte da área de estudo, os topônimos existentes registram a presença dessa ordem em Vitória, a exemplo: Convento de São Francisco e a rua do cais São Francisco (antigo cais São Francisco). Por este antigo cais chegavam catraias com alimentos e materiais de construção e, no mesmo local, eram despejados os barris de dejetos da população, de acordo com Elton (1999).

Em 1605, a Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de Vitória é transferida da Vila do Espírito Santo (Vila Velha) para o Hospital da Caridade de Nossa Senhora da Misericórdia, junto à Capela da Misericórdia, no Largo Pedro Palácios. A Santa Casa de

Vitória passa a funcionar no edifício em que o atual hospital se encontra instalado (primeiro hospital do estado, visto nas Figuras 8 e 9), após sua inauguração em 19 de maio de 1912 (SANTA CASA DE VITÓRIA, 2018).

Figura 8 - Fotos da Santa Casa de Misericórdia em Vitória



Fonte: Santa Casa de Vitória (2018).

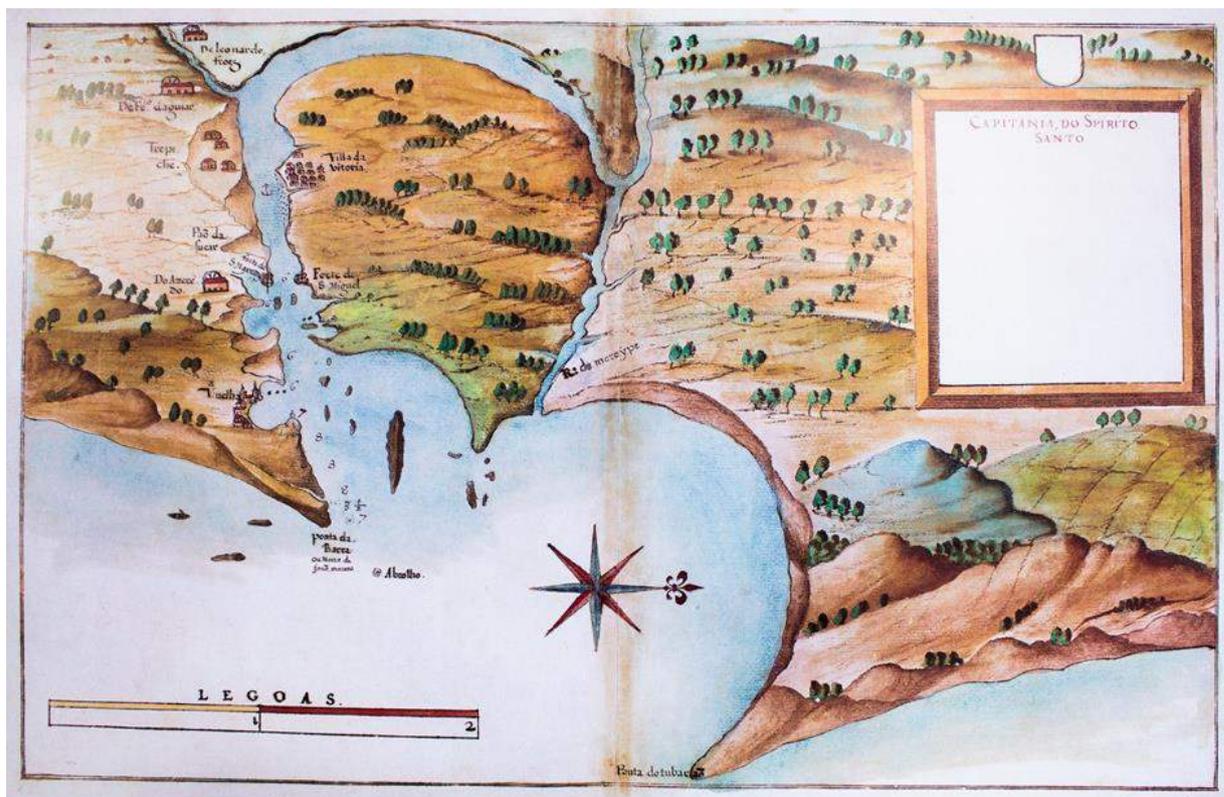
Figura 9 - Vista do mangal do Campinho com Santa Casa de Misericórdia ao fundo



Fonte: TSCHUDI (2004). Nota: “Vista do mangal do Campinho com Santa Casa de Misericórdia ao fundo (montagem com fotos de Victor Frond). Observar elementos naturais: Baía de Vitória e cadeia de montanhas dos atuais morros de Argolas e Pão de Açúcar em Vila Velha e serras do Anil e do Mochuara em Cariacica” (Campos, 2011, p. 28).

Outro importante registro apresenta a cartografia da indústria açucareira, no entorno da Baía de Vitória, de Dom Jerônimo de Ataíde, uma obra de autoria de João Teixeira Albernaz. A cartografia desenhada por Albernaz indica os locais dos engenhos e trapiches, representados por uma edificação com uma grande roda vista pela metade, que existiam em Vila Velha e Cariacica no ano de 1631 (Figura 10). Não há mais vestígios dessas construções nos locais.

Figura 10 - Cartografia da Capitania do Espírito Santo em 1631



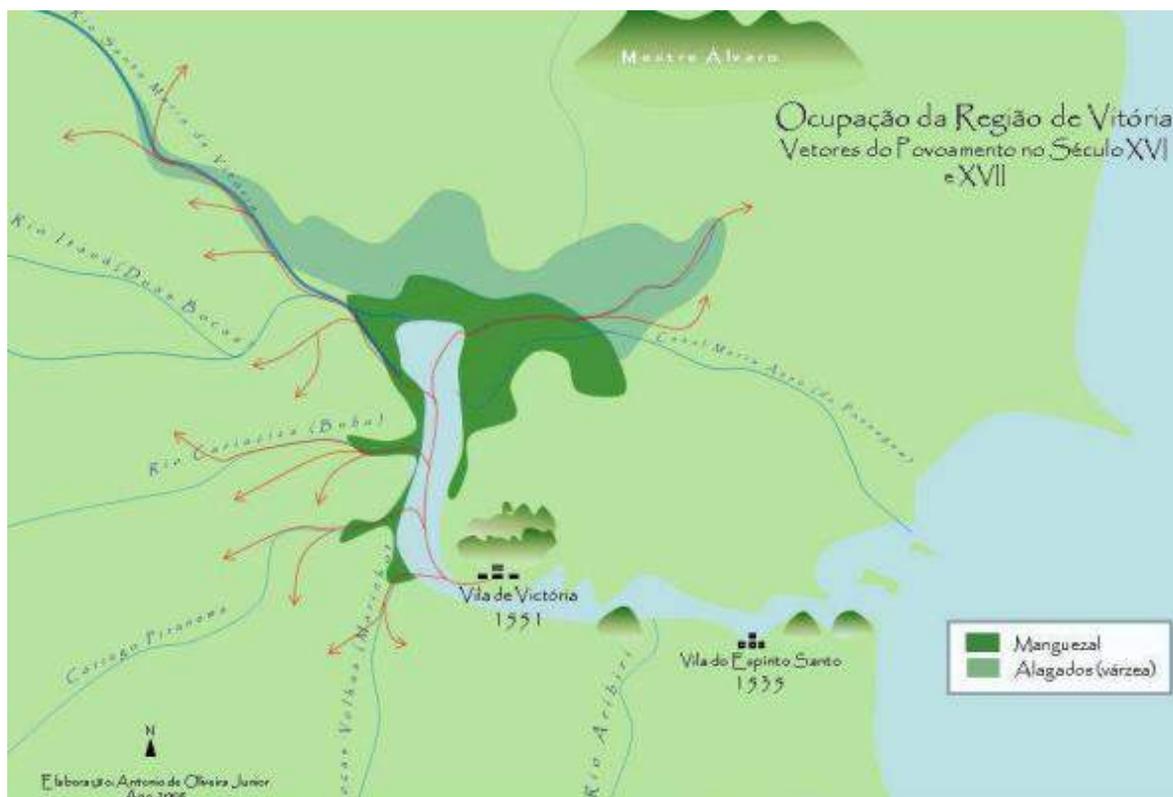
Arquivo: Biblioteca Itamaraty, Rio de Janeiro. 1631.

Segundo Oliveira Júnior (2009), o desenvolvimento econômico contava com a ação da Companhia de Jesus<sup>29</sup>, que utilizava a mão-de-obra dos nativos para o cultivo das fazendas produtivas da Igreja. Nessa época, houve uma dependência do conhecimento dos indígenas, principalmente no trato com a terra e na força de trabalho, dentro das fazendas e aldeias situadas às margens dos rios que deságuam na Baía de Vitória (OLIVEIRA JÚNIOR, op. cit.), conforme apresentado na Figura 11, sobretudo os rios Santa Maria da Vitória (a noroeste) e Marinho (Roças Velhas, ao sul). Gurgel (2020) afirma que

“Ficaram famosos os **canoeiros** do Rio Santa Maria, por onde escoava a produção da região serrana. Durante meio século, as tropas de burro traziam a produção de uma larga faixa do interior montanhoso até o chamado Porto da Pedra, em Cachoeiro de Santa Leopoldina – e daí voltavam com suprimentos para os aglomerados que cresciam no interior do Estado. Essa viagem de ida e volta chegava a durar semanas” (GURGEL, 2020, p.38, grifo nosso).

<sup>29</sup> A Companhia de Jesus é a Ordem dos Jesuítas, fundada pelo basco Inácio de Loyola, aprovada oficialmente pelo Papa Paulo III, em 27 de setembro de 1540 (COMPANHIA DE JESUS, 2021). A Companhia de Jesus foi banida do Brasil em 1759, de acordo com a Santa Casa de Vitória (2018).

Figura 11 - Desenho da ocupação da Região de Vitória. Vetores do povoamento no século XVI e XVII



Fonte: Oliveira Junior (2009).

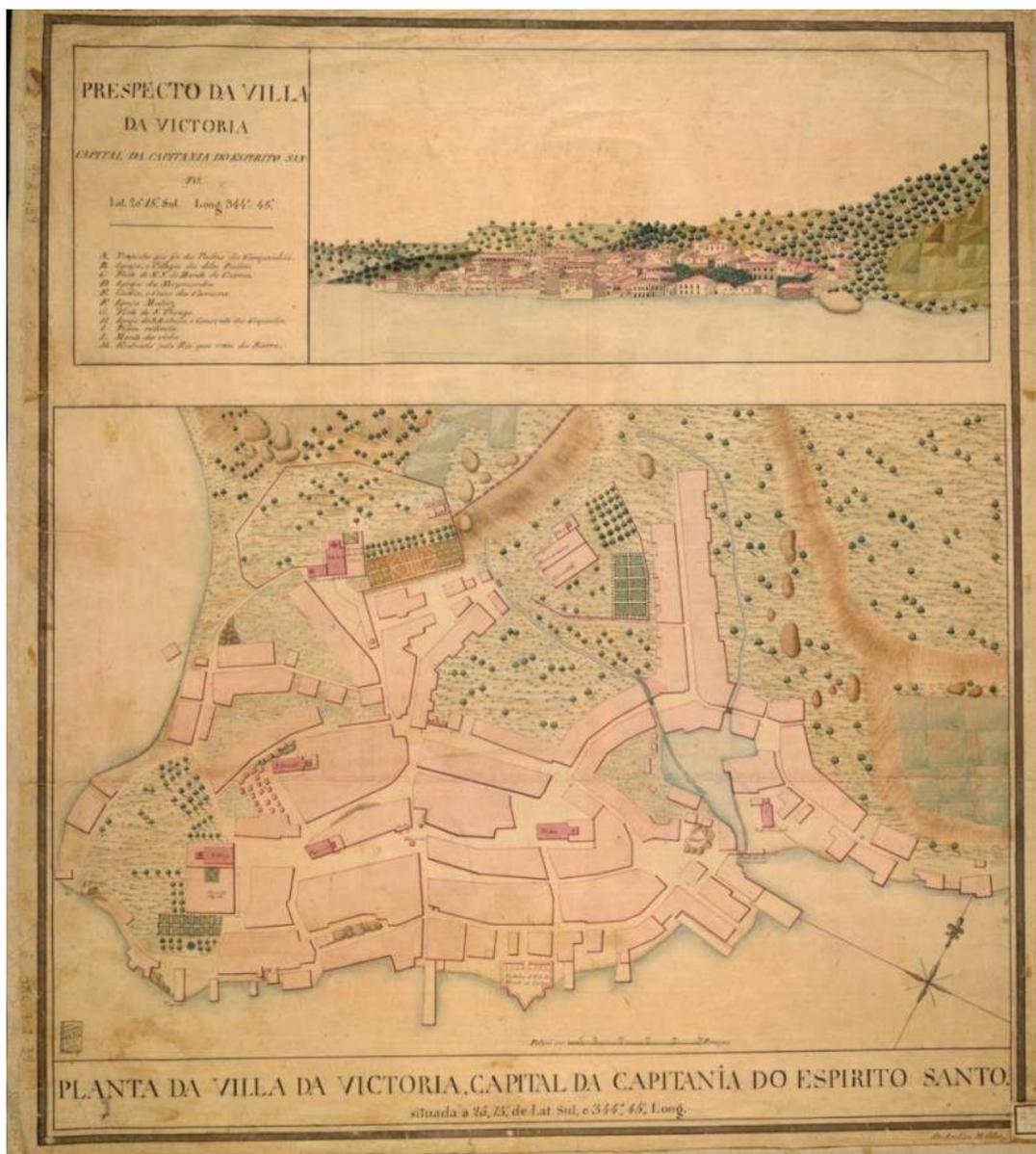
Segundo informações do Museu Vivo da Barra do Jucu (2021a), os catraieiros (canoeiros) também estavam presentes no Rio Marinho, entre os atuais municípios de Cariacica e Vila Velha. Eles vinham das terras produtivas da Fazenda Araçatiba, local de apoio e moradia dos jesuítas, desde 1716, conforme mencionado anteriormente. A fazenda estava localizada às margens do Rio Jucu e conectada ao Rio Marinho, por meio de um canal de 300 metros (o primeiro a ser construído no Brasil), por onde as mercadorias da fazenda escoavam, a partir de 1740, até a Baía de Vitória, chegando até a Vila Rubim<sup>30</sup>, na Ilha de Vitória (MUSEU VIVO DA BARRA DO JUCU, 2021a).

A seguir, na Figura 12, no “Prespecto da Villa da Victória”, ilustração da paisagem local no ano de 1767, por José Antônio Caldas. A ilustração apresenta uma cidade colonial de contornos irregulares e diversos pontos de atracagem ao redor da ilha e uma paisagem de vegetação exuberante, casas de taipa, cobertas com sapé ou “palha de pindoba” (CAUS, 2012), e as áreas de pastagem de características ainda rurais. A qual se manterá por mais um

<sup>30</sup> Francisco Alberto Rubim foi governador do Espírito Santo entre os anos de 1812 e 1819 (CAUS, 2012).

século, mesmo com a abertura dos portos mais adiante. Nessa época, a população capixaba era de 24.587 pessoas, entre elas 12.100 escravos e existiam 3.729 casas e 75 engenhos (CAUS, 2012). Nenhum desses engenhos existe mais, nem tampouco há alguma menção sobre a existência dos mesmos.

Figura 12 - “Prespecto da Villa da Victória”: capital da capitania do ES em 1767



Fonte: Biblioteca Nacional. Autor: José Antônio Caldas.

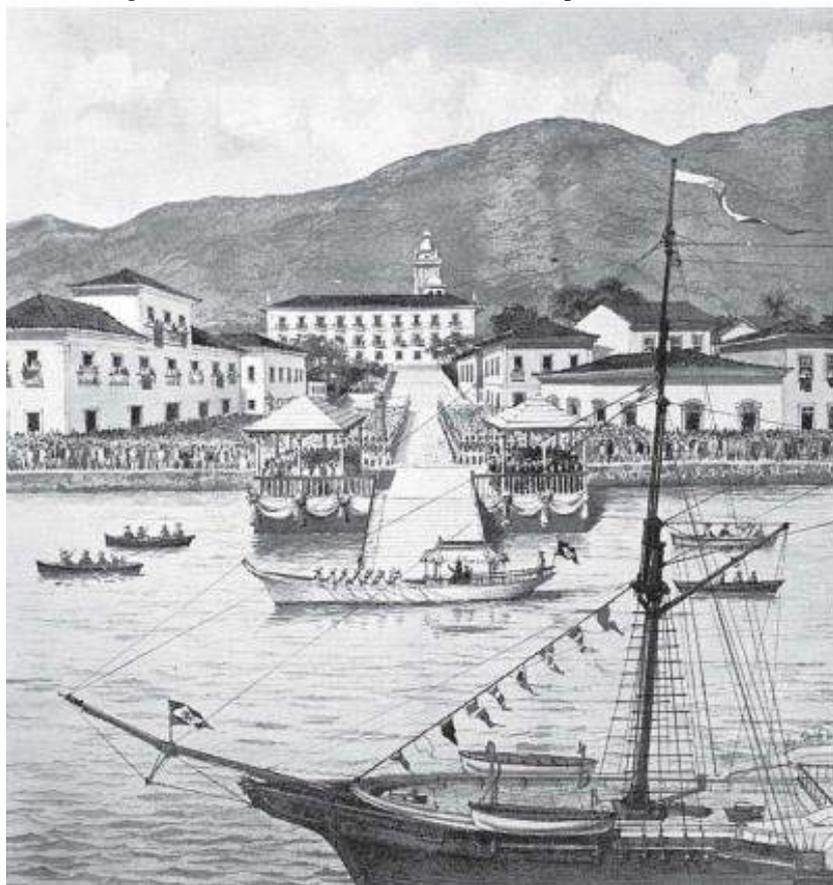
O ano de 1808 marca a abertura dos portos às nações amigas de Portugal, de acordo Higa (2022). De acordo com Caus (2012), o Espírito Santo, ainda, pertencia à jurisdição da Bahia e sua separação ocorre um ano após abertura dos portos às nações amigas de Portugal, em 1809.

Quase uma década depois, um importante relato descreve como se fazia a travessia entre a ilha e continente no ano de 1818. O naturalista francês Auguste de Saint-Hilaire (2002, p. 37-38) diz:

“Vi apenas uma piroga embaixo da colina de cujo topo contemplara a baía do Espírito Santo e essa piroga estava presa a correntes, com cadeado. Felizmente, o homem que me havia mostrado o caminho quando eu supusera tê-lo errado, disse-me que possuía uma barca e consegui que a trouxesse [...]. No dia seguinte pela manhã o capitão mor, como me prometera, mandou-me uma **barca** até o sítio de Santinho [Pedra d’água]. Minha bagagem foi transportada para o outro lado da baía e meus burros a atravessaram a nado, fazendo parada numa ponta de terra” (SAINT-HILAIRE, 2002, p. 37-38, grifo nosso).

De acordo com Bellini (2014), no ano de 1849, abre-se a Rua da Alfândega, no Centro de Vitória, e, no ano de 1859, constrói-se um cais de madeira, denominado Cais das Colunas, no porto natural de Vitória, determinando o principal acesso de pessoas e mercadorias à Ilha de Vitória, o qual fronteava a escadaria de acesso ao antigo Colégio dos Jesuítas (atual Palácio Anchieta). Esse cais passou a ser denominado Cais do Imperador (Figura 13), após a visita do imperador D. Pedro II, no ano de 1860 (BELLINI, op. cit.).

Figura 13 - Foto do desenho do Cais do Imperador em 1860



Fonte: Rocha (2008). Nota: Reconstituição histórica e desenho de Jorge Eduardo.

A partir de 1881, com o objetivo de centralizar o comércio do Espírito Santo – visto que esse dependia do porto comercial do Rio de Janeiro –, projeta-se a ideia da construção de um porto comercial em Vitória, no local do Cais do Imperador. Na ocasião, foi executado um estudo de viabilidade técnica, pelo engenheiro inglês William Milnor Roberts, para apontar o melhor local para a construção do Porto de Vitória, com a conclusão de que o melhor local seria o continente, não a ilha (SIQUEIRA, 1980). No ano seguinte, em 1882, inaugura-se outro cais na Ilha de Vitória, o Cais da Imperatriz, também chamado Cais do Santíssimo, no mesmo terreno hoje ocupado pelo atual Centro Cultural Sesc Glória (BELLINI, 2014).

Após uma década, inicia-se o processo de urbanização em Vitória, logo após a Proclamação da República e, com a Constituição de 1891, quando se substitui a monarquia pela república, e as províncias passam a ser estados. Segundo Bellini (op. cit.), no ano de 1892, o Cais do Imperador abre-se para a Rua da Alfandega, e, no lugar do Cais da Imperatriz, foi construído o Jardim Municipal, todos eles espaços típicos do início do período republicano. No entanto, neste período, a única edificação abastecida por água encanada era a fábrica de cerveja Serrat & Schimidt, construída em 1884 (CAUS, 2012), da qual, também, não se tem mais vestígios.

Em seguida, no ano de 1893, o engenheiro Alfredo Lisboa apresenta novos estudos de viabilidade técnica, para verificar o melhor local para as instalações do Porto de Vitória, e conclui que a melhor localização do Porto de Vitória é no continente, no atual município de Vila Velha, conforme apontado por Roberts, em 1881 (SIQUEIRA, op. cit.).

Os estudos de viabilidade para as instalações do porto aconteceram no mesmo período em que o governador José de Mello Carvalho Moniz Freire (1892-1896) havia declarado o foco de seu governo: a construção das linhas férreas e a ocupação do solo (QUINTÃO, 2008). Isso com o objetivo de acelerar o fluxo do transporte e diminuir os custos do escoamento do café que vinha das fazendas do interior para ser exportado por Vitória (COSTA, 1982). A responsabilidade para construção do ramal Sul ficou a cargo da Companhia Sapucaí, mas a companhia teve problemas financeiros, o que levou Moniz Freire a cancelar o contrato de concessão, segundo Quintão (op. cit.). Diante disso, o governo assume a continuidade da construção, aponta o autor.

## 2.2 A CONSTRUÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL PORTUÁRIO: 1895-1966

Tal como apresentado anteriormente, o período de construção do patrimônio industrial portuário se divide em duas partes, sendo a primeira delas iniciada em 1895, com a conclusão do primeiro trecho da Estrada de Ferro Sul, entre Argolas (Vila Velha) e a Fazenda Araçatiba, no atual município de Viana. A cronologia desta primeira parte segue apresentada adiante, no Quadro 2.

Quadro 2 - Cronologia do período de construção do patrimônio industrial portuário (parte 1): 1895-1933

1895	1896	1902	1903	1903	1904
Inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo. (posterior E.F. Leopoldina)	Plano de Saturnino de Brito (Novo Arrabalde)	Projeta-se a construção do Cais de atracação em Argolas (Vila Velha).	O Largo d'Alfândega passa a ser Praça Santos Dumont (Atual Praça Oito).	Inauguração da Capitania dos Portos (atual Casa Porto das Artes Plásticas).	Inauguração do primeiro trecho ferroviário da E.F.V.M.
1905	1905	1905	1906	1907	1908
Reforma do Jardim Municipal que passa a abrigar o Eden-Parque.	Inauguração da Estação São Carlos (Porto Velho) da E.F.V.M.	Relato dos catraieiros no Rio Santa Maria da Vitória.	Criação oficial da Companhia Porto de Vitória (C.P.V.) e autorização para o início das obras.	Inauguração de serviço de bonde por tração animal.  Estreia do cinematógrafo no Eden-Parque	Mudança da E.F.V.D. (Vitória-Diamantina) para E.F.V.M. (Vitória-Minas), de Diamantina (MG) para Itabira (MG).
1908	1909	1909	1910	1910	1911
Intensificação do comércio com Minas Gerais (MG).	Implantação do sistema de abastecimento de água.  Intervenção no Rio Duas Bocas.	Reforma da Praça Santos Dumont (antigo Largo da Alfândega).  Criação da Escola de Aprendizes Artífices do ES.	A Praça Santos Dumont passa a se chamar Praça Oito de Setembro.	Conclusão da Estrada de Ferro Sul, em Vila Velha e Eletrificação das linhas de bonde, em Vitória.	Início oficial das obras do Porto de Vitória.
1912	1912	1912	1914	1916	1918
Registro da Estação Victória da Estrada de Ferro Sul (Vila Velha).	Inauguração do sistema de bondes elétricos dos dois lados da baía.	Inauguração do Hospital da Santa Casa.	Interrupção das obras do Porto de Vitória devido a Primeira Guerra Mundial.	Primeiros aterros da Avenida Capixaba, na região onde hoje se localiza a Avenida Jerônimo Monteiro.	Fundação do Sindicato dos Estivadores e dos Trabalhadores em Estiva de Minérios do Estado do Espírito Santo.

Fonte: elaborado pela autora.

Continuação do Quadro 2 - Cronologia do período de construção do patrimônio industrial portuário (parte 1):  
1895-1933

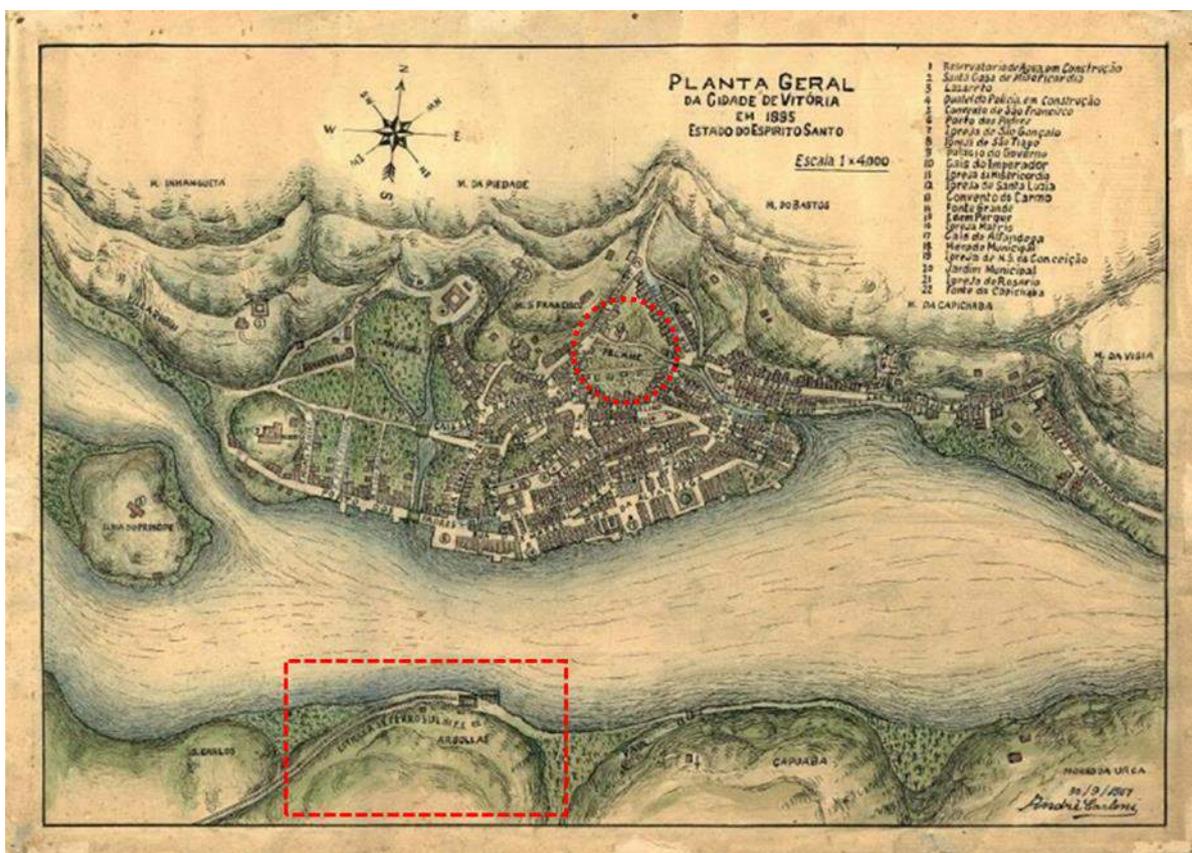
1918	1922	1924	1924	1924	1925
Fundação da Associação Beneficente dos Ferrovirios da Estrada de Ferro Vitória-Minas (atual Hospital Estadual, em Vila Velha).	Aquisição da Ilha da Fumaça pela Família Guimarães.	Extinção do Éden-Parque. Abertura da Avenida Capixaba (atual Avenida Jerônimo Monteiro).	Criação dos distritos de Argolas e Jucu, no município do ES, e anexados ao município de Vitória. Lei Estadual n.º 1.445, de 10 de julho de 1924.	A Companhia Porto de Vitória foi encampada pelo Serviço de Melhoramentos de Vitória.	Construção do Viaduto Caramuru.
1925	1926	1926	1926-1927	1927	1927
Reinício das obras do Porto de Vitória.	Início da construção do Edifício Glória (antigo Éden-Parque).	Início da construção dos três primeiros Armazéns do Porto de Vitória.	Origem do bairro Alagoano em Vitória.	Início da construção da Ponte Florentino Avidos.	Inauguração do prédio da Estação São Carlos da E.F.V.M. (atual Museu da Vale).
1928	1928	1929	1929	1929	1929
Circulação do primeiro jornal vespertino de A Gazeta e criação do trabalho infantil de pequeno jornaleiro.	Inauguração da ES-080 entre Santa Leopoldina e Cariacica.	Conclusão dos armazéns 1 e 2 do Porto de Vitória.	1ª da Festa de São Pedro na Baía de Vitória	Criação da fábrica de balas H. Meyerfreund & Cia. (atual Chocolates Garoto S/A), em um galpão na Prainha, em Vila Velha.	Criação do trabalho infantil de vendedor de balas.
193-	1931	1932	1933-1945	1933	1933
Inauguração da Sociedade Técnica de Materiais (Sotema) e oficina de vagões de Itacibá, em Cariacica.	Vitória adquire o distrito de Vila Velha, desmembrado do extinto município de Espírito Santo, pelo Decreto Estadual n.º 1.102, de 27 de abril de 1931.	Criação do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias dos Estados do Espírito Santo e Minas Gerais (SINDFER ES/MG).	Plano de Urbanização de Vitória por Henrique de Novaes.	Criação dos bairros operários: Vila Rubim, Ilha do Príncipe, Caratoira e Santo Antônio.  Inauguração do "Monumento ao Trabalho" na Praça Ubaldo Ramalhete Maia (antigo Pelame).	Criação dos bairros industriais: Aribiri e Argolas, em Vila Velha, com os "necessários bairros proletariados satélites".

Fonte: elaborado pela autora.

A Estrada de Ferro Sul (Figura 14), posteriormente denominada de Leopoldina, tinha o objetivo principal de escoar em direção ao Porto de Vitória, sobretudo, a produção de café

proveniente da região sul do estado e servia ao transporte intermunicipal (conectando a capital Vitória com cidades ao sul do ES e vice-versa) e interestadual de passageiros (conectando a capital Vitória à capital Rio de Janeiro). A Figura 14 apresenta, também, a localização do antigo Pelame. Nesse local funcionava um curtume, sobre um charco, que foi aterrado pelo governador Rubim (ELTON, 1999). Parte desse espaço foi transformada em praça – atual Praça Ubaldo Ramalheite Maia – e em mais dois outros logradouros: as ruas Coutinho Mascarenhas e Gama Rosa, de acordo com Elton (1999).

Figura 14 - Planta geral da cidade de Vitória em 1895

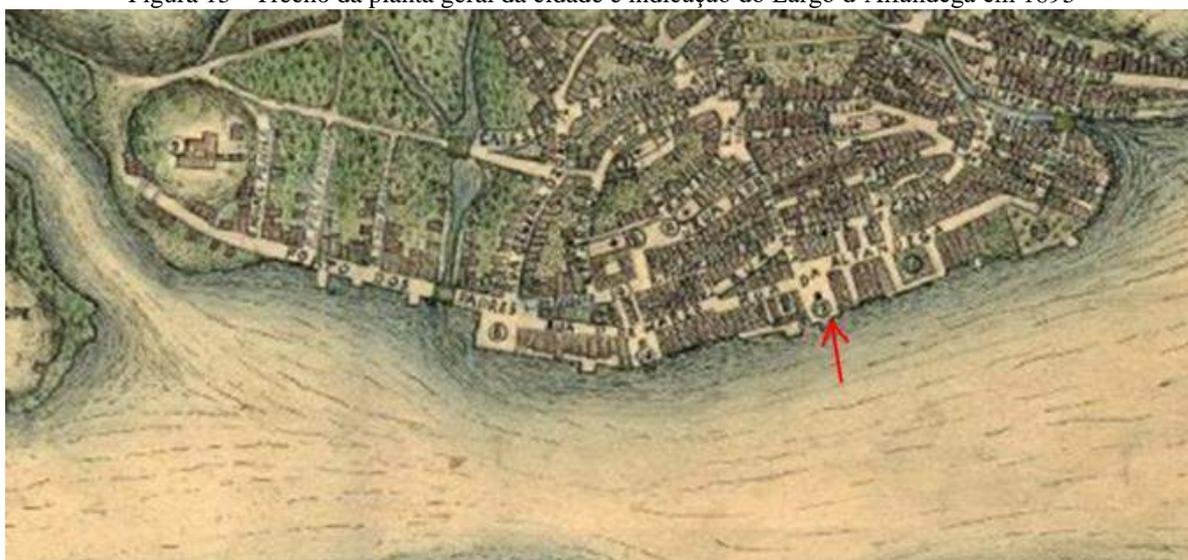


Fonte: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo. Nota: local de conexão entre as estações ferroviária e hidroviária (no retângulo tracejado vermelho) indicado pela autora. Observar o local do Pelame no centro da imagem num círculo em vermelho.

No ano de 1896, a cidade de Vitória recebe um projeto de expansão, quase exclusivamente de uso residencial, com área projetada de pelo menos cinco vezes o tamanho do centro urbano existente, de acordo com Mendonça (1999) e Pimentel (2006). De acordo as autoras, o projeto denominado “Projecto de um Novo Arrabalde” foi elaborado pela Comissão de Melhoramentos da Capital sob a coordenação do engenheiro-chefe, o sanitarista Francisco Saturnino Rodrigues de Brito.

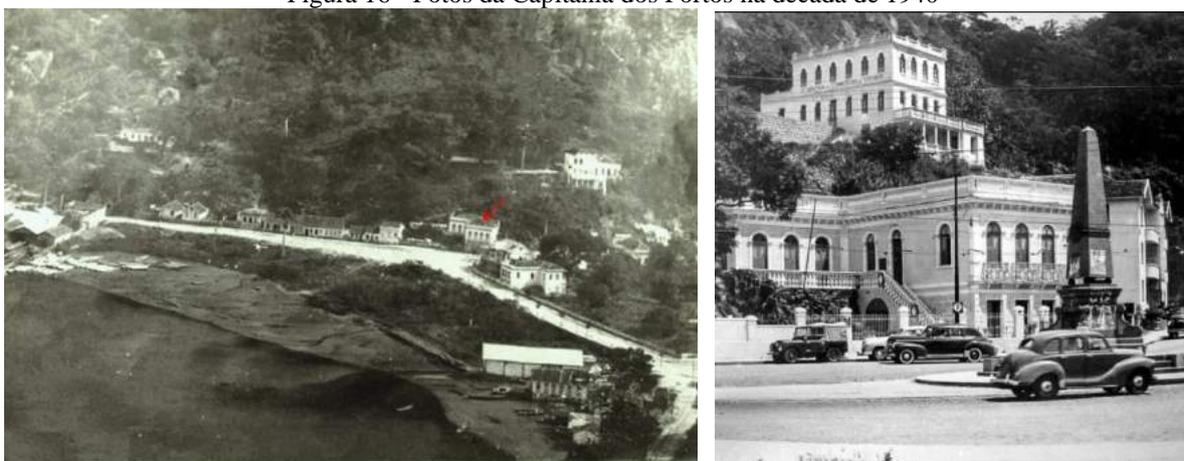
Apenas em 1902, após a confirmação do local para a construção do porto, projetam-se o terminal da Estrada de Ferro Vitória-Minas e o Cais de atracação em Argolas (Vila Velha), ao lado da Estrada de Ferro Sul (SIQUEIRA, 1980). Segundo Bellini (2014), em 1903, o Largo d'Alfândega transforma-se em Praça Santos Dumont (atual Praça Oito de Setembro, indicada na Figura 15) no mesmo ano em que se inaugura a Capitania dos Portos (atual Casa Porto das Artes Plásticas, edifício apresentado na Figura 16).

Figura 15 - Trecho da planta geral da cidade e indicação do Largo d'Alfândega em 1895



Fonte: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo. Nota: Representação de parte da planta geral da cidade em 1895 com indicação do local do Largo d'Alfândega (em vermelho) adaptado pela autora.

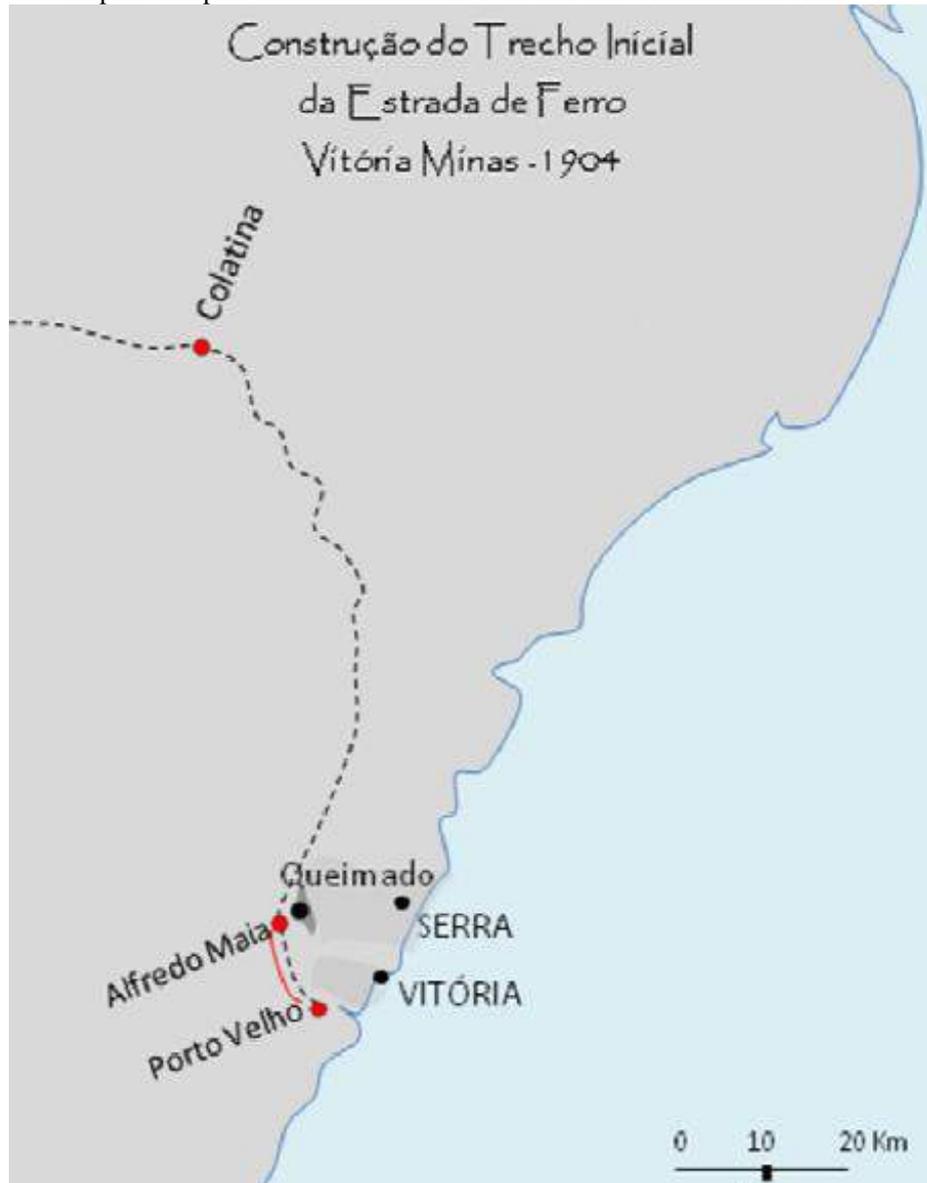
Figura 16 - Fotos da Capitania dos Portos na década de 1940



Fonte (foto à esquerda): Campos (2011), acervo IPHAN-ES. Nota: Indicação do local da antiga Capitania dos Portos pela autora. Fonte (foto à direita): acervo do Arquivo Geral de Vitória. Observar o obelisco que se situava na Praça Oito na década de 1930.

No ano de 1904, inaugura-se o primeiro trecho da Estrada de Ferro Vitória-Minas (SIQUEIRA, 1980), entre o Porto Velho e Alfredo Maia, conforme se pode ver no Mapa 1, do relatório da *Itabira Iron Ore Company* (OLIVEIRA JÚNIOR, 2009). A partir da inauguração desse trecho de ferrovia, o trabalho dos catraieiros enfraqueceu nos locais que se concentravam os portos naturais do Rio Santa Maria da Vitória, segundo Costa (1982).

Mapa 1 - Mapa do trecho inicial da Estrada de Ferro Vitória-Minas em 1904



Fonte: Oliveira Júnior (2009). Relatório da *Itabira Iron Ore Company*.

Portanto, foi no governo de Moniz Freire que se planejou a ligação dos dois troncos ferroviários até o Porto de Vitória (Mapa 2), dentro de um período de crescente exportação e alta do preço do café, de acordo com Quintão (2008). Segundo o autor, o primeiro tronco

ligou Vitória ao Rio de Janeiro<sup>31</sup> e, com isso, manteve a Região Sul capixaba cortada por apenas um ramal, durante um período de 20 anos, para garantir a exclusividade de saída do café pelo Porto de Vitória. O segundo tronco seguia até Belo Horizonte (MG) e continua ativo, tanto para transporte de *commodities* (grãos e minério de ferro) quanto para o transporte de passageiros. A inauguração da Estação da Ferrovia Vitória-Minas ocorre em 1905, com nome de Porto Velho, posteriormente, denominada de Estação São Carlos.

Mapa 2 - Mapa do local dos dois troncos ferroviários até o Porto de Vitória



Fonte: Siqueira (1980). Nota: local de encontro dos dois troncos ferroviários (em vermelho) indicado pela autora.

<sup>31</sup> O Rio de Janeiro foi a capital federal do Brasil entre os anos de 1763 e 1960.

Mesmo com a nova dinâmica ferroviária e o gradual enfraquecimento do trabalho dos **catraieiros** no Rio Santa Maria da Vitória, Neves e Pacheco (1995) registram um expressivo relato sobre esse ofício no período de modernização do Porto de Vitória. À época,

“Foi certamente num desses botes atapetados e de nomes sugestivos que o historiador Ceciliano Abel de Almeida, que seria o primeiro prefeito de Vitória no governo Jerônimo Monteiro, atravessou a baía para perder o trem quando ia assumir, em 1905, o emprego de engenheiro na Companhia Vitória Minas. O relato está em sua obra *Desbravamento das selvas do Rio Doce* [...]: “*Não fomos bastante previdentes. Não contamos com a maré vazante e com a distância do cais, fronteiro ao Hotel de Europa, a Porto Velho. Quando o catraieiro dobrou a ilha do Príncipe, com remadas rápidas e vigorosas, o sino da estação provisória deu a partida do comboio, a locomotiva um longo apito, e começou a arfar em ritmo que se foi mais e mais acelerando para vencer, com menos dificuldade, a rampa de Itacibá*”. Cremos que talvez tenha sido esta a mais recuada menção nominalmente feita aos **catraieiros**, em documento de nossa historiografia memorialista” (NEVES; PACHECO, 1995, p. 14-15, grifo nosso).

Confirma-se que, desde o século XVI, os moradores e visitantes do atual Centro Histórico de Vitória dependeram apenas dos catraieiros para acessar as localidades do entorno e, a partir do final do século XIX, para chegar até as duas mais importantes ferrovias do Estado, em Argolas, no município de Vila Velha: a Estrada de Ferro Sul e a Estrada de Ferro Vitória-Minas. Ambas tiveram seus primeiros trechos inaugurados, respectivamente, em 1895 e 1904, conforme apresentado no Quadro 2 (p. 71-72).

Em Vitória, no ano de 1905, o Jardim Municipal construído no primeiro governo de Moniz Freire (1892-1896) passou por reformas, durante o governo de João Pedro das Neves, as quais transformaram o Jardim em “Éden-Parque”. Esse novo equipamento ficava situado na Rua da Várzea (atual Sete de Setembro), de acordo com Elmo Elton, em seu livro *Logradouros antigos de Vitória* (1999). No lugar do Jardim Municipal, foram construídos dois galpões, sendo que o primeiro era dotado de um palco, e o segundo se mantinha “debruçado” sobre o mar, com mesas de bilhar e botequim, de onde se embarcava ou desembarcava sentido estações ferroviárias, por meio das catraias (ELTON, 1999).

Partindo de Vila Velha, os trechos ferroviários necessitavam transpor as águas do Rio Marinho e seguir por Cariacica. Para isso, foram construídas duas pontes (pontilhões) de ferro entre Vila Velha e Cariacica, conforme localização demarcada na Figura 17. A primeira ponte, construída para a Estrada de Ferro Sul (atual “Ponte Preta”, Figura 18) fica localizada entre o bairro de Cobi de Baixo, em Vila Velha, e os limites dos bairros Jardim América e Vasco da Gama, em Cariacica.

Figura 17 - Foto aérea da localização das pontes das ferrovias sobre o Rio Marinho em 2022



Fonte: *Google Earth* (2022). Observar o trecho do Rio Marinho (tracejado em azul) e local das pontes de ferro (1-“Ponte Preta” e 2- Ponte da E.F.V.M.) indicados pela autora.

Figura 18 - Foto da ponte da Estrada de Ferro Sul (“Ponte Preta”) em 1895



Fonte: acervo de M.A. da Silva Jr. Autor: desconhecido.

A segunda – Ponte da E.F.V.M. – foi construída para a Estrada de Ferro Diamantina, posteriormente denominada Estrada de Ferro Vitória-Minas (Figura 19), a qual se localiza próxima à Baía de Vitória.

Figura 19 - Foto da ponte da Estrada de Ferro Vitória-Minas (antiga Diamantina) em 1907



Fonte: Silva (2017). Acervo de José Luiz Pizzol.

De acordo com Bonicenna, Lima Junior e Soares (1994), foi a partir de 1906, no governo de Jerônimo Monteiro, que o estado começou a responder sobre os ditos atrasos da modernização do Espírito Santo. Segundo apontamentos de Bonicenna, Lima Junior e Soares (1994, p. 32), o Espírito Santo “[...] ainda não participava do movimento de modernização e progresso que acontecia em outros estados”. Nesse momento, o Porto de Vitória inicia seu processo de estruturação. Para isso, foi elaborado um programa de urbanização, tal como escrito a seguir:

“O programa de urbanização elaborado por Jerônimo Monteiro compreendeu: drenagem, aterros, água e esgotos, limpeza pública, cemitério público, matadouro municipal e lavanderia. No campo urbanístico: jardins, parques, arborização, alargamentos de ruas, iluminação pública e particular, arruamentos e edifícios. A sociedade foi trocando hábitos provincianos pelos cosmopolitas. **Trens da Leopoldina e navios da Companhia Costeira permitiam intercâmbio com a cidade do Rio de Janeiro.** A presença dos habitantes dos municípios do Sul do Estado tornou-se frequente na Ilha “vaidosa e progressista” (BONICENHA; LIMA JUNIOR; SOARES, 1994, p. 33, grifo nosso).

Seguindo a cronologia, em março de 1906, o Porto de Vitória é oficialmente criado – denominado de Companhia Porto de Vitória (CPV) –, após o Governo Federal autorizar o início das primeiras obras (SIQUEIRA, 1980). No ano de 1907, em Vitória, segundo Bellini (2014), inaugura-se o serviço de bonde por tração animal e um cinematógrafo, no Éden-Parque, denominado de “Éden-Cinema”. E, em 1908, ocorre alteração do traçado e do nome da linha férrea E.F.V.D. (Vitória a Diamantina) para E.F.V.M. (Vitória a Minas). Em razão da descoberta de jazida de minério de ferro em Itabira (MG), intensifica-se o comércio com o estado de Minas Gerais, de acordo com Siqueira (op. cit.) e Mattedi (2017).

Ainda em Vitória, em 1909, a Praça Santos Dumont (antigo Largo d’ Alfândega) passa por reformas e, no mesmo ano, ocorre a implantação do sistema de abastecimento de água sendo o rio Duas Bocas, em Cariacica, o manancial escolhido para construção da represa de água (BELLINI, op. cit.). Com isso, além do rio Santa Maria da Vitória, também o rio Duas Bocas deixa de ser via de acesso ao interior por meio das catraias.

Também em 1909 é criada a Escola de Aprendizes Artífices do ES (Figura 20), inaugurada em 24 de fevereiro de 1910, à Rua Presidente Pedreira, centro de Vitória, que passa a Liceu Industrial de Vitória no ano de 1937, e inicia a formação de profissionais com especialização em produção em série, mas mantendo as características de produção artesanal, de acordo com histórico do Ifes. No ano de 1942 o Liceu passa a ser denominado de Escola Técnica Federal do ES (atual Ifes) e é transferido para o bairro de Jucutuquara, em Vitória (IFES, 2022).

As escolas são tipologias citadas por Meneguello em evento da Unicamp (2019), quando ela diz que o patrimônio industrial é o patrimônio “[...] voltado para memória do trabalho, dos trabalhadores, para a recuperação dos edifícios fabris, industriais, para a questão do patrimônio ferroviário, das **escolas técnicas**, dos **antigos liceus**, [...]” (UNICAMP, 2019, grifo nosso).

A Carta de Nizhny Tagil (2003), sobre patrimônio industrial, também faz referência aos lugares de que se desenvolveram as atividades sociais, dando o exemplo das escolas. Sendo assim, a Escola de Aprendizes Artífices do ES (posterior liceu industrial) é um exemplo de patrimônio industrial relacionado ao desenvolvimento da área central portuária de Vitória.

Figura 20 - Foto da Escola de Aprendizes Artífices do ES na década de 1910



Fonte: Brasil (2009).

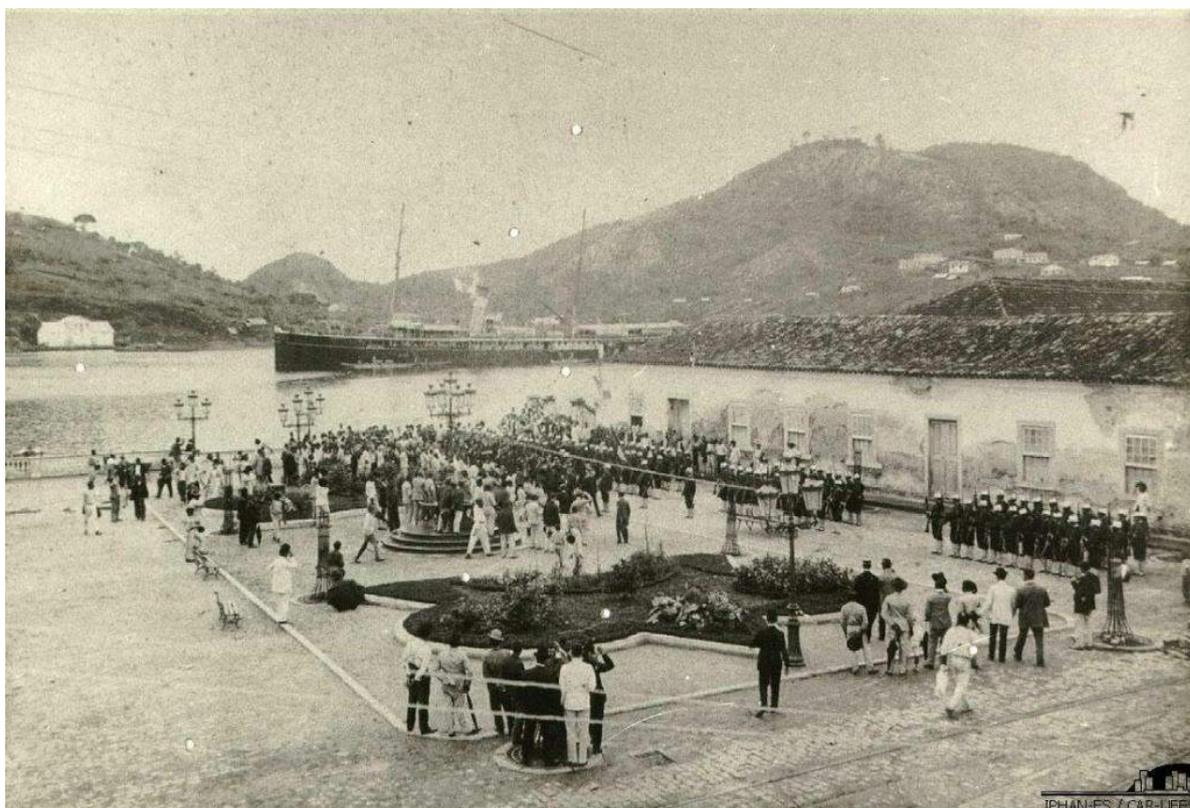
De acordo com dados da Secretaria de Cultura do Estado do Espírito Santo (IPATRIMONIO, s/d)<sup>32</sup>, no ano de 1910, em Vitória, os chafarizes são demolidos, exceto o da Esplanada Capixaba, idealizado em 1828 por Inácio Accioli de Vasconcellos – este, inclusive, trata-se de um bem tombado em 1989 e que hoje se localiza na Rua Barão de Monjardim. A partir desse momento, em 1910, a população passa a contar com sistema de abastecimento de água, por meio da instalação de rede domiciliar, composta por tubos de ferro.

Ainda em 1910, cabe destacar a recepção de autoridades ocorrida no Cais da Alfândega (Figura 21), em frente à Praça Santos Dumont. Esta passa a se chamar Praça Oito de Setembro (data de fundação da Vila de Vitória), simbolizando o marco zero da cidade (BELLINI, op. cit.). E, no mesmo ano, do outro lado da Baía de Vitória, no bairro Argolas, a Estrada de Ferro Sul é concluída até sua estação de chegada e partida (Figura 22), a Estação Victória (MATTEDI, op. cit.).

---

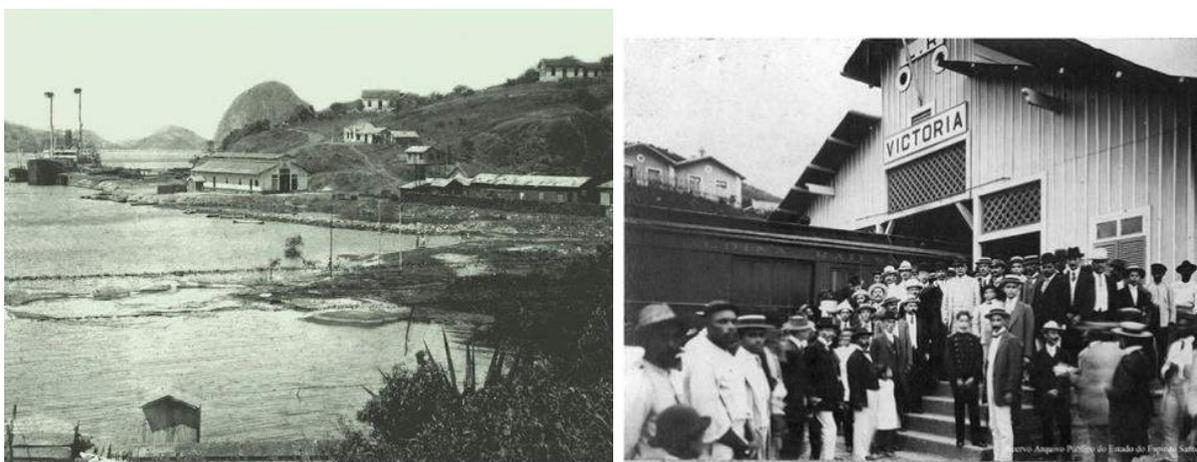
<sup>32</sup> Informações da Secult-ES. Fonte: <http://www.ipatrimonio.org/vitoria-ipatrimonio-da-esplanada-capixaba>.

Figura 21 - Foto do Cais da Alfândega em frente à Praça Santos Dumont (Praça Oito) em 1910



Fonte: Iphan-ES.

Figura 22 - Fotos da Estação Ferroviária Victória em Argolas entre 1911-1912



Fonte: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo.

Segundo Siqueira (1980), as obras do Porto Comercial em Vitória são iniciadas em 1911. No ano seguinte, inaugura-se o sistema de bondes elétricos na cidade (BELLINI, 2014). Com a chegada dos bondes na capital, inauguram-se duas linhas do transporte, uma do bairro Santo Antônio até a Praia do Suá, outra da “Cidade Alta” para a “Cidade Baixa”. A partir daí,

o bairro Santo Antônio que já havia sido escolhido, desde o final do século XIX, para localização de vários cemitérios, devido à proibição de enterros em igrejas, ganhou mais destaque no século XX (PMV, 2019a). De acordo com a Prefeitura Municipal de Vitória, no dia 1º de maio de 1912, inaugurou-se o serviço de enterro feito com bonde, no Cemitério de Santo Antônio, contando dois carros: o “bonde fúnebre” (Figura 23) e o vagão de acompanhantes (PMV, 2019a).

Figura 23 - Foto do bonde fúnebre do Cemitério de Santo Antônio (s/d)



Fonte: <https://www.morrodomoreno.com.br/materias/cemiterio-de-santo-antonio-e-o-bonde.html>.

O ano de 1914, marcado pelo início da Primeira Guerra Mundial, provoca crescentes crises financeiras e, com isso, as obras do Porto de Vitória são interrompidas, apontam Siqueira (1980) e Campos (2004). De todo modo, outras obras seguem modificando a cidade, naquele período. Por exemplo, destaca Freitas (2005), a partir de 1916, são iniciados os primeiros aterros para a abertura da Av. Capixaba (atual Av. Jerônimo Monteiro), descritos em relatórios que indicam a execução de serviços de higiene sanitária: aterros, drenagem superficiais, regularização de valas e limpeza para controle de mosquitos, até 1919.

O Sindicato dos Estivadores do Estado do ES (2022), Sindestiva-ES, afirma que a chegada de investimentos em infraestrutura, no ano de 1918, motivou os trabalhadores da estiva do Porto de Vitória a reivindicarem melhores salários. Chegou-se a decretar uma greve

no centro da capital, sendo essa a primeira greve de estivadores no estado. Os trabalhadores dessa categoria, responsáveis pelo processo de carregamento e descarregamento de mercadorias dos navios, reuniram-se no Éden-Parque (local do atual Centro Cultural Sesc Glória), onde criaram a União dos Estivadores de Vitória, a qual, posteriormente, passou a ser denominada Sindicato dos Estivadores e dos Trabalhadores em Estiva de Minérios do Estado do Espírito Santo-SETEMEES.

De acordo com a Prefeitura de Cariacica (2014), também no ano de 1918, ocorre a criação da Fundação da Associação Beneficente dos Ferroviários da Estrada de Ferro Vitória-Minas (atual Hospital Estadual), com administração da Associação Civil Cidadania Brasil (ACCB). A data coincide com o período da pandemia causada pela Gripe Espanhola no Brasil, entre os anos de 1918 e 1920.

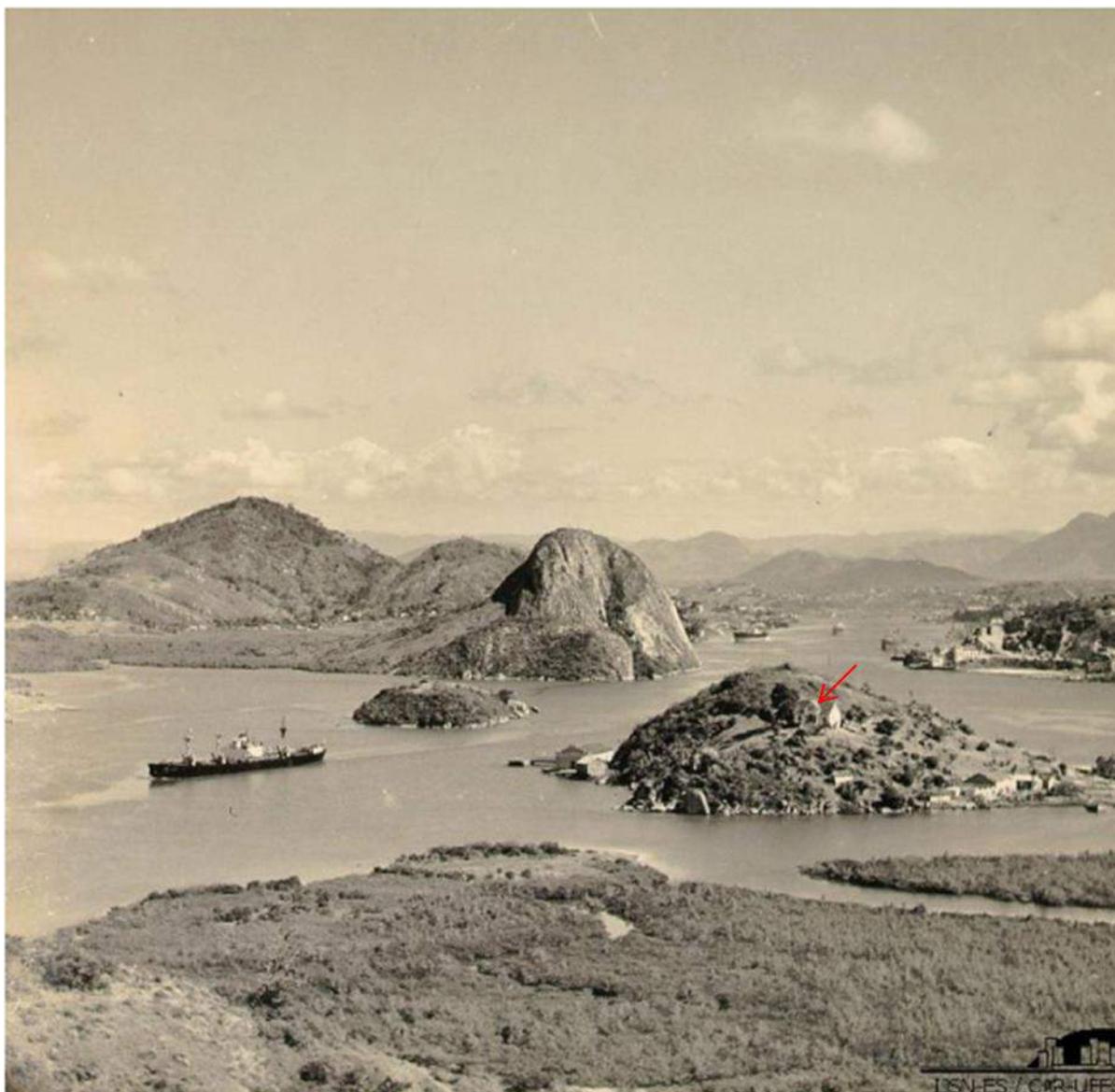
No ano de 1920, especificamente, o Porto de Vitória foi responsável por 92% de toda a exportação de café do estado do Espírito Santo, mesmo com as obras do porto ainda estagnadas (SIQUEIRA, 1980), havendo sido essa uma oportunidade para investimento em logística portuária na Baía de Vitória.

Dentro desse contexto econômico, com a alta produção do café na década de 20, no ano de 1922, cabe destacar a compra de uma ilha abandonada pela família Guimarães (Figura 24) – conhecida como “Ilha da Fumaça”, pela proximidade com a Ilha da Pólvora –, onde a família se instala, após a reforma de uma antiga residência existente. Os Guimarães transformam o entorno da ilha, com a construção de galpões para depósito de café, sal e explosivos, de acordo com Antenor Guimarães & Cia LTDA (2022).

De acordo com Antenor Guimarães & Cia. LTDA (2022), até então, a cidade de Vitória não possuía um porto, e os navios ficavam ancorados na Baía de Vitória, sendo as cargas e passageiros transportados por saveiros e lanchas, em direção à Ilha da Fumaça. Nesse contexto, Antenor Guimarães, proprietário da Ilha da Fumaça, investiu em transporte fluvial.

“Motivado com a crescente necessidade de transporte de passageiros foi adquirindo navios pequenos e lanchas. O material flutuante foi sempre aumentando, chegando em 1934, a 50 embarcações, com capacidade para carregar cerca de 50.000 sacas de café, ou seja, 3.000 toneladas. Pouco para os dias de hoje, mas muito para a capacidade dos ‘vapores’ e dos trapiches da época” (ANTENOR GUIMARÃES & CIA LTDA, 2022, s/p).

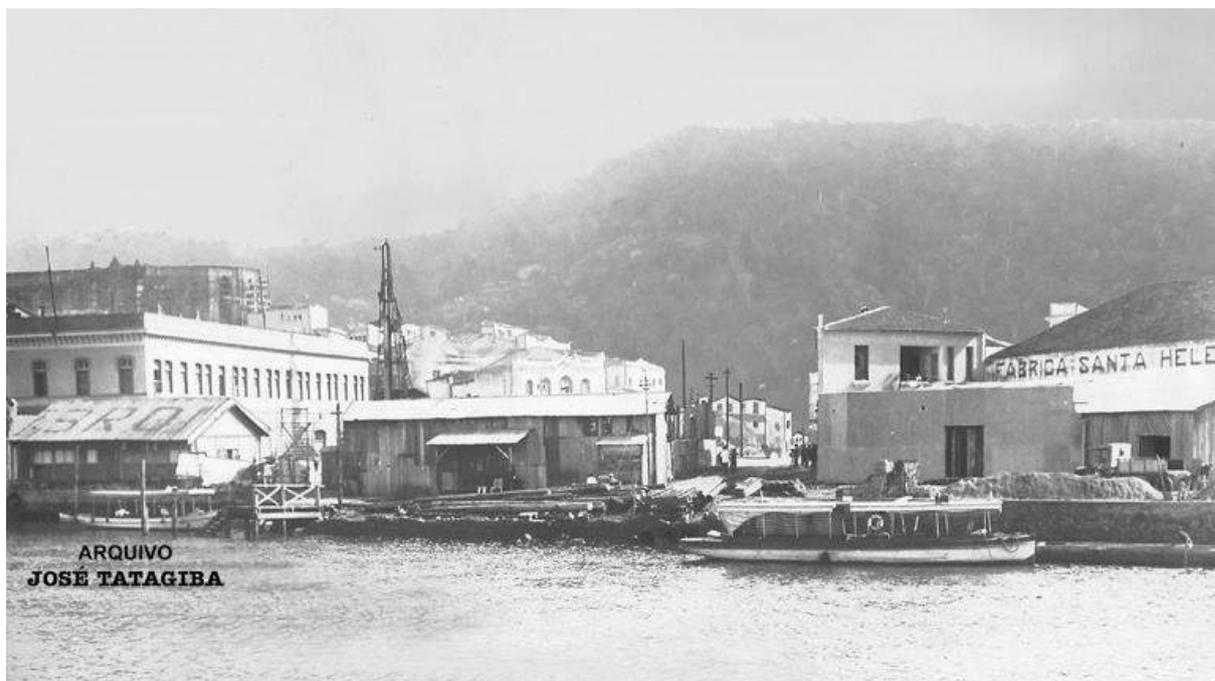
Figura 24 - Foto da Ilha da Fumaça na Baía de Vitória em 1950



Fonte: Campos (2011). Acervo IJSN. Observar a primeira ilha à direita, com a residência da Família Antenor Guimarães (indicada pela autora) e galpões no entorno da ilha; a Baía de Vitória; o Penedo logo atrás da Ilha da Fumaça e a vegetação exuberante do mangue, em primeiro plano.

De acordo com Campos (2015) e Pimentel (2018), foi em meados da década de 1920 que ocorreu a abertura da Av. Capixaba, durante o governo de Florentino Avidos. Segundo Freitas (2005), isso ocorre, mais precisamente, a partir de 1924. Elton (1999) afirma que, durante as obras de abertura da Avenida Capixaba, o Éden-Parque foi extinto, sendo que esse era o lugar de encontro e de lazer de trabalhadores portuários e políticos. Na Figura 25 é possível ver o bate-estaca atrás do barracão do Éden-Parque, trabalhando na obra de fundação do edifício Glória (atual Sesc-Glória) e antiga Fábrica Santa Helena.

Figura 25 - Foto do antigo Éden-Parque e obra do edifício Glória em 1928



Fonte: acervo de José Tatagiba.

No ano de 1924, a Companhia Porto de Vitória foi encampada pelo Serviço de Melhoramentos de Vitória, de acordo com Siqueira (1980). Conforme informações do site do IBGE, por Lei Estadual n.º 1.445 de 10 de julho de 1924, no município do Espírito Santo foram criados os distritos de Argolas e Jucu, os quais foram anexados ao município de Vitória.

Ainda é possível encontrar edificações construídas em Argolas datadas do período em que esse bairro pertencia a Vitória: a primeira, na subida da Rua Pinheiro Junior n.º 48; a segunda, na esquina da Rua Pinheiro Junior com a Rua da Liberdade s/n.º; e a terceira, novamente, na Rua da Liberdade (Figura 26), entre outras.

Também no bairro Paul (Figura 27) ainda há remanescentes de casas do mesmo período: na Rua Moscoso n.º 12; Rua Guilhermina Geovanotte s/n.º e Rua Costa Senna n.º 241, possivelmente construídas pela Companhia Melhoramentos de Vitória entre as décadas de 1920 e 1930 (Figura 28). Originalmente, Argolas e Paul eram bairros industriais.

Figura 26 - Fotos de edificações em Argolas (Vila Velha) construídas entre 1920-1930



Fonte: acervo da autora (2021).

Figura 27 - Foto da Baía de Vitória em 1966



Fonte: acervo do Arquivo Geral de Vitória – CAR/UFES. Nota: Indicação das casas em Paul pela autora.

Figura 28 - Fotos de edificações em Paul (Vila Velha) construídas entre 1920-1930



Fonte: *Google Earth* (2022).

Continuando em Vitória, Moraes (2014) afirma que houve um novo contrato para as obras no Porto de Vitória em 1925, no qual o Governo Estadual contratou a *Societé de Constrution du Port da Baía* para continuar as obras, a partir do ano seguinte.

Também no ano de 1925, houve a construção do Viaduto Caramuru (Figura 29), com objetivo de conectar a Rua Dom Fernando com a Rua Francisco Araújo e de possibilitar a passagem do bonde pela Cidade Alta, de acordo com Elton (1999). Segundo a Prefeitura Municipal de Vitória (2019b), o bonde não chegou a circular pelo viaduto.

Figura 29 - Fotos do Viaduto Caramuru em 1925 e 1930



Fonte: acervo do Arquivo Geral de Vitória (foto à esquerda) e da Biblioteca Central-UFES (foto à direita).

Em 1926, inicia-se a construção do edifício Glória, no terreno do antigo Éden-Parque, alvo de reclamações dos moradores de Vitória em função do estado de abandono do espaço (BELLINI, 2014). O novo edifício (Figura 30) abrigou a Bolsa do Comércio, posteriormente foi cinema, teatro e, desde 2014, funciona como Centro Cultural Sesc Glória, mantido pelo Serviço Social do Comércio (Sesc-ES) e pela Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado do Espírito Santo (Fecomércio), após passar por projeto de reformas<sup>33</sup>, tanto da parte interna quanto da fachada.

<sup>33</sup> A autoria do projeto de reforma é dos arquitetos Sheila Basílio e Ciro Pironi (A TRIBUNA, 2011). A obra teve início em 2009 (PMV, 2015), e a inauguração do Centro Cultural Sesc Glória ocorre em 2014, de acordo com *site* do Sesc-ES.

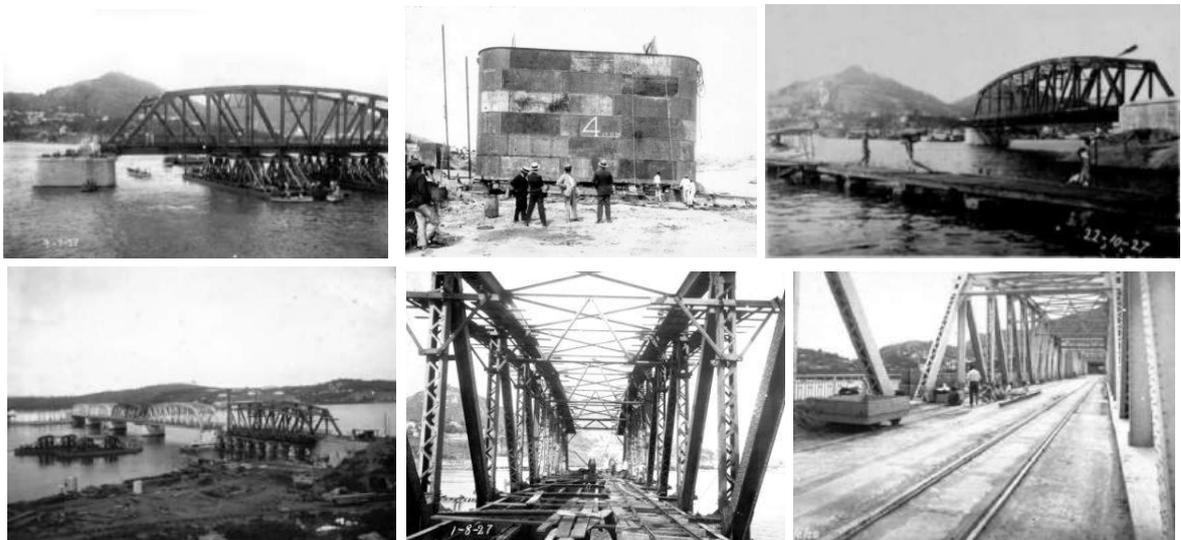
Figura 30 - Foto do Edifício Glória enquanto Bolsa do Comércio em 1929



Fonte: acervo do IJSN.

Em 1928, inaugura-se a Ponte Florentino Avidos, a primeira ponte entre o continente (Vila Velha) e a porção insular da cidade de Vitória, tangenciando a Ilha do Príncipe (CAMPOS, 2004). Essa ponte é constituída de uma estrutura metálica de seis vãos importada da Alemanha, produzida pela empresa *Maschinenfabrik Augsburg Nuremberg* (PMV, 2020a) – Figura 31.

Figura 31 - Fotos da construção da Ponte Florentino Avidos em 1927-1928



Fonte: acervo da Codesa.

Atualmente denominada “Ponte Seca”, o vão isolado está situado próximo ao Mercado da Vila Rubim, sendo esse o primeiro a ser construído, de acordo com informação da Prefeitura Municipal de Vitória (2016), Figura 32.

Figura 32 - Foto do vão isolado da Ponte Florentino Avidos (s/d)



Fonte: acervo da Associação dos Moradores da Vila Rubim.

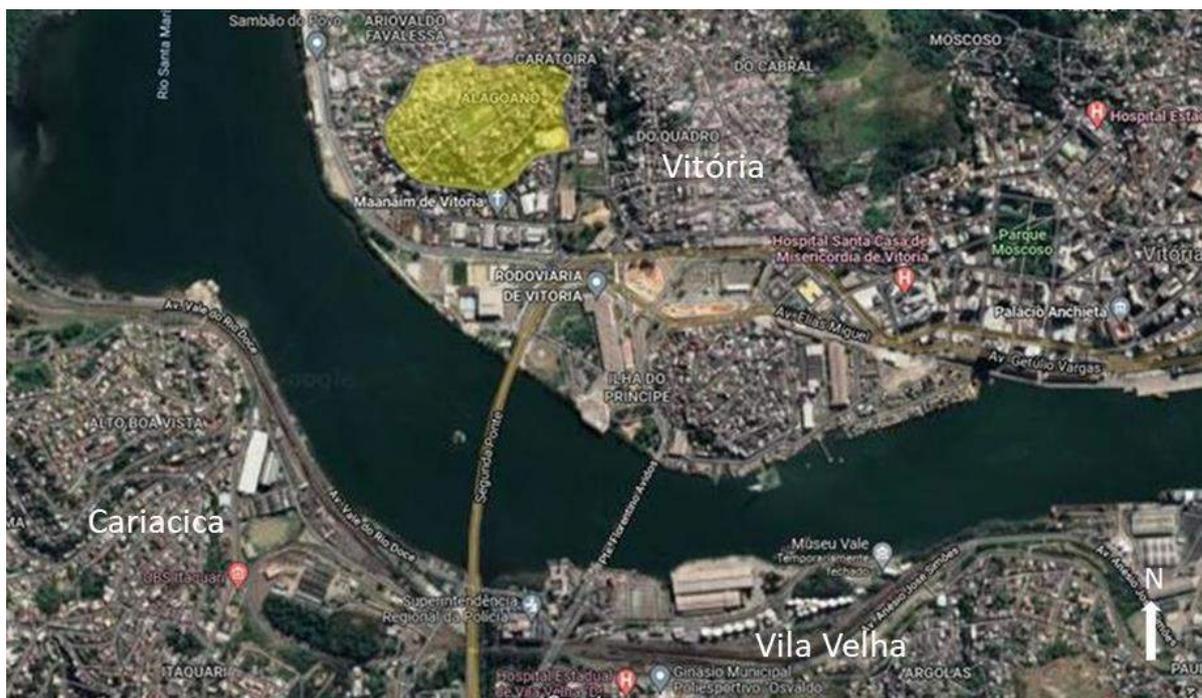
Segundo Barros (2010), em entrevista a moradores do Morro dos Alagoanos, com a quantidade de obras em curso na capital, nos anos de 1920-1930, houve grande demanda por mão de obra e, principalmente, para a construção da Ponte Florentino Avidos. Assim, um grupo de alagoanos<sup>34</sup> chega a Vitória para trabalhar na construção civil e, não tendo onde morar, eles vão ocupar parte do morro da cidade de Vitória, hoje denominada “bairro Alagoano” (Figura 33).

A origem do bairro Alagoano, assim como o seu topônimo, vincula-se ao valor da memória social do trabalho do bem industrial – a Ponte Florentino Avidos – e ambos, tanto a ponte metálica “Florentino Avidos” (bem material) quanto a memória dos trabalhadores do bairro Alagoano (bem imaterial), bens indissociáveis, que podem juntos serem elevados à categoria de patrimônio industrial portuário da Grande Vitória.

---

<sup>34</sup> Grupo de trabalhadores vindos de Alagoas, estado da região nordeste do Brasil.

Figura 33 - Foto aérea da localização do bairro Alagoano em Vitória no ano de 2022



Fonte: adaptado do *Google Earth* (2022). Nota: indicação do local (amarelo) do bairro Alagoano pela autora.

Com a construção da Ponte Florentino Avidos, os acessos até a capital Vitória não dependem mais, exclusivamente, dos catraieiros. Essa ponte passa a ser um expressivo elemento na paisagem urbana e marca o início do processo rodoviário na capital. A ferrovia chega à capital Vitória em 1942, conforme será exposto.

Em seguida, ainda no governo de Florentino Avidos, concluiu-se o trecho da estrada ES-080 entre os municípios de Santa Leopoldina e Cariacica, de acordo com Costa (1982). Com essa nova estrada, não apenas se reduzia a necessidade do transporte por canoas, mas também se levava ao abandono de armazéns, à decadência de comércios e ao desaparecimento dos “pontos de parada”, pensões e demais construções vinculadas aos movimentos dos portos naturais e situadas nas proximidades do Rio Santa Maria da Vitória (COSTA, op. cit.).

No período de construção da ponte metálica, ocorre a inauguração da Estação São Carlos (Figura 34), da Estrada de Ferro Vitória-Minas, em Vila Velha, no ano de 1927, de acordo com informações do Museu Vale.

Figura 34 - Foto da Estação São Carlos (s/d)

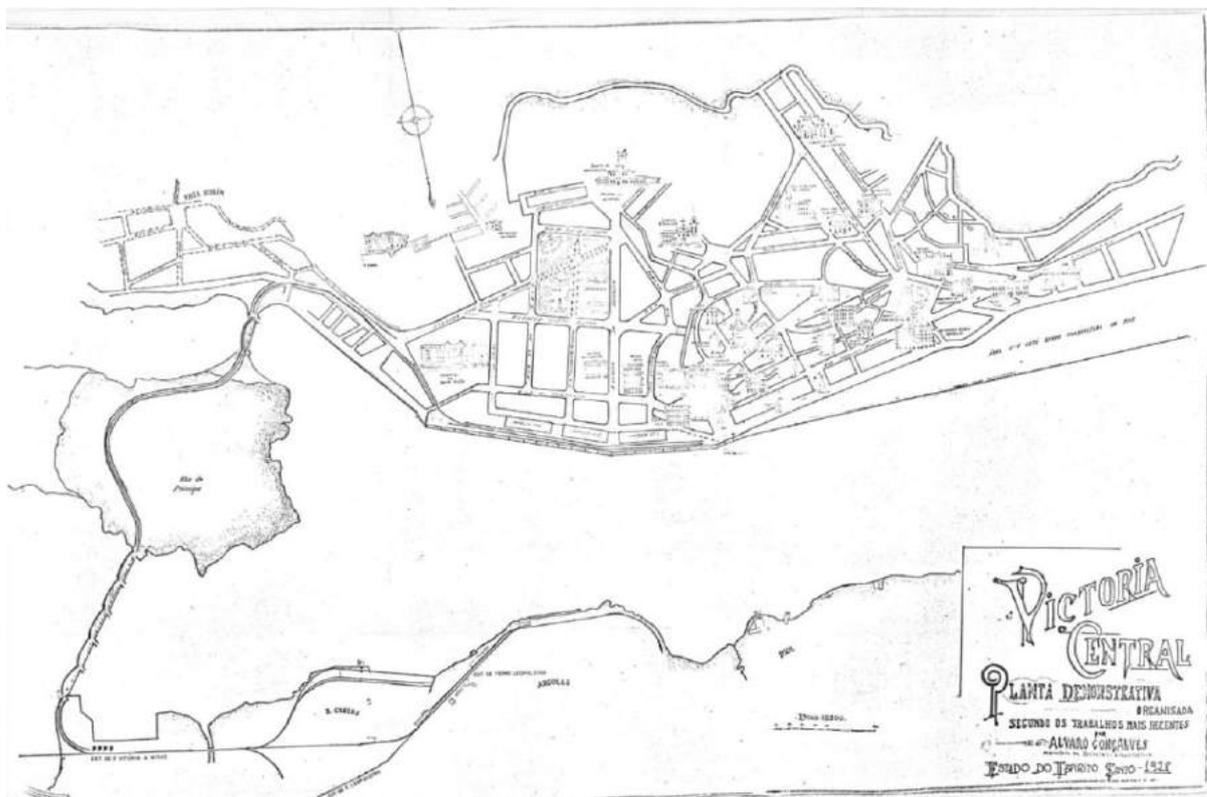


Fonte: acervo do IBGE.

Na Figura 35 e no Anexo desta dissertação (p. 297), representa-se, em parte, o primeiro passo em direção à construção de um patrimônio industrial portuário entre Vitória e Vila Velha até 1928, que representa o patrimônio do transporte, da mobilidade urbana, das comunicações e das instalações portuárias e industriais, e os locais de morada e vivência vinculados à memória do trabalho.

Em 1929, em Vitória, a obra dos dois primeiros armazéns do Porto de Vitória (Figura 36) foi concluída e anunciada por mensagem, pelo então “presidente do estado”, Aristeu Borges de Aguiar, segundo Moraes (2014), visto que a cidade contava com serviços de Correios e Telégrafos para o transporte de informações.

Figura 35 - Planta demonstrativa da Victória Central em 1928



Fonte: Siqueira (1980).

Figura 36 - Foto de trabalhadores e armazéns 1 e 2 do Porto de Vitória de 1929



Fonte: acervo da Codesa (fotos à esquerda e ao centro) e do IJSN (foto à direita).

Nesta época, um dos mais importantes então jornais impressos circulava no Centro de Vitória (desde setembro de 1928).<sup>35</sup> Era o Jornal de A Gazeta, que funcionou na Rua General Osório, nº 119, próximo ao Porto de Vitória, entre 1949 e 1969. Após 1969, o Jornal passa a funcionar no Edifício A Gazeta, na mesma rua. Em 1983, o Jornal A Gazeta inaugura sua nova sede em uma região mais afastada do centro de Vitória, no bairro Bento Ferreira, segundo informações no *site* de A Gazeta.

<sup>35</sup> Informações do *site* de A Gazeta. Disponível em: [www.redegazeta.com.br/a-empresa/historia/](http://www.redegazeta.com.br/a-empresa/historia/). Acesso em: 22 jan. 2022.

O Jornal *Século Diário*<sup>36</sup> registra um relato, a época, referente ao trabalho de um “pequeno jornalista” no Centro da Capital de Vitória:

Passa o menino e a rua inteira se anima com seu pregão. ‘Jornaleiro! Compra o jornal do dia!’ Um arco-íris de remendos nos trajes surrados, o riso espontâneo na boca de dentes cariados. ‘O Diário! A Gazeta! Jornal do Brasil! O que vai pelo mundo! Tudo sobre a guerra no Oriente Médio.’ Aquele do meio? ‘Marido que espanca a mulher porque queimou o feijão fez subir o preço do feijão. Apagão em Caratoíra, Arrastão na Praia do Canto! Assalto a mão armada causou quatro mortes.’ Faltou uma crase, menino, mas você não sabe ler’ (SÉCULO DIÁRIO, 2021, s/p).

O trabalho do pequeno jornalista era feito por menores que vendiam jornais pelas ruas e, de acordo com a TV Brasil,<sup>37</sup> essas crianças ajudaram a construir o quarto poder. Ainda sobre o mesmo assunto, cabe dizer que trabalho infantil era comum nessa época. Em 1929, a exemplo, houve a criação da fábrica de balas Heinrich Meyerfreund & Cia. (do mesmo dono da atual Fábrica Chocolates Garoto S/A), por um imigrante alemão, dentro de um galpão no atual bairro Prainha, em Vila Velha. A logomarca (Figura 37) idealizada pela fábrica<sup>38</sup> é uma representação aos famosos “garotos”, que vendiam balas em uma caixa de madeira (tabuleiro) nos pontos do bonde da cidade de Vila Velha. Essas balas, o bonde e os meninos fazem parte da memória dos trabalhadores dessa região.

Figura 37 - Evolução da logomarca da Fábrica de Chocolates Garoto S/A



Fonte: Mundo das Marcas (2006).

No ano de 1931, Vitória adquiriu o distrito de Vila Velha, desmembrado do extinto município de Espírito Santo, pelo Decreto Estadual n.º 1.102, de 27 de abril de 1931<sup>39</sup>. Antes, havia adquirido os distritos de Argolas e Jucu, como dito.

<sup>36</sup> Informações disponíveis em: [www.seculodiario.com.br/colunas/o-pequeno-jornaleiro/](http://www.seculodiario.com.br/colunas/o-pequeno-jornaleiro/). Acesso em: 22 jan. 2022.

<sup>37</sup> Fonte: <https://tvbrasil.ebc.com.br/observatorio/episodio/pequeno-jornaleiro>. Acesso em: 22 jan. 2022.

<sup>38</sup> História da marca Garoto. Disponível em: [www.propagandashistoricas.com.br/2014/04/historia-da-marca-garoto.html](http://www.propagandashistoricas.com.br/2014/04/historia-da-marca-garoto.html). Acesso em: 24 jan. 2022.

<sup>39</sup> IBGE - Instituto Brasileiro e Geografia e Estatística Geral. Informações disponíveis em: [cidades.ibge.gov.br/brasil/es/vitoria/historico](http://cidades.ibge.gov.br/brasil/es/vitoria/historico). Acesso em: ago. 2021.

Em 23 de novembro de 1932, os ferroviários da E. F. Vitória-Minas criam o Sindicato dos Operários e Empregados da Estrada de Ferro Vitória a Minas, o qual passa a ser denominado, posteriormente, de Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias dos Estados do Espírito Santo e Minas Gerais (SINDFER ES/MG), de acordo com o próprio sindicato.

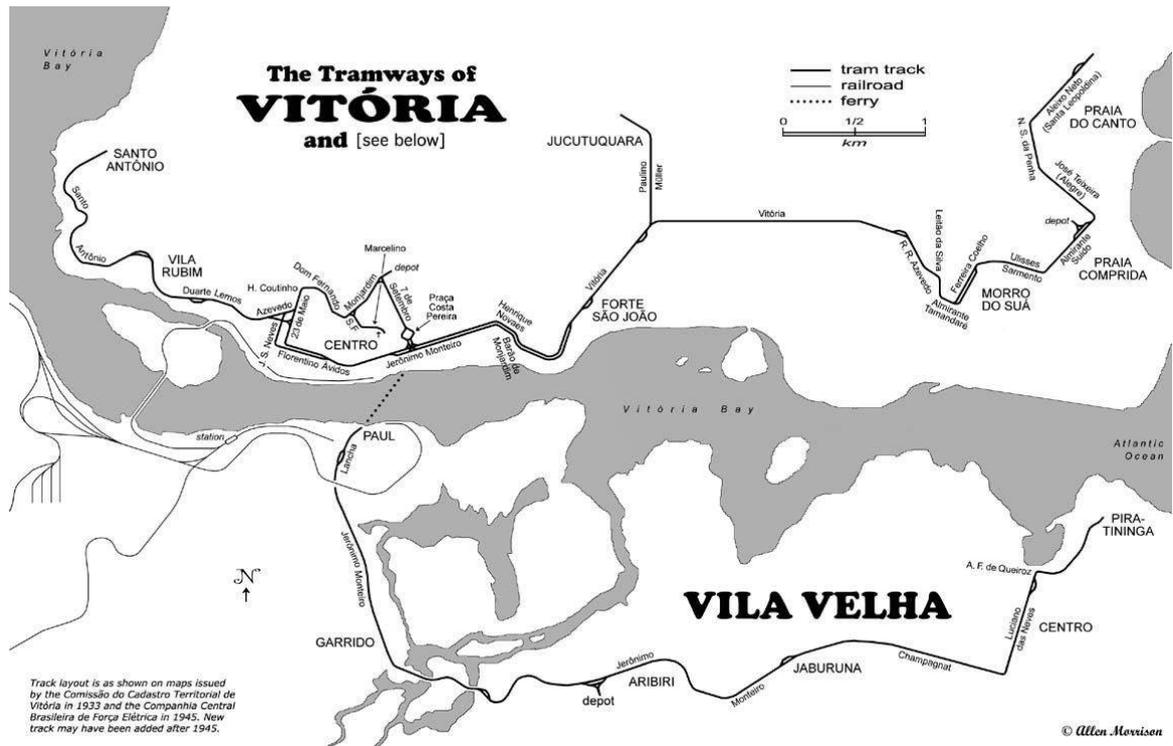
As classes sociais (trabalhadores e burgueses) estão definitivamente formadas, a partir deste período. Isso fica evidente após a implantação do Plano de Urbanização de Vitória por Henrique de Novaes, que define o lugar de cada classe dentro da cidade, segundo Julianelli (2011). A autora relata a influência desse engenheiro e político (sobrinho de outros políticos anteriores) e o impacto de um documento escrito por Novaes, o qual norteou o destino das frações territoriais em estudo, entre os anos de 1930 e 1945.

O documento citado por Julianelli (op. cit.) refere-se a uma carta de zoneamento, que define a “zona operária de preferência” – de acordo com a referida carta, composta pelos bairros de Vila Rubim, Ilha do Príncipe, Caratoíra e Santo Antônio – e o local da “indústria pesada” – bairros de Aribiri e Argolas, em Vila Velha, com os “necessários bairros proletariados satélites”. O conjunto dessas propostas foi apresentado na obra publicada pelo engenheiro (ex-Diretor de Viação e Obras e ex-prefeito de Vitória, no mandato de 1933) Laerte Rangel Brígido, intitulada "O Município de Vitória sob o regime revolucionário: triênio 1930-1933" (JULIANELLI, op. cit.).

Morrison (1989) apresenta um *track layout* das linhas de trem, bonde e balsa (1933-1945) – ver Mapa 3 e Anexo desta dissertação (p. 298) –, que, além de incluir a expansão das linhas de bonde, em Vitória e Vila Velha (Figura 38) indica a configuração das linhas de trem, no local da atual oficina de trens, em Cariacica, que só foi possível após aterros realizados nos anos de 1960, conforme será retomado nos próximos itens deste capítulo.

Outra questão de destaque é a inexistência de indicação da presença do Rio Marinho e das áreas de mangue, em Cariacica. No entanto, o mapa aponta que, desde os anos de 1933, o aterro sobre essas áreas estava sendo planejado com a finalidade de servir às atividades ferroviárias e portuárias, conforme a configuração das linhas de trem indicadas.

Mapa 3 - Mapa das linhas de trem, bonde e balsa em Vitória e Vila Velha em 1945



Fonte: Morrison (1989).

Figura 38 - Fotos do bonde em Vitória e Vila Velha na década de 1930



Fonte: Morrison (1989). Na foto à esquerda, tem-se o bonde na Av. Capixaba (atual Av. Jerônimo Monteiro), em Vitória, e, na foto à direita, o bonde no atual bairro de Aríbiri, em Vila Velha (década de 1930).

Prosseguindo, a cronologia apresentada abaixo (Quadro 3) corresponde à segunda parte do período de construção do patrimônio industrial portuário, iniciando com a data de inauguração da primeira Fábrica em Vila Velha (Parque Industrial Garoto).

Quadro 3 - Cronologia do período de construção do patrimônio industrial portuário (parte 2): 1934-1966

1934	1934	193-	1935	193-	1937
Inauguração do Parque Industrial Garoto, na Glória, em Vila Velha.	Reconhecimento do trabalho dos estivadores como categoria profissional, pelo Ministério do Trabalho.	Inauguração dos Correios de Vitória na Avenida Jerônimo Monteiro.  Instalação do obelisco na Praça Oito.	Estação São Carlos da E.F.V.M. passa a se chamar Estação Pedro Nolasco.	Construção do Edifício Henrique Lage (antiga sede administrativa da Vale).	Inaugurado novo prédio da Estação Leopoldina no lugar da Estação Vitória.  Inauguração do Liceu Industrial de Vitória.
1939	1940	1940	1941	1942	1942
Construção do "Cais do Avião", no bairro Santo Antônio, em Vitória.  Conclusão do armazém 3 do Porto de Vitória.	Conclusão do Cais Comercial de Vitória.  Registro do trajeto do trem em Vitória e do corte na pedra da Santa Casa.	Início da construção do Cais Eumenes Guimarães, conhecido como Cais de Minério ou Atalaia (Vila Velha).	Criado o Grupo Buaiz Alimentos e a Fábrica de pregos, papel, comércio e distribuidora.	Criação da Companhia Vale do Rio Doce (prazo de validade 50 anos).  Criação da Associação Atlética Vale do Rio Doce.	Criação da Siderúrgica Ferrostal em Cariacica (Cofavi).
1942	194-	1945	1946	1950	1950
Inauguração do relógio da Praça Oito.  Estivadores compram o terreno para construção da Sede do Sindicato dos Estivadores.	Criação do ponto de apoio no "Chalé dos Ingleses" + "Pier dos Ingleses", em Vila Velha.	Ampliação do Cais Comercial de Vitória. Conclusão do armazém 5.  Inauguração do Cais Eumenes Guimaraes e infraestrutura.	Registro de casas populares construídas pela Companhia Melhoramentos de Vitória, em Jardim América (Cariacica).	Construção de nova plataforma de embarque - o Cais de Paul.  Registro do Carnaval de Congo em Sotema, em Cariacica.	Início das obras de aterro da Esplanada Capixaba.
1950	1952	1953	1956	1958	1959
Início das obras de infraestrutura no governo Jones Santos Neves. (rodovias, pontes, escolas, hospitais, espaços públicos).	Inauguração da Escola Cerqueira Lima, em Jardim América (Cariacica).	Início da construção do prédio Sede do Sindicato dos Estivadores.	Primeira intervenção no Rio Marinho (represa para captação de água).  Inauguração do Moinho Vitória do Grupo Buaiz Alimentos.	Fundação da Associação Profissional dos Trabalhadores na Indústria Metalúrgica do ES, denominada de Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos de Cariacica.	Inauguração do Cais de Paul e início das exportações de minério fino.
1960	1962	1963	196-	1965	1966
Finalização do Grande aterro da Esplanada Capixaba, Vila Rubim (Vitória) e Jardim América (Cariacica).	Estação Pedro Nolasco é desativada em Vila Velha e passa a funcionar em Cariacica.	Inauguração da Companhia Ferro e Aço de Vitória (Cofavi).  Extinção das linhas de bonde em Vitória.	Inauguração da Casa Baile (Cariacica).	Extinção das linhas de bonde em Vila Velha.  Registro da Oficina de vagões e de carros de passageiros, em Cariacica.	Inauguração do Estádio Engenheiro Alencar Araripe da Desportiva Ferroviária.  Inauguração do Super Porto de Tubarão.

Fonte: elaborado pela autora.

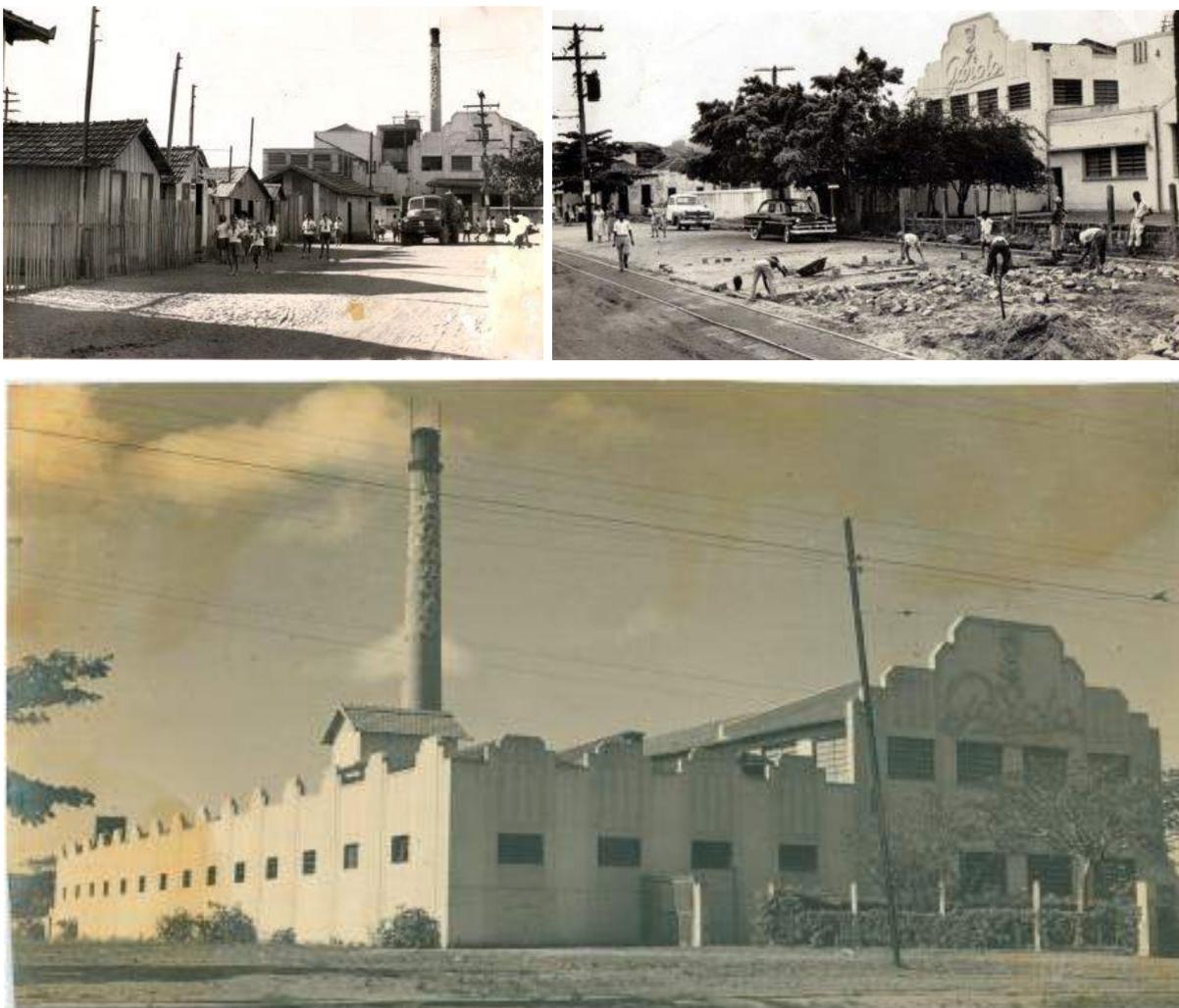
Em 1934, de acordo com informações do Museu Garoto, inaugura-se o Parque Industrial Garoto S/A (Figuras 39 e 40), com 200.000 metros quadrados de área total e 68.000 metros quadrados de área construída, no bairro Glória, em Vila Velha. O Parque Industrial fazia margem com a linha de bonde e, estrategicamente, estava situado próximo da área portuária, onde se mantém ativo até os dias atuais.

Figura 39 - Conjunto de fotos da Fábrica de Chocolates Garoto e dos operários, a partir de 1939



Fonte: acervo de Fábio Pirajá (<http://www.omelhordamusiacapixaba.com>).

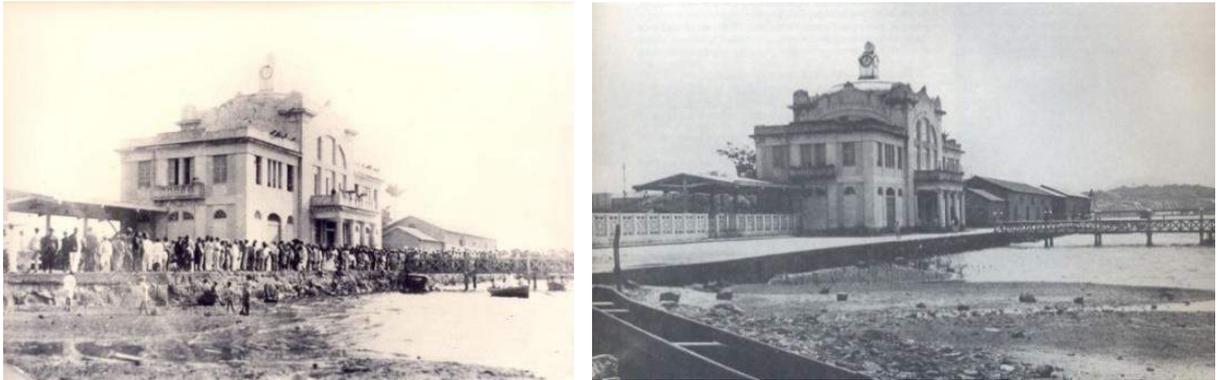
Figura 40 - Conjunto de fotos da Fábrica de Chocolates Garoto e seu entorno urbano (s/d)



Fonte: acervo de Fábio Pirajá (<http://www.omelhordamusicaapixaba.com>).

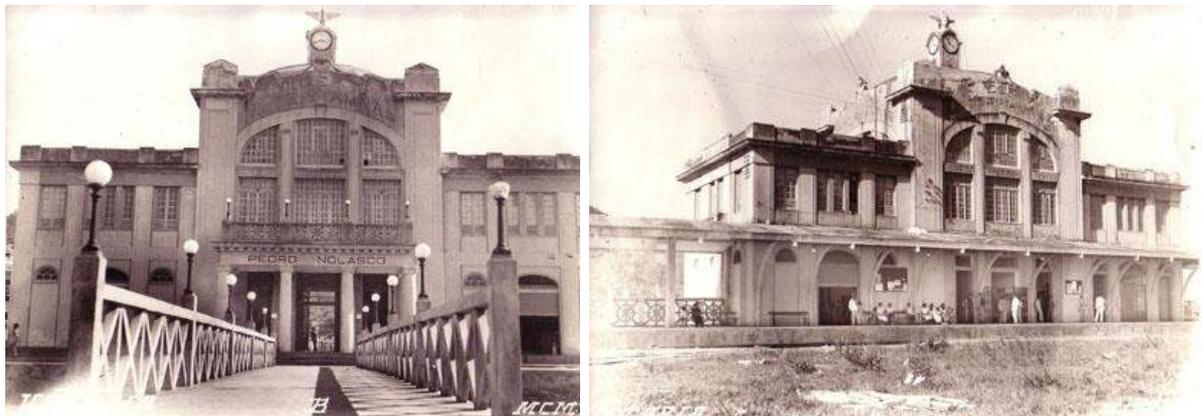
Também em 1934, destaque aos trabalhadores da estiva, que tiveram o reconhecimento do trabalho dos estivadores como categoria profissional, pelo Ministério do trabalho, de acordo com o Sindestiva-ES (2022). No ano seguinte, 1935, em Vila Velha, a Estação São Carlos é reformada, conforme Figuras 41 e 42, e passa a se chamar Estação Pedro Nolasco. O nome é homenagem ao engenheiro Pedro Augusto Nolasco Pereira da Cunha, responsável pela realização da Estrada e, também, ex-presidente da Companhia da Estrada de Ferro Vitória-Minas (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL, 2022), o mesmo engenheiro homenageado no “Monumento ao Trabalho” – um busto de um trabalhador braçal com um martelo na mão direita –, situado na Praça Ubaldo Ramallete Maia (antigo Pelame), de acordo com placa com data de 1933 no local.

Figura 41 - Fotos da Estação Pedro Nolasco em Vila Velha após 1935



Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efvm/fotos/pedronolasco9271.jpg>.

Figura 42 - Fotos da Estação Pedro Nolasco em Vila Velha na década de 1940



Fonte: acervo do IJSN.

Em 1937, ao lado da Estação Pedro Nolasco, a Estação Victória é demolida e, em seu lugar, é construída uma nova estação, também com relógio no alto da entrada central (Figuras 43 e 44) com o nome de “Estação Leopoldina”, em estilo *Art Déco*. Essa estação de acordo com Iphan (2014):

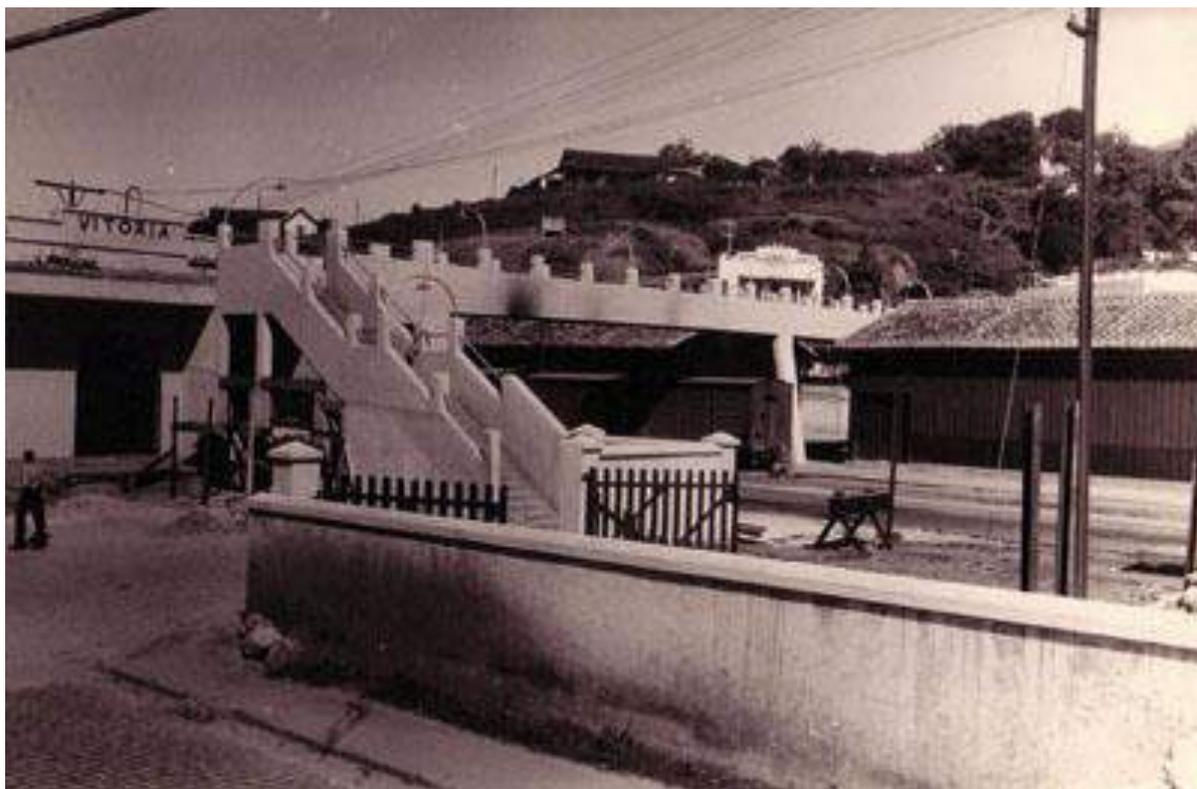
“É a última estação da linha pertencente à extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) e conforme a Informação nº 400/2003/DITEC/6ª SR/Iphan, é um exemplar ‘de importância no quadro do desenvolvimento ferroviário no ramal da Leopoldina e, possivelmente, poderá ser enquadrado [...] na categoria de estações que compõem o grupo de linhas que por sua importância para a expansão territorial, para a circulação de mercadorias ligadas aos grandes ciclos econômicos [...] constituem a malha ferroviária de maior importância histórica no conjunto, ou remanescentes de linhas e redes desaparecidas’” (Iphan, 2014, s/p).

Figura 43 - Fotos da Estação Leopoldina na década de 1940



Fonte: acervo do IBGE.

Figura 44 - Detalhe da passarela da Estação Leopoldina até o bairro Argolas na década de 1940



Fonte: acervo do IJSN.

A região central de Vitória, que chegou a incluir por decreto as localidades das estações ferroviárias apresentadas, experimentou, até meados dos anos de 1960, o uso de diversos tipos de transporte coletivo, a exemplo de bondes, trens, balsas, catraias e, até

mesmo, um hidroporto, no bairro Santo Antônio, no lado oeste da ilha de Vitória (Figura 45). Sendo assim, as áreas em estudo de Vila Velha e Vitória permitiam o que atualmente denomina-se de “redes multimodais” de transporte coletivo.

O hidroporto foi construído em 1939 (conhecido como "Cais do Avião"), por meio do qual aconteceram as primeiras ligações aéreas para embarque e desembarque de passageiros e para carga e descarga de mercadorias, entre Vitória e outras capitais do país, de acordo com Campos (2011).

Figura 45 - Foto do “Cais do Avião” no bairro Santo Antônio, em Vitória (s/d)



Fonte: acervo do IJSN.

Ainda em 1937, conforme descreve Moraes (2014), o armazém 3 do Porto de Vitória é concluído, e, no ano de 1940, conclui-se o cais comercial (CAMPOS, 2004). A Figura 46 apresenta o armazém 3 e a área externa do Porto de Vitória, na década de 1940, quando os espaços dessa localidade, centro da capital Vitória, e parte do porto se integravam.

Figura 46 - Foto de trabalhadores e armazém 3 do Porto de Vitória na década de 1940



Fonte: Vale (2012).

No centro da capital, tem-se a Avenida Capixaba alargada para a chegada dos automóveis – símbolo de progresso, modernização e embelezamento da capital –, passando a concentrar os principais edifícios públicos da cidade de Vitória. Entre tais edifícios, o prédio da Central dos Correios, que, desde 1924, ocupava um edifício na Av. República, nº 121 (construído no ano de 1912), onde hoje está abrigado o Museu Capixaba do Negro (Mucane). O mesmo edifício havia anteriormente abrigado, também, os Telégrafos (CAMPOS, 2011).

De acordo com Barros Neto (2004), os Correios têm origem no Brasil no ano de 1663, a partir da criação do Correio-Mor no Rio de Janeiro, quando a capital da colônia ainda era em Salvador (BARROS NETO, 2004). No ano de 1931, por decreto nº 20.859, de 26 de dezembro de 1931, une-se a Diretoria Geral dos Correios com a Repartição Geral dos Telégrafos e cria-se o Departamento dos Correios e Telégrafos (DCT)<sup>40</sup>. Portanto, o novo prédio da Avenida Capixaba simboliza essa transição do trabalho de carteiros e mensageiros, antes pertencentes a instituições separadas e que, com a criação do DCT em Vitória (Figura 47), quando esses trabalhadores passam a exercer seus ofícios em um mesmo espaço. Conforme aponta Areces (2016), esses ofícios são considerados serviços funcionais relacionados com as atividades da indústria e, portanto, parte dos processos produtivos das atividades do Porto de Vitória, conforme interpretação da autora desta dissertação.

<sup>40</sup> BRASIL (1931). Disponível em: [ww2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20859-26-dezembro-1931-503678-publicacaooriginal-1-pe.html](http://ww2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20859-26-dezembro-1931-503678-publicacaooriginal-1-pe.html). Acesso em: 02 mai. 2022.

Figura 47 - Fotos da Empresa de Correios e Telégrafos de Vitória nas décadas de 1930 e 1940



Fonte: acervo do IJSN (foto à esquerda) e do IPHAN/ES (foto à direita). Autor: Francisco Moraes (à direita). Observar mudanças na lateral esquerda do edifício (ainda existe o edifício Western, de onde se operava o sistema de telégrafo via cabo submarino<sup>41</sup>), com abertura de via para circulação de veículos e, ainda, é possível ver o antigo Hotel Sagres, na outra esquina, ao lado da antiga sede da Companhia Vale do Rio Doce (edifício de seis andares).

Também na década de 1940, o Museu Vivo da Barra do Jucu (2021b) relata que a família Oliveira Santos compra uma área em Cariacica (para a instalação de uma siderúrgica<sup>42</sup>) e outra área em Vila Velha, equivalendo esta última a onze milhões de hectares e incluindo o atual Parque de Jacarenema e os bairros de Coqueiral de Itaparica e Itaparica (MUSEU VIVO BARRA DO JUCU, 2021b). A área de Vila Velha foi loteada até a foz do Rio Jucu, sendo a área denominada de “Jacarenema”, e parte da Orla de Itaparica, desmatada e transformada em carvão vegetal, para atender ao abastecimento dos fornos da Ferrostal (posteriormente Cofavi), empresa fundada pela mesma família (MUSEU VIVO BARRA DO JUCU, op. cit.).

Em extrato do Jornal A Gazeta de 1º de agosto de 1981, citado pelo Museu Vivo da Barra do Jucu (2021b), lê-se:

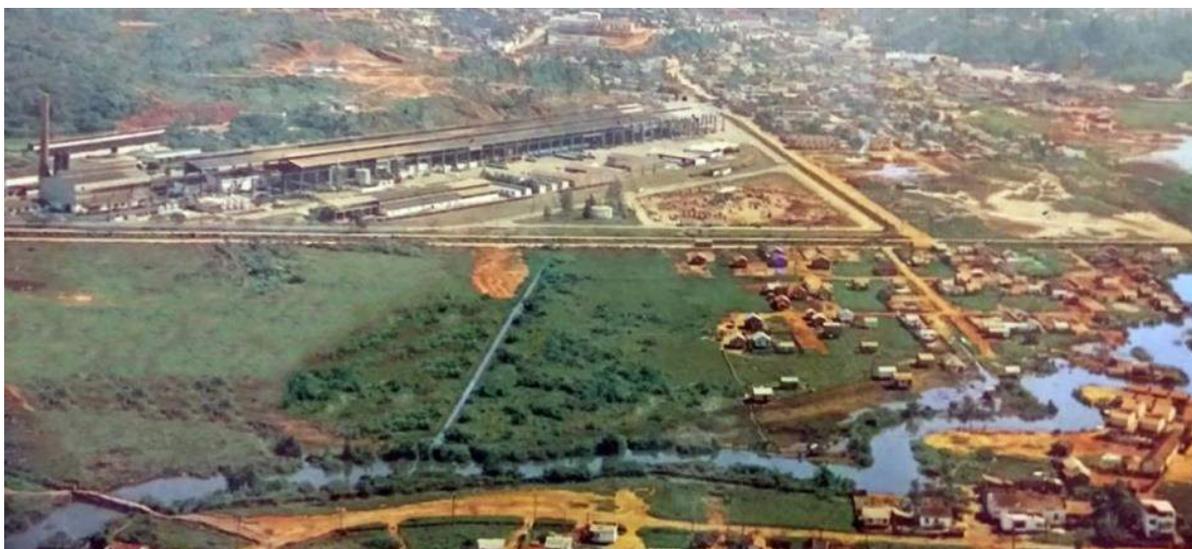
“Na década de 50, Jacaranema, que em Tupi quer dizer ‘jacaré que catinga’, foi inteiramente desmatada para ser transformada em carvão vegetal para alimentar os altos fornos da Cia Ferro e Aço de Vitória. [...]. Segundo os moradores da região a destruição de duas outras florestas que existiam em Barra de Jucu, Jussara e Tapuera Grande e Tapuera Pequena, já trouxe grande preocupação aos antigos moradores que viviam da caça e da pesca. Honório de Oliveira Amorim, conta que dezenas de pescadores ou homens que viviam da mata tiveram de procurar outras alternativas para sobreviver” (A GAZETA, 1981 apud MUSEU VIVO BARRA DO JUCU, 2021b).

<sup>41</sup> AZEVEDO (2001).

<sup>42</sup> O primeiro nome da empresa conhecida como Companhia Ferro e Aço de Vitória (Cofavi) foi “Ferrostal”, de acordo com mapa apresentado por Silva (2017) - Mapa 6 e Anexo E desta dissertação (p. 300).

Em visita ao local da antiga empresa siderúrgica (onde se abriga, atualmente, o Grupo Simec<sup>43</sup>), constata-se que a área original da empresa (Figura 48), abrange as instalações no bairro de Jardim América e a antiga área de recebimento de matéria-prima, em sua extensão até a beira do Rio Marinho, no município de Cariacica. Atualmente, no ano de 2022, a carga e descarga de matéria-prima e de produtos finais acontecem por meio de caminhões, mas, de início, utilizavam-se as catraias, no Rio Marinho, para transportar a madeira (carvão vegetal) da Barra do Jucu, em Vila Velha, para a Ferrostal (MUSEU VIVO BARRA DO JUCU, 2021b); e, os trens da Leopoldina e Vitória-Minas, para transportar o minério e o produto final, conforme indica o Mapa 7 (p. 154).

Figura 48 - Foto da localização da Cofavi e Rio Marinho em Jardim América em 1970



Fonte: acervo do Biblioteca Nacional.

De acordo com o Museu Vivo da Barra do Jucu (2021c), para os moradores da Barra, a principal via de acesso a Vitória era o Rio Marinho, vindo do Rio Jucu. Por meio de canoas, os catraieiros escoavam a produção para Vitória, assim como transportavam produtos e pessoas de Vitória para a Barra e vice-versa. “Levavam lenha para os fornos, a pesca, a produção agrícola, e traziam outros produtos. Tudo eles colocavam nas canoas e levavam pra cidade” (MUSEU VIVO BARRA DO JUCU, 2021c).

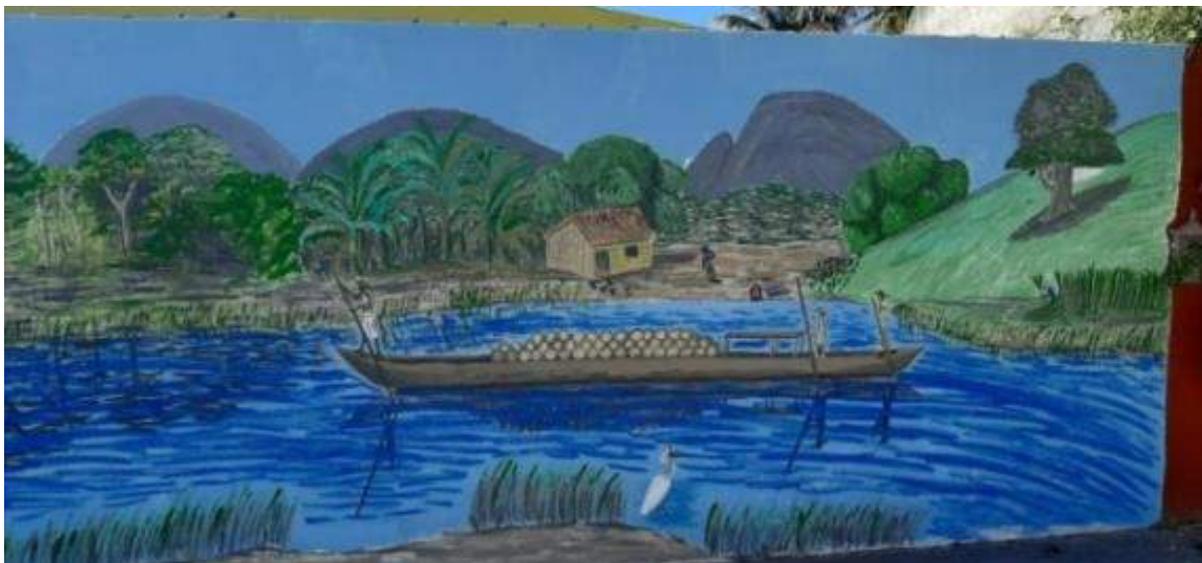
A obra *O Barqueiro Subindo o Rio Jucu* (Figura 49), que se pode ver na Rua Alfredo Sisley, nº 227, na Barra do Jucu (Vila Velha), de autoria do artista plástico Marcus Vinicius

---

<sup>43</sup> O Grupo Simec é um grupo mexicano, fundado em 1969 por famílias da cidade de Guadalajara (México), inicialmente com o nome de Companhia Siderúrgica de Guadalajara S.A.

Machado de Oliveira, representa o trabalho dos catraieiros no Rio Jucu transportando madeira.

Figura 49 - Foto do mural na Barra do Jucu em Vila Velha no ano de 2021



Fonte: Museu Vivo da Barra do Jucu (2021c).

A importância da história dos catraieiros na vida do artista vem da história da própria família. Segundo o Museu Vivo da Barra do Jucu (2021c), o bisavô de Vinícius e vários tios-avôs dele foram catraieiros e pescadores.

No ano de 2021, conforme informações do *site* do Museu Vivo da Barra do Jucu, o Projeto “Eternamente Barra”, com apoio do Funcultura e da Secretaria da Cultura do Governo do Estado do Espírito Santo (Secult-ES), homenageou o catraieiro Alcides Gomes da Silva, descendente de açorianos, que nasceu em Zenza, dentro da área rural pertencente à antiga Fazenda Araçatiba, administrada pelos jesuítas no século XVI (MUSEU VIVO BARRA DO JUCU, 2021d).

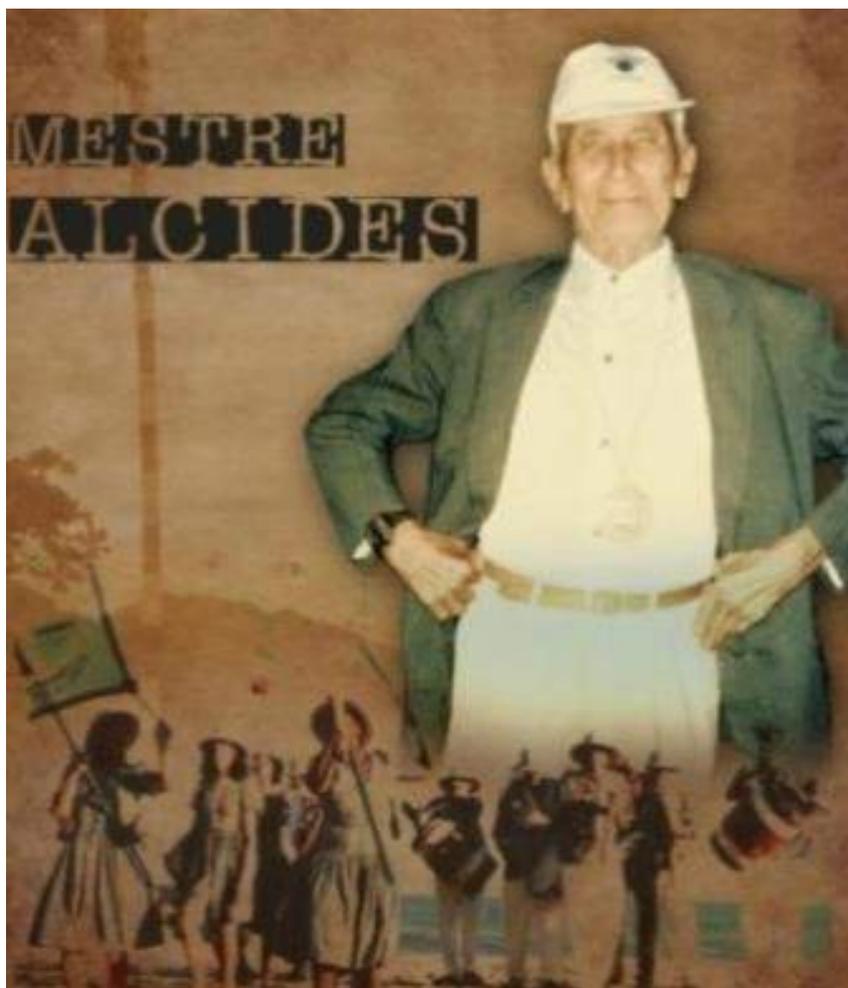
Mestre Alcides (ou “Mestre de Congo<sup>44</sup> de Jaguarussú”, como era chamado), apresentado em uma fotografia adiante (Figura 50), trabalhava na lavoura e era catraieiro, com matrícula na Marinha (MUSEU VIVO BARRA DO JUCU, 2021d). Ele realizava o

---

<sup>44</sup> O Congo é um bem imaterial capixaba reconhecido pelo Conselho Estadual de Cultura (CEC). Uma festividade que acontece em grande parte do Espírito Santo, sobretudo no litoral. Há 67 grupos de congo concentrados entre Anchieta (no Sul do Estado) e Linhares (no Norte), com concentração nos municípios da Grande Vitória. As bandas de congo são conjuntos comandados por um mestre com a função de reger e orientar os músicos, cantadores e dançarinas. Nas bandas, que são compostas por mulheres e homens, há congueiros de todas as idades (Secult-ES, 2014).

transporte de pessoas e mercadorias pelo Rio Marinho até chegar à região da Vila Rubim e do Centro de Vitória, pela Baía. Mestre Alcides era quem promovia os festejos, reunia os “congueiros” e “disseminava a fé em São Benedito”, em eventos que aconteciam não apenas na Barra, mas também na Baía de Vitória (MUSEU VIVO BARRA DO JUCU, 2021d).

Figura 50 - Foto do catraieiro e “congueiro” Mestre Alcides



Fonte: Museu Vivo da Barra do Jucu (2021d).

Segundo o Museu Vivo da Barra do Jucu (2021), ao final dos anos de 1960, visto que as intervenções de 1956 (represa e captação de água) no Rio Marinho impediam a circulação de barcos, Mestre Alcides muda-se para a comunidade da Barra do Jucu, cria a Banda de Congo da Barra e vive do Congo, até seus 92 anos (MUSEU VIVO BARRA DO JUCU, 2021d).

Cabe comentar, quanto às festividades ocorrentes na Baía de Vitória, a importância da Festa de São Pedro, que acontece desde 1929, de acordo com a Prefeitura Municipal de

Vitória (2019c). Ainda, segundo a Prefeitura, foi com a vinda dos imigrantes açorianos que se iniciou a tradição da procissão marítima em homenagem a São Pedro (o santo padroeiro dos pescadores), que era feita, no início, com barcos a remo. Hoje, a festa foi incorporada ao calendário local, o que permite a continuidade da memória do trabalho (pesca) constituída na paisagem urbana portuária da Baía de Vitória, conforme registros de Casado (2010) trazidos na Figura 51.

Figura 51 - Fotos da Festa de São Pedro na Baía de Vitória em 2008



Fonte: Casado (2010). Observar o Convento da Penha (foto à esquerda) e Cais do Capuaba (foto à direita).

Ainda sobre a Cofavi<sup>45</sup>, no início, a produção da siderúrgica se concentrou no ferro gusa<sup>46</sup>, de acordo com o Sindicato dos Metalúrgicos, quando a empresa ainda não era denominada de Companhia Ferro e Aço de Vitória (Cofavi), conforme apresentado no Mapa 6 e Anexo E (p.300). O sindicato afirma que a relação da empresa com os funcionários era paternalista, dado que, dentre a mão-de-obra, podiam-se encontrar famílias inteiras, inclusive as crianças, sendo os primeiros funcionários migrantes oriundos do interior do estado, onde eram trabalhadores do campo. Mas o local trabalho dos metalúrgicos na Cofavi, além de insalubre, oferecia risco de morte, visto que houve casos de funcionários morrendo ao tentar limpar os fornos, quando então caíam de alturas elevadas, por causa das tonturas provocadas pela emissão dos gases gerados durante a queima do carvão (SINDIMETAL-ES, 2022). Muitos não se adaptaram à condição de operários e voltaram para a lavoura, segundo o Sindicato dos Metalúrgicos. Para atrair trabalhadores especializados (técnicos), a empresa precisou oferecer transporte, alimentação e moradia, conforme apresentado no *site* do sindicato. O Sindimetal-ES (2022) relata ainda que

<sup>45</sup> Fonte: <https://sindimetal-es.org.br/nossa-historia>.

<sup>46</sup> Ferro gusa é a forma impura (bruta) do ferro produzido em alto forno, fundido em blocos ou lingotes, a ser transformado, posteriormente, em ferro fundido, aço, entre outros produtos.

“Os empregados solteiros inicialmente iam morar no alojamento da empresa, que era uma espécie de “república”, onde ficavam de três a cinco rapazes por cômodo. Já os casados moravam em casas alugadas ou de sua propriedade. A Cofavi construiu na Avenida Ferro e Aço, próxima à empresa, **21 casas de alvenaria** para seus operários especializados. As condições de trabalho eram as mais precárias (exposição a calor e gases), com a longa jornada de trabalho (os turnos eram de doze horas, sem descanso), além de não usarem nenhum equipamento de proteção. O ferro gusa era quebrado com marretas e transportado em carroças pelas crianças. Os operários usavam um sapato grosso de pau e lenço no rosto para se protegerem dos gases que saíam do forno” (SINDIMETAL-ES, 2022, grifo nosso).

As casas de alvenaria construídas para os operários especializados não existem mais no local. Entende-se que essas casas estão possivelmente retratadas na Figura 52 (foto à direita, datada de 1946). Oliveira (2012) e Silva (2017) também apresentam essa foto como pertencente ao bairro Jardim América, dentro de um loteamento da família Viola, tendo sido as casas construídas pela Companhia Melhoramentos de Vitória, segundo os autores.

Figura 52 - Foto das instalações da Ferrostal (Cofavi) nos anos de 1940-1950 (à esquerda) e das casas populares (à direita) do ano de 1946, no bairro Jardim América, em Cariacica



Fontes: acervo de Fábio Pirajá. Instalações da Ferrostal (Cofavi) em primeiro plano e, ao fundo, parte da área de mangue que foi aterrada (à esquerda) e <https://www.youtube.com/watch?v=Zmxf5Ubx694> (à direita).

Ainda em Cariacica, ao analisar o topônimo de, ao menos, um bairro vizinho a Jardim América, o bairro Sotema, nas proximidades da Baía de Vitória (Figura 53), descobre-se que a história<sup>47</sup> de sua formação e a origem de seu nome, ambos têm relação com a E. F. Vitória-Minas, desde a década de 1930.

Zuccaratto (2019) afirma que, a partir da década de 1930, com a instalação da sede da firma Sociedade Técnica de Materiais (Sotema) – empresa que prestava serviços de manutenção e reforma de locomotivas a vapor e de vagões ferroviários da E. F. Vitória-Minas

<sup>47</sup> Fonte: [www.turismoria.com.br/turismo-e-cia/cidade-de-cariacica-no-estado-do-espírito-santo-busca-destaque-tambem-em-turismo/](http://www.turismoria.com.br/turismo-e-cia/cidade-de-cariacica-no-estado-do-espírito-santo-busca-destaque-tambem-em-turismo/). Acesso em: 29 jan. 2022.

usados no transporte de cargas –, forma-se um núcleo urbano com moradias ao redor da empresa <sup>48</sup>. Por ser a região totalmente plana, afastada do centro da cidade e sem um ponto de referência, os moradores usavam a sigla Sotema para indicar o lugar onde moravam. O mesmo ocorre, em Vila Velha, com o nome do bairro Soteco, sigla da empresa Sociedade Técnica Comercial, do mesmo grupo de proprietários de Sotema (ZUCCARATTO, 2019).

Figura 53 - Foto aérea com indicação do local do bairro Sotema, em Cariacica



Fonte: adaptado do *Google Earth* (2022). Nota: indicação do bairro Sotema pela autora.

Conforme apresentado no lançamento do inventário e da exposição fotográfica "Memórias Afetivas de Cariacica", realizado na Associação de Moradores de Itacibá, no ano de 2018, o bairro Sotema não era apenas um lugar de trabalho, mas também de relações sociais e culturais, lugar de festejar o Congo, assim como se festeja em outras partes do litoral capixaba. A Figura 54 é um registro da comunidade de Sotema na década de 1950.

Em 1942, a E. F. Vitória-Minas foi incorporada pela Companhia Vale do Rio Doce (C.V.R.D.) e, com isso, o Sindfer ES/MG passou a representar os trabalhadores da C.V.R.D. (SINDIMETAL-ES, 2022). De acordo com Memórias Afetivas de Cariacica (2018)<sup>49</sup>, no ano de 1943 os trabalhadores ferroviários da C.V.R.D. vindos de outras estações (Aimorés, Itueta,

<sup>48</sup> Idem.

<sup>49</sup> Fonte: [memoriasdecariacica.blogspot.com/2018/03/historia-dos-bairros-da-regiao-de.html](http://memoriasdecariacica.blogspot.com/2018/03/historia-dos-bairros-da-regiao-de.html). Acesso em: 29 jan. 2022.

Governador Valadares e oficinas de João Neiva/ES) foram trabalhar na E. F. Vitória-Minas e na Oficina de Carros e Vagões de Itacibá, bairro vizinho à Sotema.

Figura 54 - Foto da Comunidade de Sotema no Carnaval de Congo da década de 1950



Fonte: <https://www.cariacica.es.gov.br/noticias/62857/exposicao-resgata-historia-contemporanea-de-cariacica-a-partir-da-memoria-de-seus-moradores>.

A criação da Cofavi e da C.V.R.D., em 1942, marca a transição da economia cafeeira para uma economia urbano-industrial, com base na exportação de minério de ferro (CAMPOS, 2004; FIM, 2015). De acordo com Campos (2004), essas empresas vão se instalar com seus espaços de administração, ferrovias, oficinas, aciarias, ente outras instalações, de forma estratégica, ao redor da Baía de Vitória. Pode-se considerar, com isso, um novo processo de reestruturação da capital Vitória e dos municípios vizinhos, no início da

década de 1940. A reforma da Praça Oito de Setembro – marco zero da cidade de Vitória – é um exemplo que se destaca como uma das mais relevantes mudanças na paisagem urbana da capital, a partir da inserção do totem central com um relógio, em 1942. Segundo a Secult-ES<sup>50</sup>, o Relógio da Praça Oito é uma obra do imigrante alemão João Ricardo Hermann Schorling, elaborado para emitir o som dos primeiros acordes do hino do Espírito Santo, de hora em hora.

Para o historiador americano David Landes, autor de *A Revolução no Tempo: os relógios e o nascimento do mundo moderno* (2009), as relações entre pessoas e grupos sociais se alteram, a partir de quando se passou a poder medir o tempo. Pode-se dizer que o relógio simboliza ritmo, regra e subordinação ao tempo: o tempo das fábricas ou o tempo da produção. Portanto, esta autora interpreta a inserção do Relógio da Praça Oito (Figura 55), um marco associado à chegada da sede da C.V.R.D.<sup>51</sup> (Figura 56) em Vitória. A alteração da paisagem na capital evidencia-se com a chegada do trem da E. F. Vitória-Minas (Figuras 57 e 58) – que pode também expressar um símbolo da unificação do tempo –, carregado de minério de ferro e carvão para as indústrias estrangeiras.

Inicia-se, assim, o domínio da mineradora inglesa (atual Vale S.A.) sobre essas frações territoriais em estudo, tendo início a construção de um patrimônio portuário industrial em uma fração interurbana, interligando três municípios (Vitória, Vila e Velha e Cariacica).

Figura 55 - Fotos da reforma da Praça Oito e construção do Relógio na década de 1940



Fonte: acervo do Arquivo Público do Estado do Espírito Santo (foto à esquerda). Nota-se a presença do obelisco que foi transferido para a Praça da Capitania dos Portos durante a reforma da Praça Oito. Fonte: Acervo NAU-Ufes (foto central) e Arquivo Geral da PMV (foto à direita).

<sup>50</sup> Fonte: [www.ipatrimonio.org/vitoria-relogio-da-praca-oito/](http://www.ipatrimonio.org/vitoria-relogio-da-praca-oito/). Acesso em: 30 jan. 2022.

<sup>51</sup> Em 1942, o proprietário da Ilha da Fumaça, o empreendedor Antenor Guimarães, construiu o edifício Henrique Lage, com seis pavimentos, que foi alugado à Cia. Vale do Rio Doce, de acordo com Antenor Guimarães & Cia LTDA.

Figura 56 - Fotos do edifício sede da C.V.R.D., em Vitória, na década de 1940



Fonte: *site* Morro do Moreno (2019) e Vale S.A (2012). Nota: na primeira foto, da esquerda para a direita, o Relógio da Praça Oito, o prédio da C.V.R.D. e o Hotel Sagres vistos do Porto de Vitória. Na segunda foto, o prédio da C.V.R.D. visto da Avenida Capixaba ( atual Jerônimo Monteiro).

O corte na pedra da Santa Casa (Figura 57) foi executado para a instalação da linha férrea do antigo trajeto da Estrada de Ferro Vitória-Minas para o Porto de Vitória. Um corte a ser considerado hoje como obra d'arte referente ao patrimônio industrial ferroviário (OLIVEIRA; DELVIZIO, 2017). A primeira foto da Figura 58 apresenta as edificações ainda existentes no local, as quais testemunham o trajeto do trem na Avenida Duarte Lemos, o que será confirmado na etapa de levantamento, nesta dissertação (Capítulo 3).

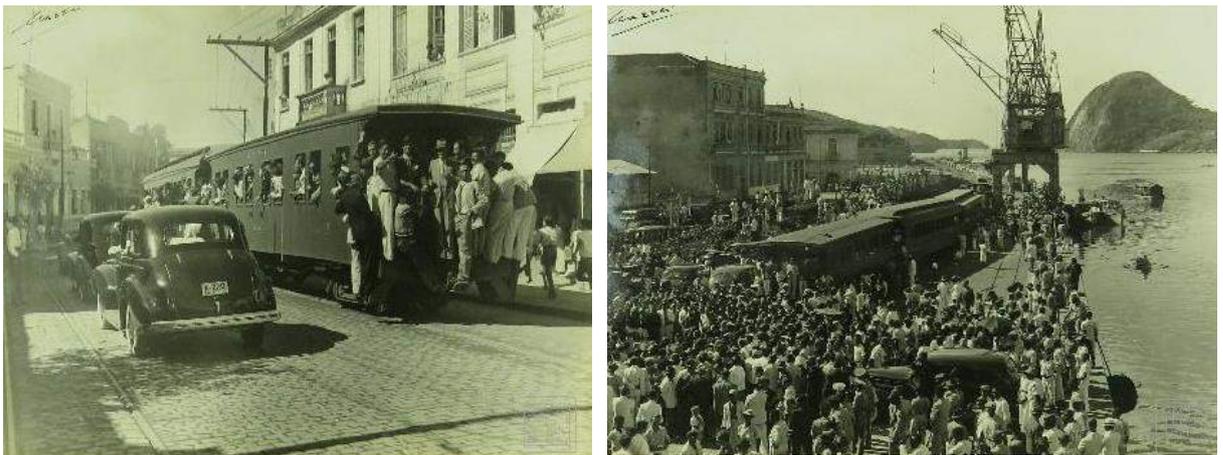
Ainda em 1942, com a entrada dos EUA na Segunda Guerra, as potências mundiais buscaram uma fonte de minério para fabricação de armamentos (VALE, 2012). Nos *Acordos de Washington* assinados entre Brasil, Estados Unidos e Inglaterra, nesse mesmo ano, um dos principais assuntos teve relação com a mineração (VALE, op. cit.). O Brasil precisou assumir, por meio da C.V.R.D., os bens da E. F. Vitória-Minas, para reestruturá-la, com a finalidade de exportar, no mínimo, 1.500.000 toneladas de minério de ferro para a indústria bélica, durante o período de guerra (VALE, op. cit.).

Figura 57 - Foto do Corte da pedra da Santa Casa, em Vitória, na década de 1940



Fonte: Acervo Codesa. Nota: Finalização do corte da pedra da Santa Casa de Misericórdia (atual Rua Construtor Vitorino Teixeira) e da implantação da linha do trem da E. F. Vitória-Minas.

Figura 58 - Fotos do trem e Estrada de Ferro Vitória-Minas, em Vitória, na década de 1940



Fonte: Arquivo Público do ES. Observar, na primeira foto, o trem na Avenida Duarte Lemos e, na segunda foto, o trem da E. F. Vitória-Minas no Porto de Vitória.

Entre 1942-1945, em Vila Velha, foi construído o Cais de Minério (Figura 59), com um virador de vagões (MATTEDI, 2017), no período de favorecimento ao transporte de

matéria-prima, sobretudo ferro, para a indústria bélica americana e a inglesa (VALE, 2012). O Cais Eumenes Guimarães (CAMPOS, 2004) compõe, ainda hoje, a paisagem da Baía de Vitória, em Vila Velha.

Figura 59 - Fotos do Cais Eumenes Guimarães entre 1940-1950



Fonte: acervo da Codesa (três fotos acima) e da Biblioteca do Centro de Artes – UFES (duas fotos abaixo).

O conjunto da infraestrutura do Cais Eumenes Guimarães (o Cais de Minério) é composto por viadutos e linha férrea, conforme representação em planta topo-hidrográfica (Figura 60 e Anexo D desta dissertação, p. 299). O viaduto de São Torquato (Figura 61) está localizado próximo aos três Terminais de Granéis Líquidos, construídos em 1954, que foram explorados pelas empresas de combustíveis das marcas Shell, Esso e Texaco (CAMPOS, 2004); o viaduto de Argolas (Figura 62) situa-se atrás do terreno na Estação Leopoldina, na entrada do referido bairro; e o viaduto de Paul (Figura 63), que compõe a paisagem central deste bairro. Esses três viadutos integram o conjunto de seis viadutos do Cais Eumenes Guimarães, em Vila Velha, que serão apresentados no levantamento (Capítulo 3).

Figura 60 - Planta topo hidrográfica do Porto de Vitória em 1945



Fonte: Siqueira (1980). Nota: Indicações dos locais do viaduto de São Torquato (azul), viaduto de Argolas (amarelo), viaduto de Paul (vermelho) e Cais Eumenes Guimarães (verde) pela autora.

Figura 61 - Foto da localização do viaduto de São Torquato (s.d)



Fonte: Campos (2004). Nota: indicação do viaduto de São Torquato pela autora.

Figura 62 - Foto do viaduto de Argolas da década de 1940



Fonte: Arquivo Público do ES.

Figura 63 - Foto do viaduto de Paul na década de 1940



Fonte: acervo de Tuffy Nader.

Também no ano de 1942, como já dito, após o reconhecimento dos trabalhadores da estiva pelo Governo Federal, a categoria comprou um terreno ao lado do Porto de Vitória para a construção da sede do Sindicato da Estiva, iniciada em 1953<sup>52</sup>.

Em 1945, inaugura-se o Cais Eumenes Guimarães, em Vila Velha, e amplia-se o Cais Comercial do Porto de Vitória, em Vitória, com a finalização do armazém 5 (MATTEDI, 2017), como se vê na Figura 64. Com isso, a partir de 1945, do conjunto de cinco armazéns do Porto de Vitória, apresentam-se concluídos os armazéns 1, 2, 3 e 5 (SIQUEIRA, 1994).

Figura 64 - Foto do Porto de Vitória após 1945



Fonte: <https://www.revistaintermarket.com.br/115-anos-do-porto-de-vitoria>.

Na década de 1940, dentro de uma das antigas chácaras, em Vila Velha, foi construída uma edificação que serviu de apoio aos ingleses, na época da Segunda Guerra, denominada de Chalé dos Ingleses (Figura 65), ao lado direito da entrada do terreno da Estação Pedro Nolasco (PREFEITURA MUNICIPAL DE VELHA, 2018).

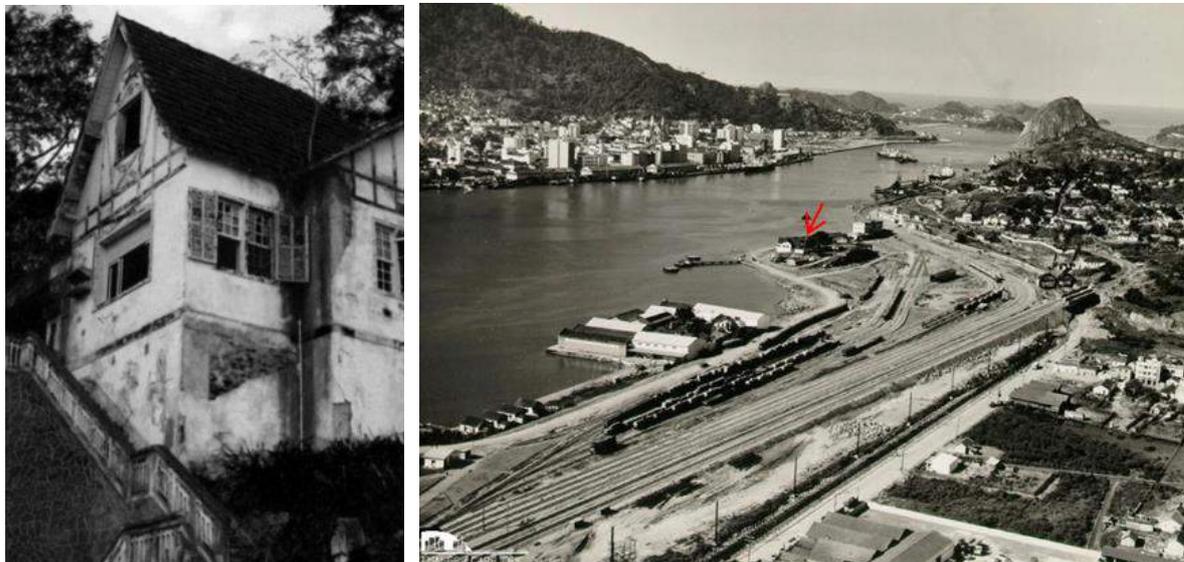
Passado o período de guerras, em 26 de julho de 1947, por Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, os distritos de Espírito Santo de Vitória e Argolas são

---

<sup>52</sup> Fonte: Jornal A Gazeta, 100 anos do Porto de Vitória, 31/03/2006.

desmembrados do município de Vitória, passando a constituir o município de Espírito Santo de Vitória<sup>53</sup>, atual município de Vila Velha.

Figura 65 - Fotos do Chalé dos Ingleses em Vila Velha nos anos de 1960



Fonte: acervo do Arquivo Público do ES (foto à esquerda) e do IJSN (foto à direita).

Segundo Miranda (2002; 2011), a década de 1950 vem se caracterizar como a era do governo Jones Santos Neves, época de um governo autoritário, com foco na “modernização” da capital e do porto, na criação de áreas edificáveis urbanas, de infraestruturas urbana e regional, de projetos de rodovias, de habitação e no atendimento às áreas de saúde, educação e assistência social. Dentro desse processo de modernização, por exemplo, no início de 1952<sup>54</sup>, no município de Cariacica, inaugura-se a Unidade Escolar Professor Cerqueira Lima (em homenagem ao médico Henrique Alves Cerqueira Lima), por meio do decreto de 1º de setembro de 1950, desta vez durante o governo de Carlos Fernandes Monteiro Lindenberg (1947/1951-1959). A localização da referida escola aparece indicada na Figura 66.

A Escola Professor Cerqueira Lima apresenta uma arquitetura modesta, porém, com destacada importância, sobretudo por seu valor social. Localizada à Av. Brasil, no bairro Jardim América, próxima às instalações da empresa Cofavi, tinha por objetivo inicial atender crianças de 7 a 14 anos da região, sendo a primeira escola estadual do bairro, de acordo com a própria instituição, atual EMEF de mesmo nome. Hoje, segundo a EMEF, atendem-se alunos

<sup>53</sup> Informações no *site* do IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística Geral. Disponível em: [cidades.ibge.gov.br/brasil/es/vitoria/historico](http://cidades.ibge.gov.br/brasil/es/vitoria/historico). Acesso em: 01 fev. 2022.

<sup>54</sup> História da EMEF Professor Cerqueira Lima. Disponível em: [facebook.com/cerqueiralimaoficial/](https://facebook.com/cerqueiralimaoficial/). Acesso em: 01 fev. 2022.

dos bairros: Padre Gabriel, Castelo Branco, Vera Cruz, Itaquari, Vale Esperança, Sotelândia, Rio Marinho, Nova América, Vasco da Gama<sup>55</sup> (todos em Cariacica) e Rio Marinho (em Vila Velha, homônimo ao bairro do município vizinho).

Figura 66 - Foto da localização da Escola Professor Cerqueira Lima dos anos de 1950



Fonte: acervo de Fábio Pirajá. Nota: indicação do local da escola pela autora.

Quanto à “modernização” da capital e do porto, também durante o governo Jones dos Santos Neves, no período de 1950-1954, esta acontece com a construção de uma nova plataforma de embarque de navios (pertencente ao Porto de Vitória), o Cais de Paul, em Vila Velha, visto na Figura 67 (CAMPOS, 2004). Essa nova plataforma portuária permitia o acesso ao Cais das Barcas no bairro Paul, em Vila Velha.

Nesse mesmo período do governo de Jones dos Santos Neves iniciam-se os aterros da Esplanada Capixaba em Vitória (Figura 68), para a implantação dos novos edifícios (FREITAS, 2005). Em 1956, o Cais de Paul passou a exportar minério fino (SIQUEIRA, 1994).

---

<sup>55</sup> EMEF CERQUEIRA LIMA (2019). Informação disponível em: [emefcerqueiralima.blogspot.com/2009/11/historia-da-emef-cerqueira-lima.html](http://emefcerqueiralima.blogspot.com/2009/11/historia-da-emef-cerqueira-lima.html). Acesso em: 01 fev. 2022.

Figura 67 - Foto do local do Cais de Paul em 1937 e 2000



Fonte: Biblioteca Central da UFES (foto à esquerda) e Campos (2004). Na primeira foto, nota-se a capital Vitória ao fundo, a Baía de Vitória e o local anterior ao Cais de Paul (indicado pela autora); na segunda foto, a Baía de Vitória, em primeiro plano; o Cais de Paul; o campo de futebol da Leopoldina, à direita, no bairro Paul; e, o antigo acesso ao Cais das Barcas, à esquerda, pela Rua das Barcas.

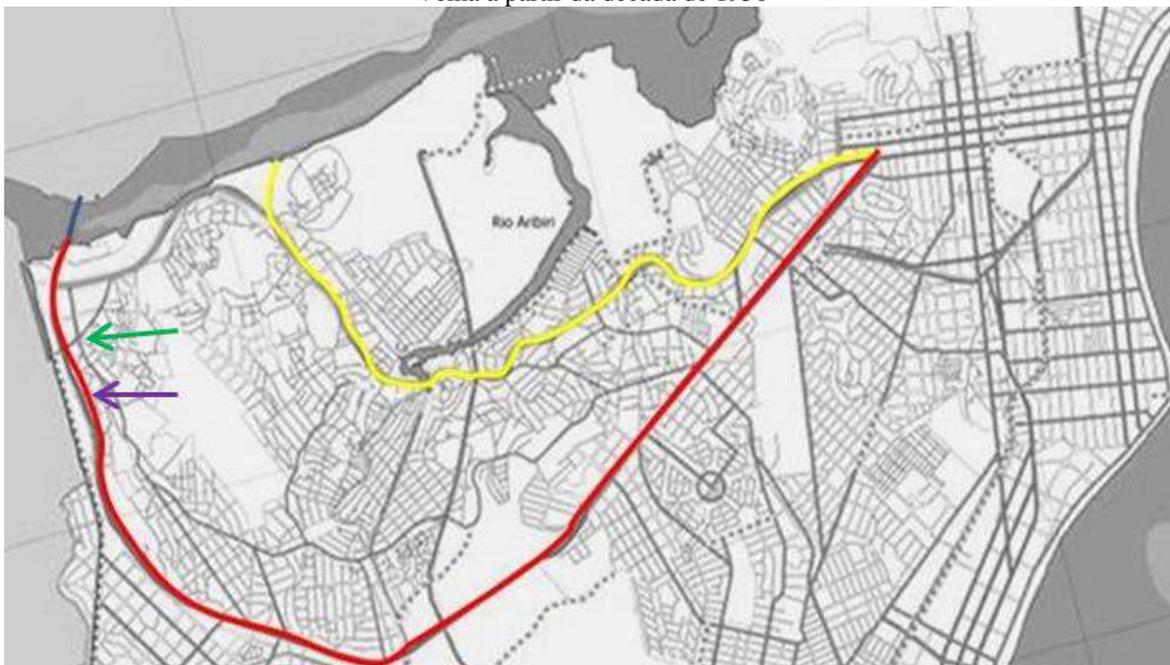
Figura 68 - Foto da Esplanada Capixaba na década de 1950



Fonte: acervo da Codesa.

No mesmo período, iniciam-se as obras de infraestrutura rodoviária para o porto e os locais de habitação, dentro de um novo percurso, desde a Ponte Florentino Avidos (“Cinco Pontes”) até o centro de Vila Velha, com objetivo de alcançar mais áreas de loteamentos, por meio da Avenida Carlos Lindenberg (Mapa 4).

Mapa 4 - Mapa de localização da Avenida Jerônimo Monteiro, Rodovia Carlos Lindenberg e viadutos em Vila Velha a partir da década de 1950



Fonte: Anexo 1 - Mapa G de Mobilidade da Prefeitura Municipal de Vila Velha (2017), adaptado pela autora, com indicação da Ponte Florentino Avidos (linha azul); Av. Jerônimo Monteiro, antigo trajeto do bonde (linha amarela); e, Av. Carlos Lindenberg, após a década de 1950 (linha vermelha). A seta verde indica o local do viaduto de São Torquato (“Ponte Verde”), e a seta roxa, o local do viaduto de Cobilândia (Cobi).

A “Ponte Verde” (o viaduto da Av. Senador Robert Kennedy, em São Torquato) e a ponte sobre Cobi de Baixo (viaduto sobre a mesma avenida, só que em Cobilândia) foram necessárias para transpor as duas linhas férreas: a E. F. Leopoldina e a E. F. Vitória-Minas. A “Ponte Verde”, construída acima do trecho da E. F. Vitória-Minas é ilustrada na Figura 69, e o viaduto em Cobilândia, acima do trecho da E. F. Leopoldina, na Figura 70.

As novas obras viárias permitiram a criação de bairros residenciais. Ao analisar o topônimo do bairro Ibes, sua localização e conformação, verifica-se que esse bairro foi o primeiro conjunto criado no ano de 1950, organizado por setores: dos comerciários, dos funcionários públicos e dos funcionários da C.V.R.D., com nome de Instituto de Bem-Estar Social (Ibes), situado nas proximidades da Rodovia Carlos Lindenberg (CELANTE, SATHLER e ROSA, 2015), como se observa no Mapa 5 e na Figura 71. Contudo, era um

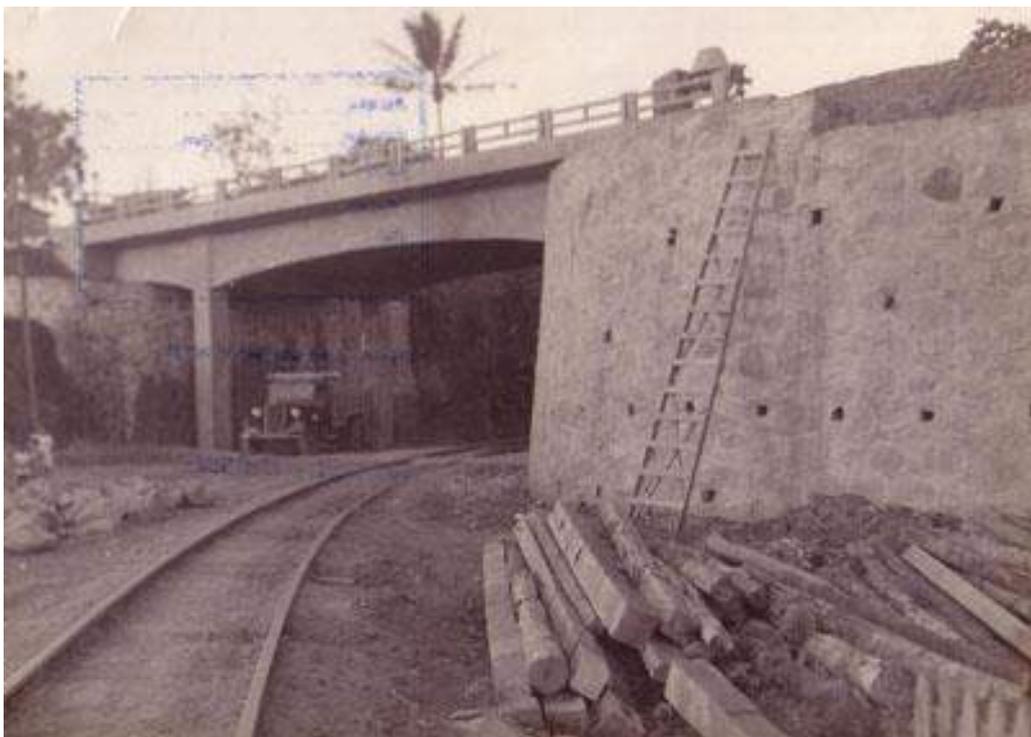
loteamento afastado dos meios de transporte urbanos da época, diferentemente das primeiras configurações de moradias, mantidas próximas aos locais de trabalho, em especial às indústrias.

Figura 69 - Foto da construção do viaduto de São Torquato nos anos de 1950



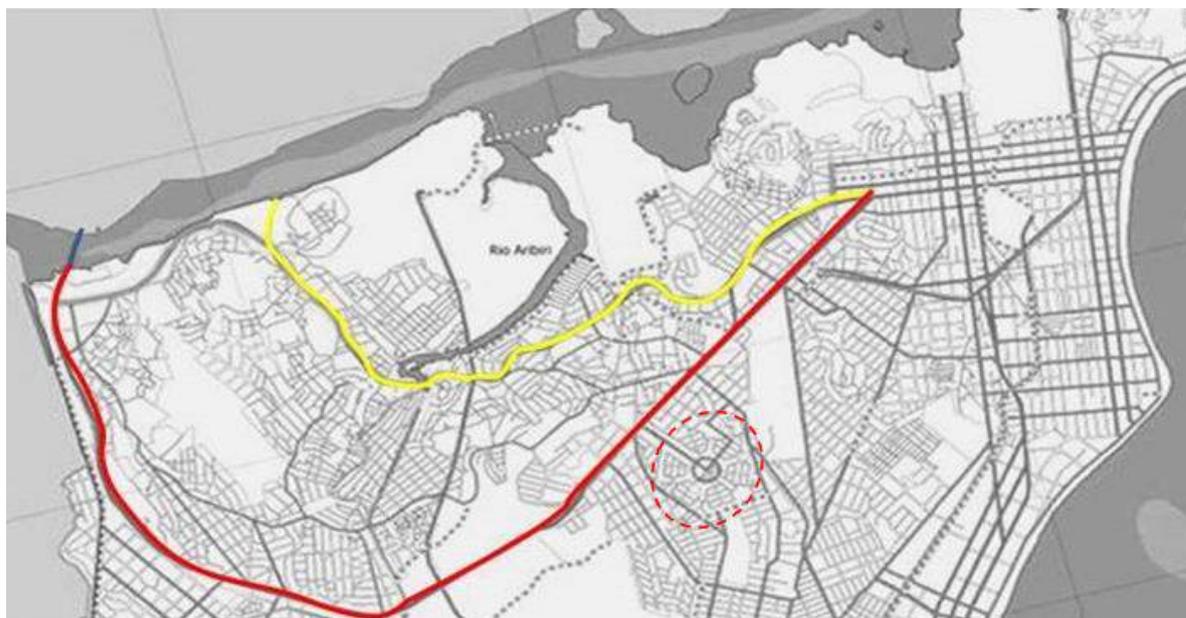
Fonte: IJSN.

Figura 70 - Foto do viaduto em Cobilândia (Cobi de Baixo) nos anos de 1950



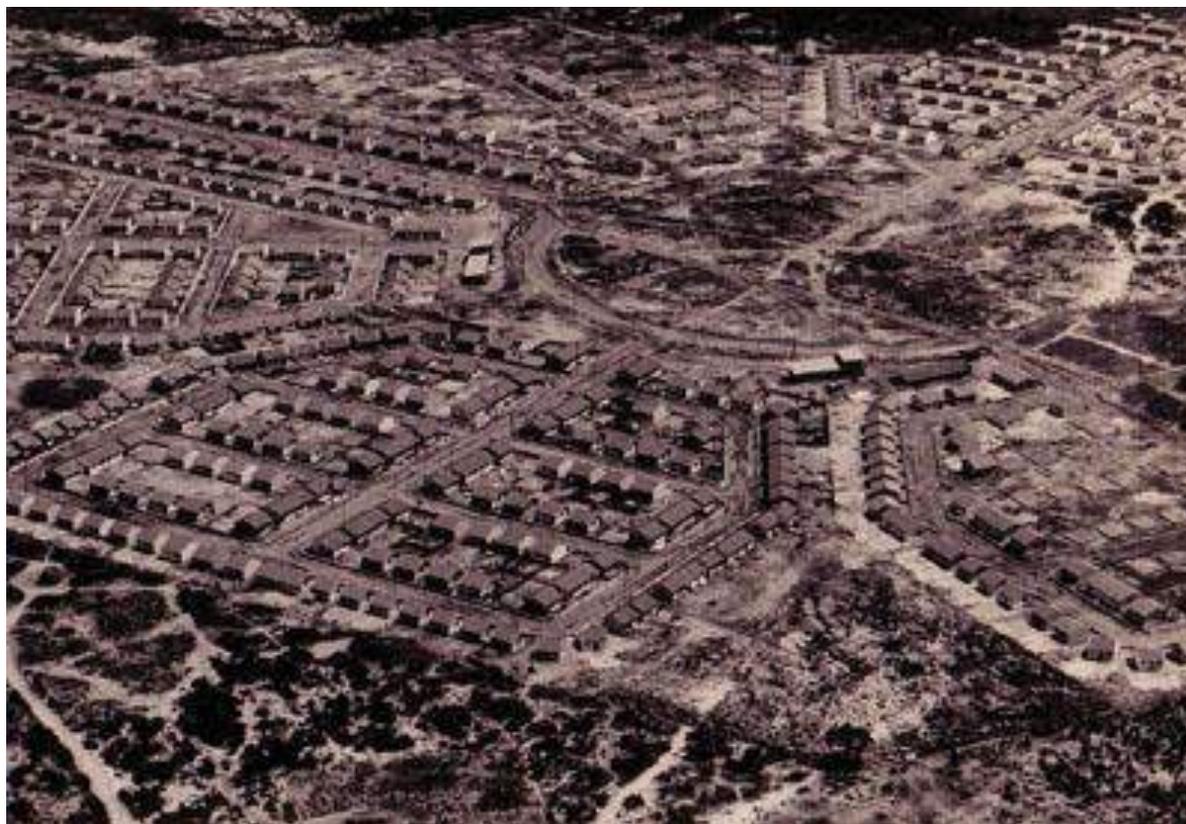
Fonte: IJSN. Autor: Jamil Merjane.

Mapa 5 - Mapa de localização do Instituto de Bem-Estar Social (Ibes) em Vila Velha



Fonte: Anexo 1 - Mapa G de Mobilidade da Prefeitura Municipal de Vila Velha (2017), adaptado pela autora, com indicação da Ponte Florentino Avidos (linha azul); Avenida Jerônimo Monteiro, antigo trajeto do bonde (amarelo); e, Rodovia Carlos Lindenberg, após a década de 1950 (linha vermelha). Local do bairro Ibes (tracejado vermelho).

Figura 71 - Foto da construção do Ibes nos anos de 1950

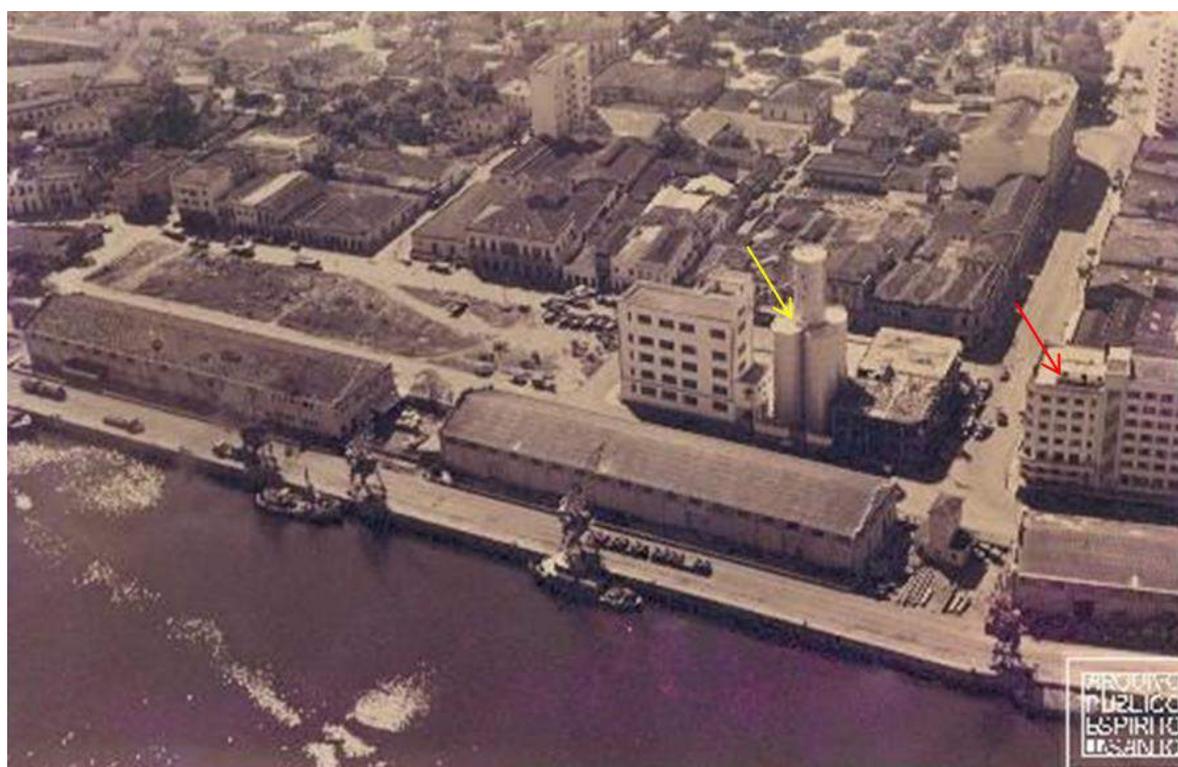


Fonte: acervo do IJSN.

Villaça (2012) e Saboya (2016) afirmam que a maioria dos empregos era ofertada para perto das áreas industriais, sendo a maior parte destinada à população mais pobre, e, apenas uma pequena parcela, aos ricos. Assim, não havia competição, entre pobres e ricos pela localização das moradias mais próxima às indústrias. Competia-se entre os pobres, e quem perde tal disputa são obrigados a morar em áreas ainda mais distantes da infraestrutura urbana (VILLAÇA, op. cit.; SABOYA, op. cit.).

Ainda na década de 1950, em 1953, os trabalhadores portuários da estiva iniciam a construção do prédio da Sede do Sindicato dos Estivadores, próximo ao Porto de Vitória, segundo o Jornal A Gazeta, no especial “100 anos do Porto de Vitória”, em 31 de março de 2006. Ao lado da Sede do Sindicato da Estiva, o Grupo Bu aiz<sup>56</sup> – criado em 1941, com uma fábrica de pregos e papel instalada no bairro de São Torquato, em Vila Velha (MENDONÇA, 2020) – inaugura as instalações do Moinho Vitória (moinho de trigo) em 1956, ao lado do armazém 2 do Porto de Vitória, segundo *site* da empresa (Figura 72).

Figura 72 - Foto do local do Moinho Vitória dos anos de 1950



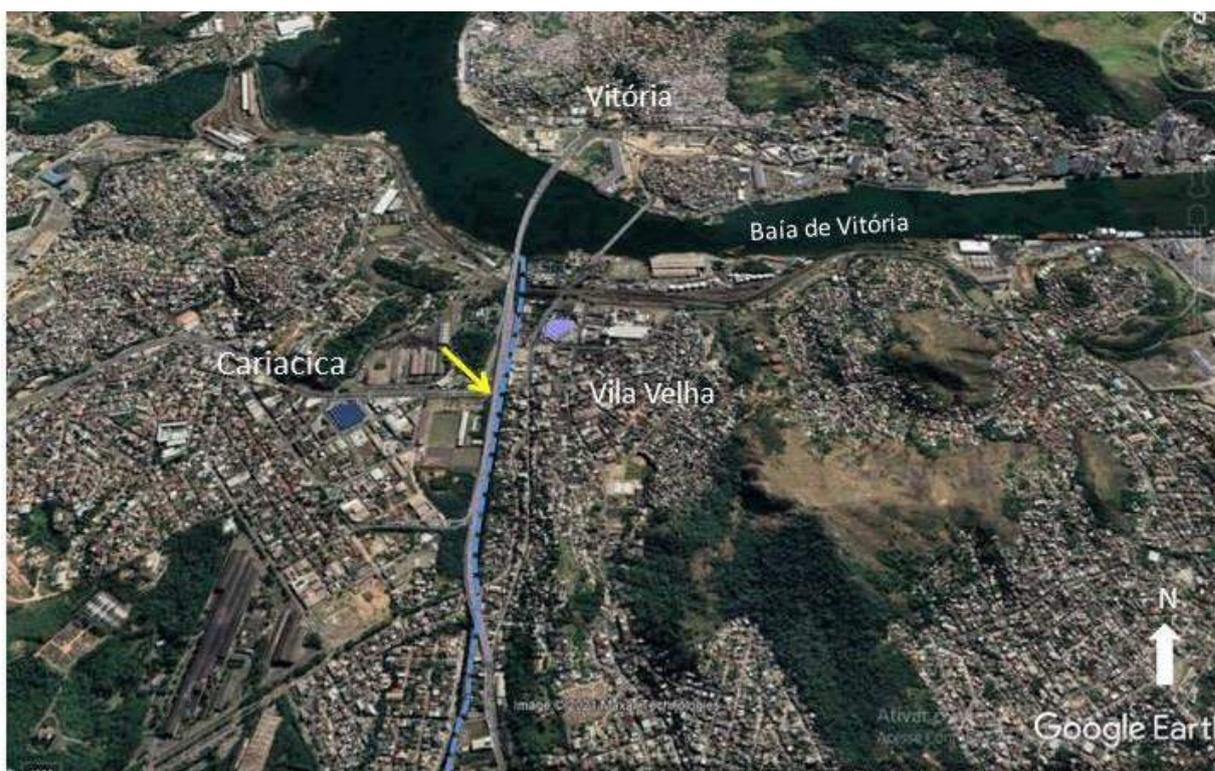
Fonte: acervo do Arquivo Público do ES. Notam-se as instalações do Moinho Vitória (amarelo), ao lado da Sede dos Estivadores (vermelho), indicados pela autora.

<sup>56</sup> A empresa Bu aiz Alimentos e Comércio S.A. iniciam as suas atividades no ES em 1941, comprando, exportando e vendendo produtos, de acordo com o *site* do Grupo Bu aiz.

Segundo Silva (2017), no ano de 1956, em Cariacica, ocorrem obras importantes de saneamento e infraestrutura. Até então, a população moradora da região próxima ao rio Marinho, coletava água diretamente desse rio para o consumo, de onde era possível lavar as roupas e banhar-se. A partir da obra de represamento e captação de água, o acesso à Baía de Vitória, desde o bairro Barra do Jucu (em Vila Velha), por meio das catraias, deixou de ocorrer, segundo consta em exposição do Museu Vivo da Barra do Jucu (2021e).

As novas conexões por rodovias, entre Cariacica e Vila Velha, ocorrem no mesmo período das intervenções no Rio Jucu apontadas por Silva (op. cit.). A Ponte do Camelo, possivelmente dos anos de 1950, substituiu uma ponte de madeira construída em 1926 (SILVA, op. cit.). Em 1956, a nova ponte inseria-se dentro de uma paisagem ainda com características rurais, com a presença de uma extensa área de mangue em Jardim América, próxima à Baía de Vitória (Figuras 73 e 74).

Figura 73 - Foto aérea da localização da Ponte do Camelo em 2022



Fonte: adaptado do *Google Earth* (2022). Nota: indicação do local da ponte pela autora (seta amarela) e trecho do Rio Marinho (tracejado em azul).

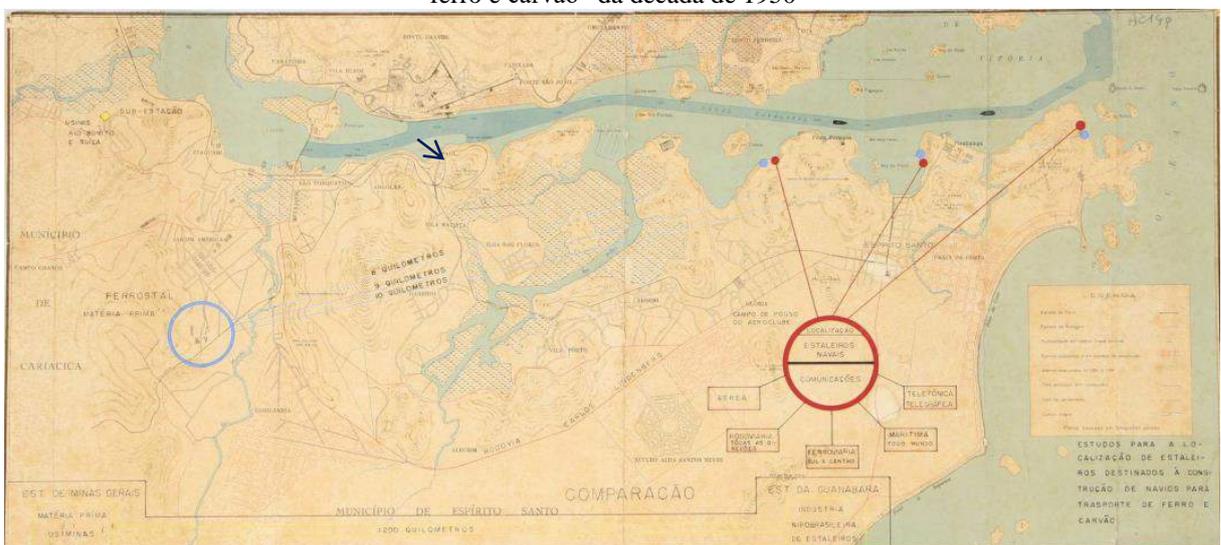
Figura 74 - Foto da Ponte do Camelo e do Rio Marinho em 1956



Fonte: acervo de Mazzei.

Outras observações importantes apresentadas por Silva (2017) são os estudos para localização de estaleiros, tendo como matriz desse projeto a Ferrostal (círculo azul), posteriormente denominada de Cofavi – ver Mapa 6 e Anexo E desta dissertação (p. 300). Os pontos estudados para instalação de estaleiros, em meados da década de 1950, aparecem destacados em vermelho no mapa abaixo, apontando de forma estratégica a logística para obtenção de matéria-prima a ser adquirida por meio da Ferrostal (Cofavi).

Mapa 6 - Mapa de “Estudos para localização de estaleiros destinados à construção de navios para transporte de ferro e carvão” da década de 1950

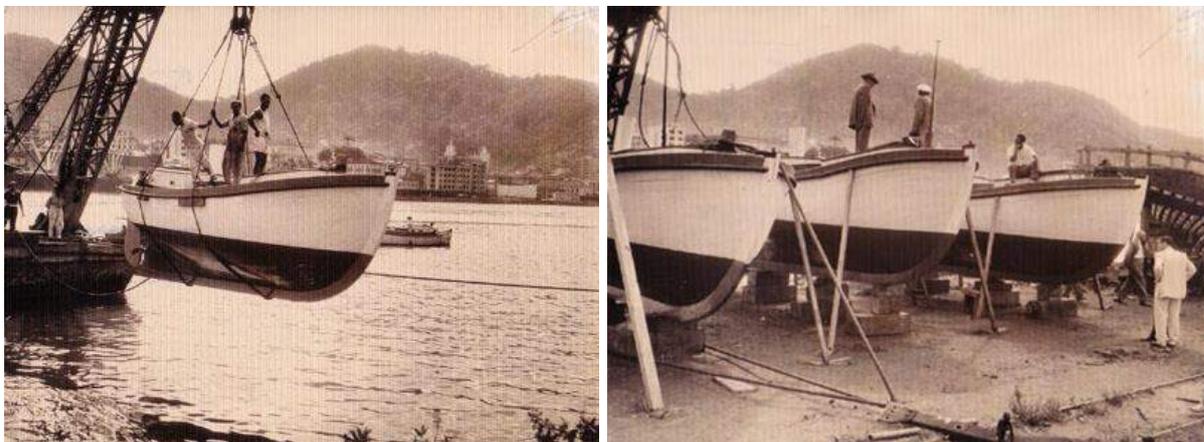


Fonte: Silva (2017). Nota: local do estaleiro em Paul (seta azul-escuro) indicado pela autora.

Na biblioteca virtual do IJSN, foram encontrados registros de um estaleiro para reparos de navios de médio porte e construção de barcos diversos, em Paul, Vila Velha, do

período do governo Jones dos Santos Neves. Nesses registros é possível ver a cidade de Vitória ao fundo e o maciço central (Figura 75).

Figura 75 - Fotos do Estaleiro em Paul da década de 1950



Fonte: acervo do IJSN. Autor: Mazzei.

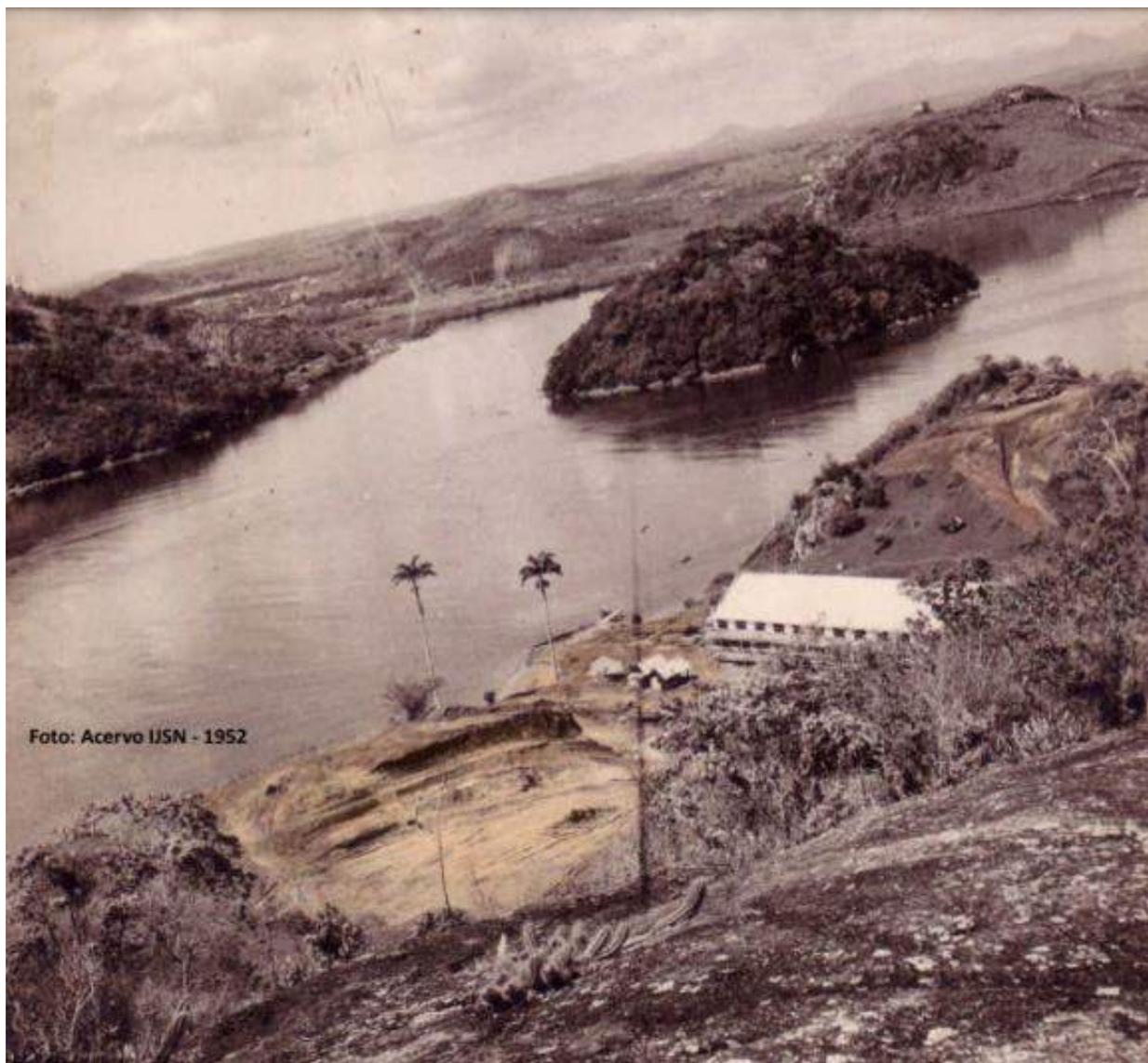
Pouco mais adiante, na área de expansão urbana da ilha de Vitória, há outro registro da existência de um estaleiro, esse denominado de Estaleiro Varetta, desde 1952, localizado em sentido leste do Porto de Vitória, onde se situa o atual bairro Jesus de Nazareth, Figura 76.

Em 1954, nas proximidades do local do Estaleiro em Paul, foram construídos os terminais e tanques de armazenagem de combustíveis (CAMPOS, 2004), iniciando um processo de desvalorização dos bairros de Paul, Argolas e São Torquato e conflitos sociais e ambientais em função dos riscos de acidentes que esses terminais oferecem, causando insegurança aos moradores locais. Na mesma localidade, em 1957, as exportações de minério de ferro, realizadas por meio do Cais de Paul, superaram as exportações de café, de acordo com a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP, 2021). Se de um lado os terminais ofereciam riscos socioambientais, por outro lado, as implantações desses terminais representavam oportunidades de trabalhos no Porto de Vitória.

No ano de 1958, funda-se a Associação Profissional dos Trabalhadores na Indústria Metalúrgica do ES. Esses trabalhadores concentravam-se em suas atividades, especialmente na Cofavi. Com isso, em 04 de julho de 1962, o Sindicato dos Metalúrgicos é criado com sede no município de Cariacica. Após a criação do Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos de Cariacica, a categoria profissional de trabalhadores metalúrgicos da siderurgia e fundição é

reconhecida pela Delegacia Regional do Trabalho (DRT), do mesmo modo que ocorreu com os trabalhadores da estiva em Vitória.

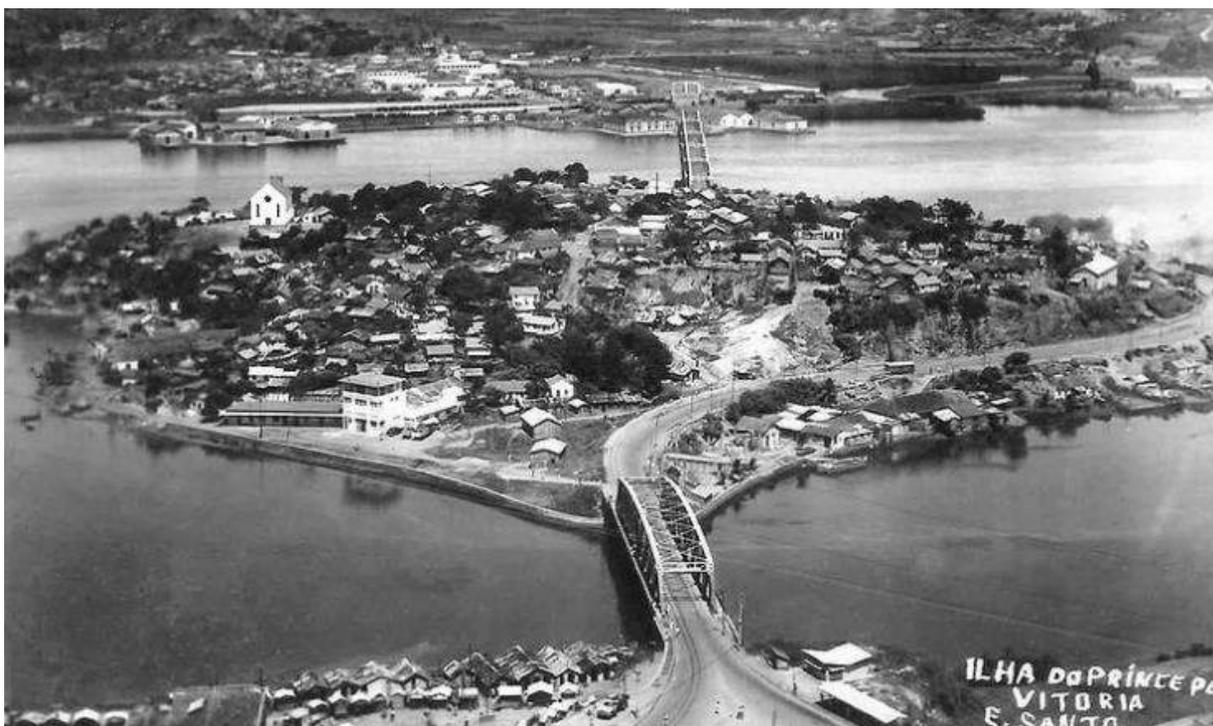
Figura 76 - Fotos do Estaleiro Varetta em 1952



Fonte: acervo do IJSN.

Nesse mesmo período, possivelmente, foram realizados os aterros para as instalações da antiga C.V.R.D., em Cariacica, conforme a sequência de figuras a seguir. Enquanto isso, em Vitória, o aterro que margeia a ponte metálica (vão isolado, visto nas Figuras 77 e 78), onde se situa o atual mercado da Vila Rubim, registra-se que ocorre após a instalação da oficina de vagões e das demais áreas da C.V.R.D. estarem concluídas em Cariacica, conforme se observa nas Figuras 79 e 80.

Figura 77 - Foto do vão isolado da Ponte Florentino Avidos e Ilha do Príncipe em 1940



Fonte: Coleção Família Ruschi. Acervo Roberto Ruschi. Observar a Ponte Florentino Avidos (vão isolado), em primeiro plano; a Ilha do Príncipe e parte das frações dos municípios e Vila Velha e Cariacica, ao fundo.

Figura 78 - Foto da Ilha do Príncipe e aterro de ligação à Ilha de Vitória da década de 1960



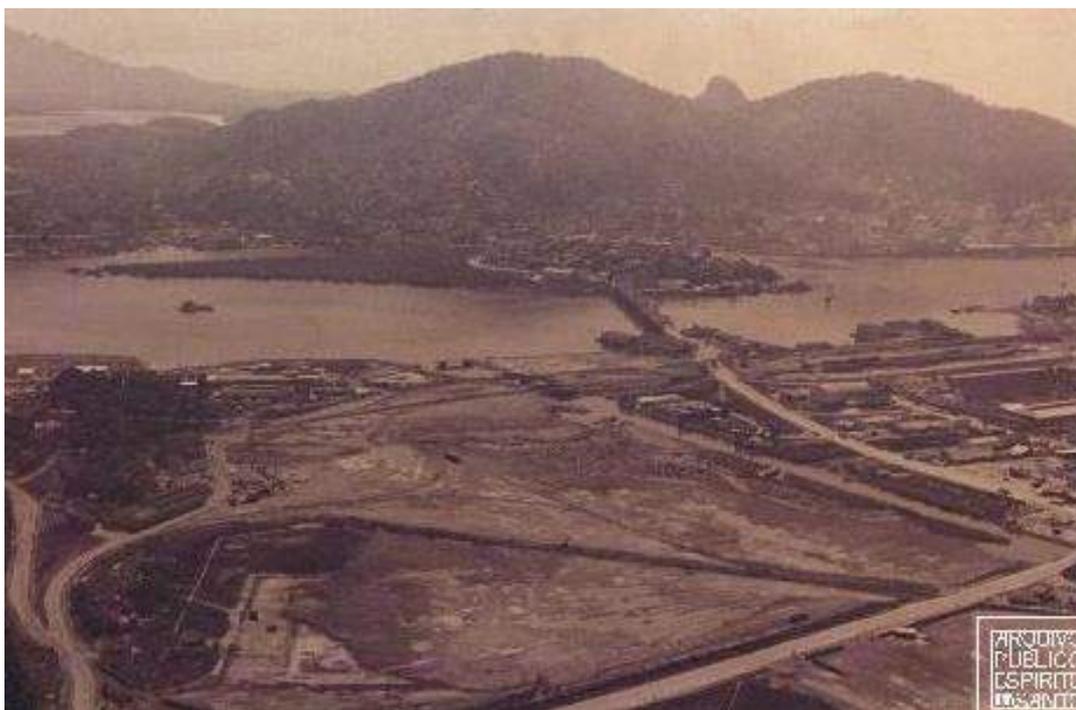
Fonte: acervo da Codesa.

Sobre os novos aterros em Vitória vão ocorrer ocupações irregulares. Em alguns casos, essas ocupações (“invasões”) são removidas, como é o caso do chamado Bairro Miramar<sup>57</sup>, local ocupado por 326 “barracos” à época da construção da Segunda Ponte (ESPÍRITO SANTO, 1973).

---

<sup>57</sup> Ver Figura 101 (p.146).

Figura 79 - Foto da área de aterro em Cariacica da década de 1960



Fonte: acervo do Arquivo Público do Estado do ES. Nota-se extensa área de aterro em Cariacica, em primeiro plano; Ilha do Príncipe e maciço central de Vitória, ao fundo.

Figura 80 - Foto da área da C.V.R.D. e Oficina de vagões em Cariacica em 1961



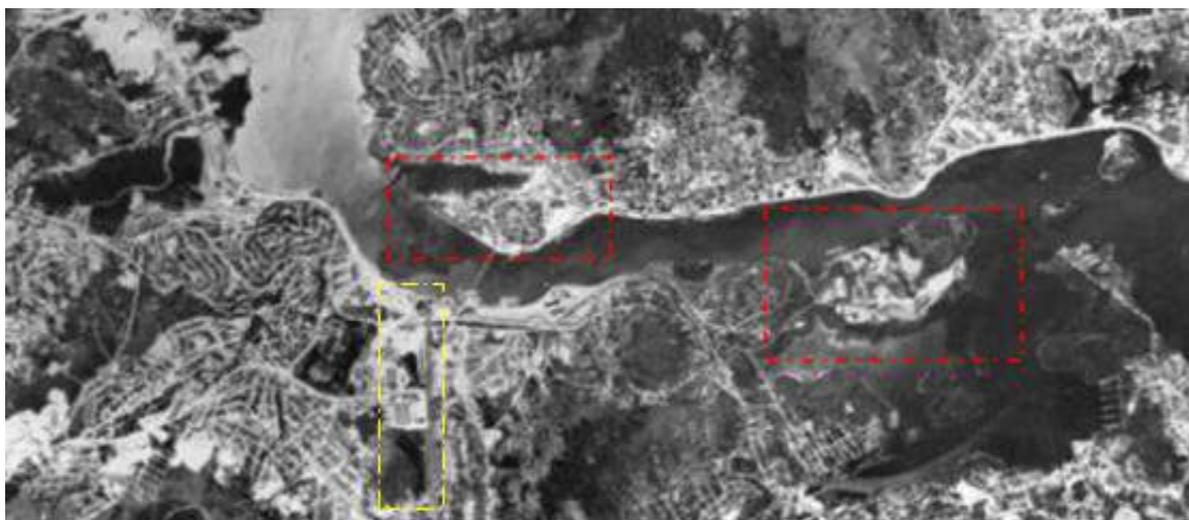
Fonte: IJSN; acervo do Centro de Artes-UFES (CAR-UFES). Observar o Bairro Itaquari, em primeiro plano; em segundo, área da C.V.R.D. e oficina de vagões; em seguida, a baía de Vitória, Ilha do Príncipe e parte do aterro da Vila Rubim, ao lado do vão da Ponte Florentino Avidos (vão isolado).

Nos anos de 1940-1950, trabalhadores ferroviários, estivadores, trabalhadores do comércio, operários das indústrias, marujos, políticos, intelectuais, estudantes, ferroviários, além dos renomados senhores da aristocracia local, frequentavam as noites boêmias na capital e em Vila Velha (DIÁRIO DIGITAL CAPIXABA, 2020). Ainda de acordo com o Diário Digital capixaba, o bairro de Paul era o reduto de músicos vindos de Colatina (ES), interior do estado, e, também, de artistas que chegavam de Minas Gerais e Rio de Janeiro por meio das duas ferrovias que convergiam para os bairros de Argolas e Paul, em Vila Velha.

Outro local frequentado por trabalhadores e senhores da aristocracia local eram os prostíbulos da Volta de Caratoíra; o 120 da Rua General Osório e a própria Vila Rubim, onde Altemar Dutra (cantor que se tornaria famoso internacionalmente, depois de migrar para então capital federal, Rio de Janeiro) recebeu seus primeiros convites para cantar em Vitória (DIÁRIO DIGITAL CAPIXABA, 2020).

Mas a partir dos anos de 1960, novos aterros vão impactar de modo significativo o contorno da Baía de Vitória, por meio do uso intenso e extensivo de suas bordas para as atividades portuárias, de acordo com Fim (2015), em um contínuo processo de cerceamento de acessos, sobretudo dos bairros de Argolas e Paul. Em 1970, conforme se percebe na Figura 81, a área de aterro em Cariacica e ao lado direito do vão isolado da Ponte Florentino Avidos, aparece consolidada. Em Vila Velha, porém, ainda é possível observar significativa área da Baía de Vitória no entorno do Morro do Penedo.

Figura 81 - Foto aérea da região portuária e modificações do sítio até 1970



Fonte: Fim (2015). Observar demarcação do Morro do Penedo à direita; o local de chegada da ponte metálica na Ilha do Príncipe ao centro e a indicação por Fim (2015) e a área de aterros em Cariacica (amarelo) por esta autora.

Os aterros da parte baixa da área da C.V.R.D. foram executados pouco antes do encerramento das atividades do terminal de passageiros da Estação Pedro Nolasco, em Vila Velha. Sendo assim, em 1962, o terminal da E. F. Vitória-Minas passa a funcionar improvisadamente dentro dessa área, à beira de uma rodovia, a BR-262 (COELHO; SETTI, 2000). Ainda na fração de Cariacica, além da construção das instalações da C.V.R.D. e da presença do terminal de passageiros da E. F. Vitória-Minas, em 1963 a empresa Cofavi entra em uma nova fase (inaugurada pelo presidente João Goulart), e são iniciadas as operações de laminação de aço, favorecida pela reestruturação do Porto de Vitória, que foi considerado o porto mais bem aparelhado do país<sup>58</sup>. Assim, os anos de 1960 apresentam para o município de Cariacica uma oportunidade de inserção dentro dos planos de investimento em infraestrutura, sobretudo da ampliação dos percursos das linhas de bonde. Mas o que ocorre de fato é o contrário, visto que, a partir de 1963, foram extintos os serviços de bonde em Vitória, de acordo com a Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo (Ceturb-ES)<sup>59</sup>.

De acordo com o *site* da Associação da Desportiva Ferroviária<sup>60</sup>, em 17 de junho de 1963, com a fusão de cinco equipes dos trabalhadores ferroviários da C.V.R.D., é que se funda a Associação, no bairro Jardim América, em Cariacica. Dois anos depois, ao lado de um campo de futebol de areia, externo à área do estádio, foi construído o Estádio da Associação da Desportiva Ferroviária (Figura 82 e Figura 83<sup>61</sup>), conhecido por “Estádio Engenheiro Araripe”, em homenagem a Alencar de Araripe. Assim, até meados dos anos de 1960 o patrimônio industrial portuário se consolida, portanto, na fração em Cariacica, com as áreas influenciadas pelas operações da C.V.R.D. (Figura 84), o que inclui suas instalações propriamente (galpões, ferrovias e oficina de vagões de passageiros), mas também os locais de moradia de seus funcionários engenheiros (“Morro da Companhia”) e as áreas sociais e de lazer dos trabalhadores, tais como o edifício da Casa Baile e o Estádio de futebol, construído posteriormente.

---

<sup>58</sup> Inauguração da Companhia Ferro e Aço de Vitória (Cofavi) pelo presidente João Goulart em 1963. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=gDqSGcD6dO8>. Acesso em: 07 jan. 2022.

<sup>59</sup> Informações disponíveis em: [ceturb.es.gov.br/historia](http://ceturb.es.gov.br/historia). Acesso em: 07 fev. 2022.

<sup>60</sup> ASSOCIAÇÃO DESPORTIVA FERROVIÁRIA. História. Disponível em: [desportiva.com.br/clube/historia](http://desportiva.com.br/clube/historia). Acesso em: 07 jan. 2022.

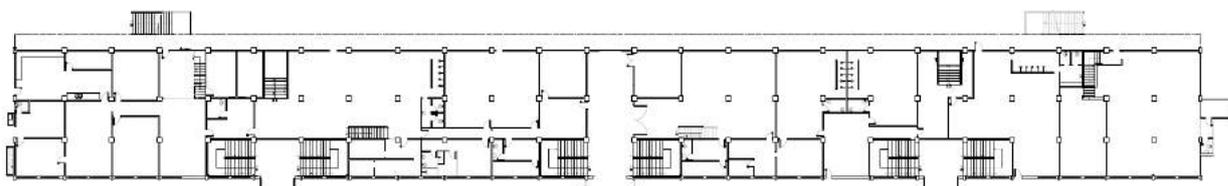
<sup>61</sup> O levantamento foi feito pela autora e pelos alunos Gabriela Rupf e Gabriel Poltroniere, na disciplina de Patrimônio, Histórico e Cultural, sob a orientação da professora Renata Hermann de Almeida, durante o Curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFES em 2009.

Figura 82 - Foto da área da C.V.R.D. da década de 1960

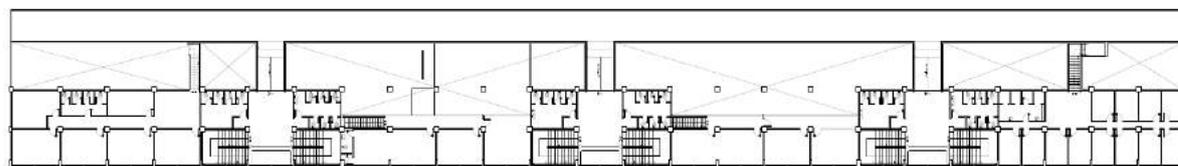


Fonte: IJSN; acervo do CAR-UFES. Nota: indicação da Casa Baile (indicada em amarelo) e Morro da Companhia (seta vermelha) pela autora.

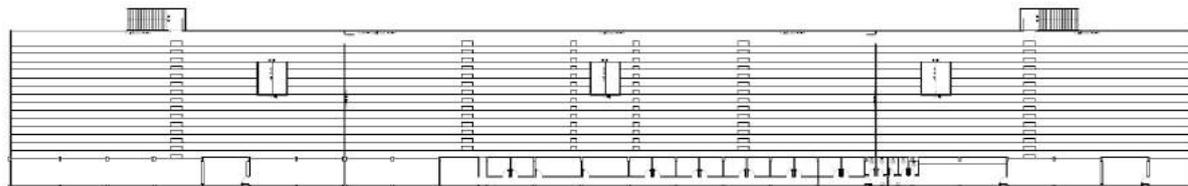
Figura 83 - Levantamento da edificação-arquibancada de acesso ao Estádio da Desportiva em 2009



Planta Baixa - 1º Pavimento



Planta baixa - 2º Pavimento.



Planta Baixa – Arquibancada.

Fonte: elaborado pela autora.

Figura 84 - Fotos da construção do Estádio Engenheiro Araripe em 1965



Fonte: acervo da Associação da Desportiva Ferroviária. Observar, na primeira foto, a construção da arquibancada para a Rua Engenheiro José Himério Silva Oliveira e, na segunda foto, o tobogã.

O campo externo ao estádio e a Casa Baile eram compartilhados com a comunidade (Figuras 85 e 86). A Casa Baile foi fotografada por esta autora em 2009, na época da demolição do edifício, e o clube social dos trabalhadores ferroviários foi demolido após 2009 (Figura 87).

Figura 85 - Foto do Estádio Engenheiro Araripe e Casa Baile dos anos de 1970



Fonte: acervo de Fábio Pirajá. Observar a Ponte do Camelo sobre o Rio Marinho, em primeiro plano; Casa Baile entre os pinheiros, na frente do campo de futebol e arquibancadas do Estádio da Desportiva Ferroviária.

Figura 86 - Foto do Estádio Engenheiro Araripe (Desportiva Ferroviária) e Clube Social em 1984



Fonte: acervo da Associação da Desportiva Ferroviária.

Figura 87 - Fotos da demolição da Casa Baile em 2009

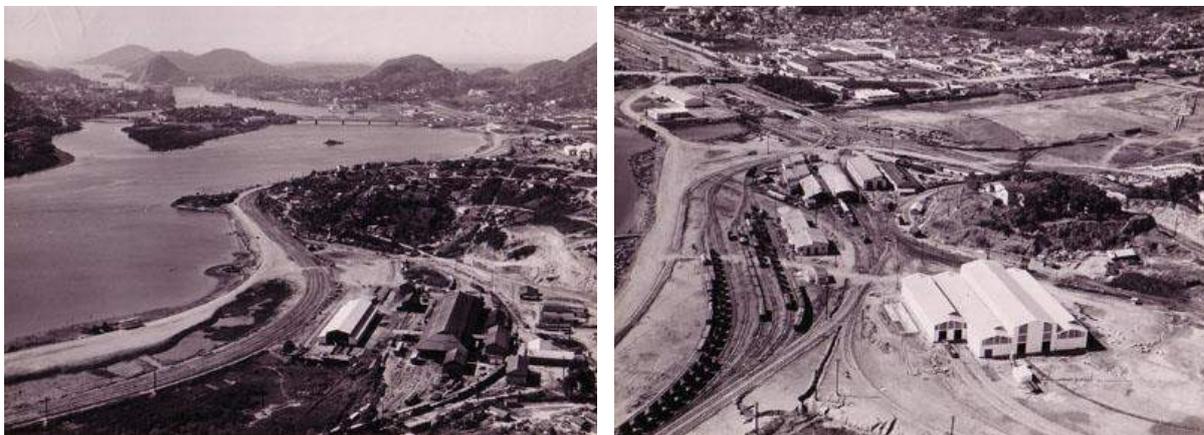


Fonte: acervo da autora.

Segundo Coelho e Setti (2000), em 1965, inauguram-se as instalações da C.V.R.D. e a oficina de vagões de trem em Itacibá e Jardim América (Cariacica), conforme se observa nas Figuras 88 e 89, sobre as áreas de aterros realizadas no início dos anos de 1960. Ao contrário

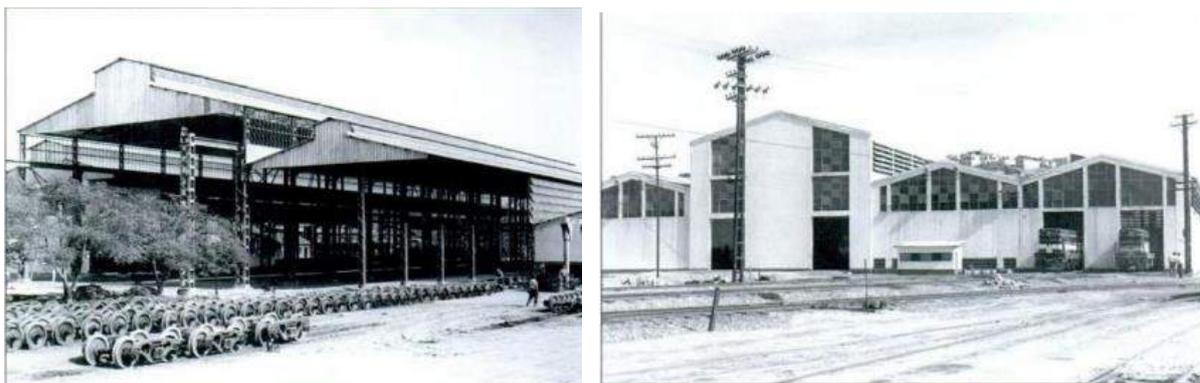
da fração territorial em estudo no município de Vila Velha, toda a orla está livre de barreiras portuárias e ferroviárias, permitindo o acesso visual e físico com a Baía de Vitória.

Figura 88 - Fotos das instalações C.V.R.D. e oficina de vagões em Cariacica dos anos de 1960



Fonte: IJSN.

Figura 89 - Foto das oficinas de vagões em Itacibá e Jardim América (Porto Velho) em 1965



Fonte: Coelho e Setti (2000). Acervo da Vale S.A.

A área da C.V.R.D. era composta pela parte baixa (local das instalações e oficinas) e a parte alta, denominada de “Morro da Companhia” (moradias e um liceu<sup>62</sup>). Em 2010, no alto do Morro da Companhia (Figura 90), verificam-se edificações em estado de abandono e ruína (CARLETTO, 2010). Embora o Plano Diretor Urbano de Cariacica (2007) defina a área do Morro da Companhia como Zona de Proteção Ambiental - ZPA2 (Morro da Companhia) – destinada ao uso de Parque Urbano, com finalidade de recreação e contemplação (CARLETTO, op. cit.) –, houve demolição de árvores, caixa d’água e de algumas edificações (inclusive o antigo liceu) na área referente, como será exposto em outro item.

<sup>62</sup> Nos anos de 1960 o Liceu Oliveira Castro estava localizado no Morro da Companhia. Atualmente, a Escola Oliveira Castro fica situada no bairro Itaquari. Disponível em: <https://emefoliveiracastro.blogspot.com/2009/12/historico-da-escola.html>. Acesso em: 20 out. 2022.

Figura 90 - Fotos de 2009 das casas de antigos funcionários da C.V.R.D.



Fonte: acervo da autora.

Atualmente, o antigo Morro da Companhia abriga: o Centro de Pesquisa, Inovação e Desenvolvimento (Cpid) da Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes) e do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Espírito Santo (Ifes); o Instituto de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (Iema); e o Centro de Reabilitação de Animais Marinhos do ES (Cram-ES), realizando-se controle da entrada e saída de veículos e pessoas, com horário de funcionamento restrito e fechamento nos finais de semana.

Em 1965, segundo a Ceturb-ES (2001), em Vila Velha, as linhas de bonde foram paralisadas, por causa do estado de abandono do sistema, tendo se substituído o transporte coletivo de bondes por ônibus, da Viação Alvorada. Esta tinha concessão para a oferta das linhas de ônibus que passaram a atender os bairros de Cobilândia, Garrido, Ibes, Aribiri, Ataíde, Glória e Praia da Costa (CETURB-ES, op. cit.).

Diante do exposto, até 1965, existia uma rede de transportes nas avenidas Jerônimo Monteiro de Vila Velha e Vitória (há duas homônimas), considerando que o deslocamento por essas avenidas se expandia por meio da conexão entre outros modais (trem, bonde e barca). Isso permitia o que se denomina atualmente de “intermodalidade”, para atravessamento da Baía de Vitória, da ilha para o continente. Todavia, todos esses modais foram desativados, em Vitória e Vila Velha, ao longo do tempo, devido aos novos projetos de reestruturação urbana, em benefício de um projeto exclusivamente rodoviário.

A partir de 1966, em função da nova dinâmica portuária para atender à velocidade das exportações de minério (fruto das inovações tecnológicas das comunicações e transportes), inaugura-se o “Super Porto de Tubarão” (Figura 91), sendo esse o maior embarcadouro de minério do Brasil, ao norte da capital de Vitória, na parte continental (VALE, 2012).

Figura 91 - Foto do Super Porto de Tubarão-CST da década de 1960



Fonte: Vale S.A.

### 2.3 PERMANÊNCIAS E TRANSFORMAÇÕES PORTUÁRIAS: 1967-2022

Este item inicia-se com o registro da transformação portuária que ocorre a partir de 26 de abril de 1967<sup>63</sup>, quando se cria a Companhia de Pesca do Espírito Santo (Copesa) e a Administração do Porto de Vitória (A.P.V.)<sup>64</sup>, esta última ilustrada nas Figuras 92 e 93.

Figura 92 - Antiga A.P.V. (imóvel vazio) em 2022

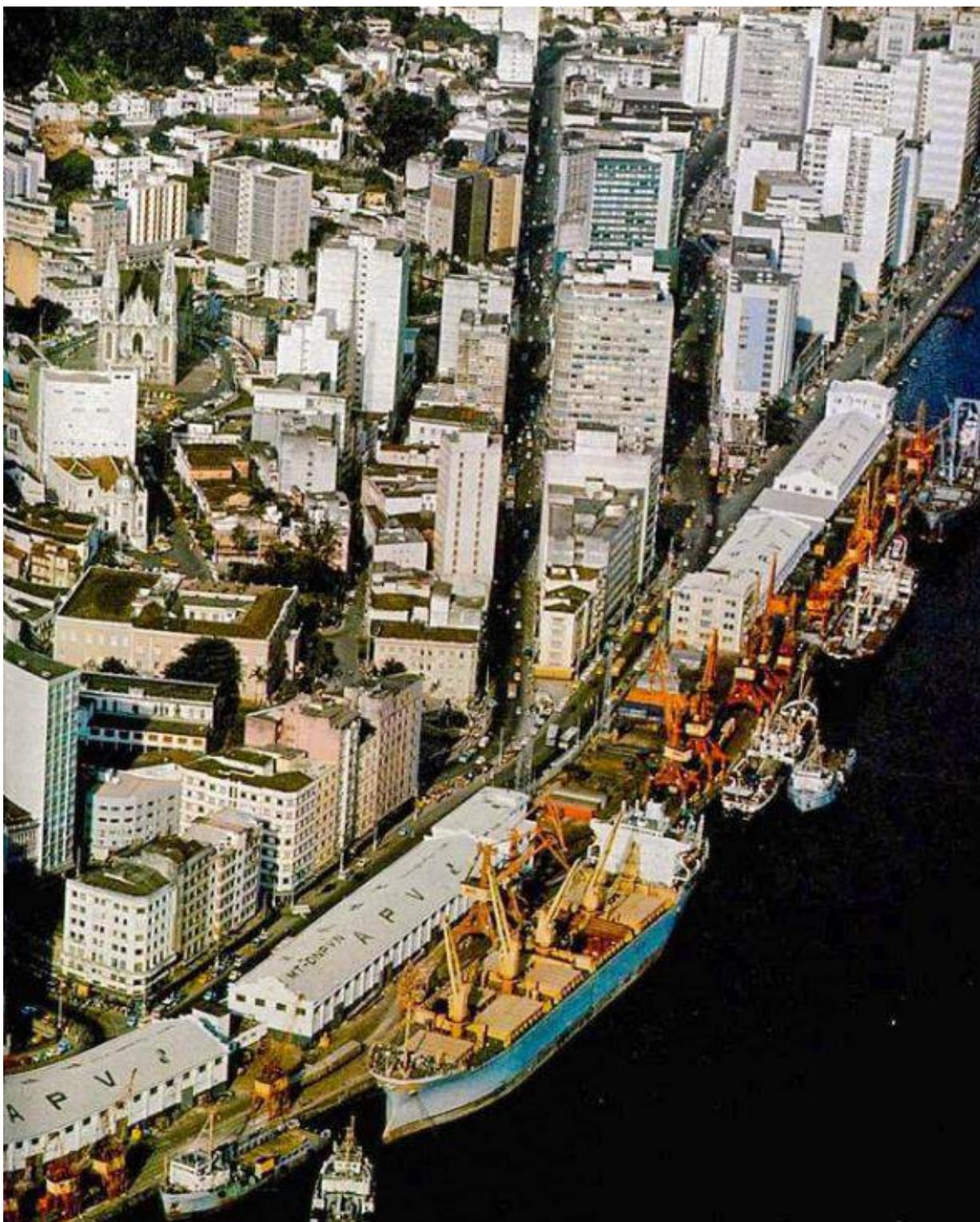


Fonte: acervo da autora. Observar a sigla A.P.V. no topo da edificação, sendo esse imóvel parte do conjunto de arquitetônico do porto enquanto Administração do Porto de Vitória.

<sup>63</sup> Informação disponível em: [consultas.plus/lista-de-empresas/espírito-santo/vitoria/28145969000170-cia-de-pesca-do-esp-santo](https://consultas.plus/lista-de-empresas/espírito-santo/vitoria/28145969000170-cia-de-pesca-do-esp-santo). Acesso em: 07 jan. 2022.

<sup>64</sup> GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO (1967). Disponível em: [leisestaduais.com.br/es/lei-delegada-n-18-1967-espírito-santo-autoriza-e-reestrutura-da-administração-do-porto-de-vitoria-a-p-v](https://leisestaduais.com.br/es/lei-delegada-n-18-1967-espírito-santo-autoriza-e-reestrutura-da-administração-do-porto-de-vitoria-a-p-v). Acesso em: 07 jan. 2022.

Figura 93 - Porto de Vitória enquanto A.P.V. em 1976



Fonte: Revista Manchete - edição especial, ano 1976; acervo da Biblioteca Nacional. Observar as construções entre os galpões 4 e 5 de volumetria baixa.

A terceira fase da periodização proposta para o patrimônio industrial em estudo segue apresentada no Quadro 4, em cronologia.

Quadro 4 - Cronologia do período de transformações e continuidades portuárias (1967-2022)

1967	1973	1975	1979	1979	1980
Criação da Companhia de Pesca do ES (Copesa) no armazém 1 do Porto de Vitória; A.P.V. e estaleiros.	Início das obras do Cais de Capuaba (Vila Velha).	Transferência da comercialização integral de minério fino para o Porto de Tubarão (CST). Segundo aterro na Vila Rubim.	Inauguração da Segunda Ponte ao Sul de Vitória ao continente  Inauguração do Cais de Capuaba.	Início do uso de contêiner no transporte de cargas no Porto de Vitória.	Encerram as viagens Vitória-Rio pela Estação Ferroviária Leopoldina.
1983	1984-1988	1985	1985	1986	1986
Criação da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa).	Período de operação do Projeto Domingo no Trem na E.F. Leopoldina.	Inauguração das instalações da Estação Pedro Nolasco em Cariacica.	Abertura de processo de tombamento do conjunto de galpões do Porto Comercial de Vitória.	Inauguração da indústria e Terminal da Flexibras no Porto de Vitória.	Inauguração do Centro Cultural Carmélia e tombamento da Estação Pedro Nolasco da Ponte Florentino Avidos.
1989	1992	1993	1993	1993	1995
Arquivamento do processo de tombamento dos galpões do Porto de Vitória.  Construção do galpão anexo ao 4 e 5.	Privatização da Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST) que passa ser denominada ArcelorMittal.	ArcelorMittal adquire instalações da Companhia Ferro e Aço de Vitória (Cofavi).	Lei nº 8.630/1993 (Modernização dos Portos).	Inauguração do Museu Capixaba do Negro (Mucane).	Inauguração das Eadis em Vitória.
1997	1998	2000	2006	2006	2006
Privatização da Companhia Vale do Rio Doce, que passa a ser denominada Vale S.A.	Inauguração do Museu Vale no edifício da antiga Estação Pedro Nolasco	Criação da Associação dos Catraieiros.	Plano Diretor do Município de Vitória e Vila Velha após Estatuto da Cidade-EC (2001).	Armazém 1 protegido por lei municipal (PMV, 2006).	Abertura da Estação Porto (Espaço Cultural).
2007	2007	2008	2011	2011	2011-13
Plano Diretor do Município de Cariacica após EC.	Inauguração da Prysmian em Vila Velha.	Criação da Associação dos Catadores de Ferro.	Fechamento da Estação Porto.	Reabertura de Processo de tombamento dos galpões do Porto de Vitória.	Obra de ampliação do Porto de Vitória.
2013	2015	2017	2018	2018	2018
Lei 12.815/2013 (facilita instalação de portos privados).	Suspensão das atividades dos catraieiros.	Plano de Desenvolvimento Integrado da PDUI da RMGV.	Inauguração da Buaiz Alimentos, em Vila Velha.	Inauguração do Cpid, em Cariacica.	Grupo Simec ocupa o espaço da antiga Cofavi, no lugar da ArcelorMittal.
2020	2020	2020	2020	2021	2022
Aprovação do tombamento dos galpões do Porto de Vitória.	Lei 14.047/2020 (dispensa licitação para arrendamento e potencializa os investimentos em obras portuárias).	Tombamento provisório dos Galpões do Centro Cultural Carmélia e do IBC.	Autorização da Reforma da Estação Ferroviária Leopoldina.	Reforma do Porto de Vitória (demolição do bloco anexo entre os galpões 4 e 5).	Privatização do Porto de Vitória.

Fonte: elaborado pela autora.

O Cais de Indústria de pesca (Copesa), que se pode observar nas Figuras 94 e 95, localizava-se no armazém 1 do Porto de Vitória, na Av. Getúlio Vargas, e contava com frota de 6 barcos que pesavam mais de 10 toneladas, entreposto de comercialização, 4 caminhões frigoríficos e fábrica de gelo com capacidade para 27 toneladas diárias, fornecendo insumo para diversas empresas de pesca em Vitória, de acordo o “Relatório das atividades técnicas da base operações do Plano de Desenvolvimento do Porto (PDP) em Vitória - ES 1º Semestre” (ICMBIO, 1976).

Figura 94 - Fotos dos barcos e veículo da Copesa - década de 1970



Fonte: acervo da Codesa.

Figura 95 - Fotos das instalações e entreposto da Copesa - década de 1970



Fonte: acervo da Codesa.

Em Vila Velha, nesse mesmo período, existiam três estaleiros: a Oficina Naval Roldano Profirio da Silva, na Rua Vila Batista, com atividades de reparo e fábricas de barcos de madeira menores de cinco toneladas; o Estaleiro Nossa Senhora da Conceição, em Ataíde, com atividades de reparo e fábricas de barcos de madeira menores de cinco toneladas; e a Oficina Nortista Ltda., Rua João Bezerra, Pedra dos Búzios, com atividades de reparo e fábricas de barcos de madeira com até 20 toneladas (ICMBIO, 1976).

Como resultado da indústria de pesca, o relatório citado apresenta que, no ano de 1976 – considerando apenas o município de Vitória –, havia 113 barcos, sendo 36 maiores de 10 toneladas, com 825 pescadores registrados e dois coletores: Cais de Indústria (Copesa) e Praia

do Suá, esse mais afastado da capital. Em Vila Velha, havia mais 268 pescadores registrados e mais dois coletores: um, na Prainha e, outro, em Itapoã (ICMBIO, 1976).

O mesmo relatório indica que a produção mensal de pesca da Copesa era em torno de 30 toneladas por mês. Somando com as demais empresas, a quantidade chegava a mais de 260 toneladas de pescado por mês, com exportações interestaduais, sobretudo com o Rio de Janeiro. O total de pesca no estado passava de 600 toneladas mensais (ICMBIO, op. cit.).

Ainda segundo o relatório, no ano de 1976, os estaleiros navais existentes em Vitória eram quatro: a Carpintaria Naval Irmãos Caseiro Ltda., na Praia do Suá; o Estaleiro Varetta, em Bento Ferreira (hoje o local é denominado bairro Jesus de Nazareth); o Estaleiro Naval N. S. da Penha (Alonso de Oliveira e Cia. Ltda.), sendo estes três primeiros com atividades de reparo e fabricação de barcos de madeira com até 20 toneladas; e a Administração do Porto de Vitória (A.P.V.), com atividades de reparo e fábricas de barcos de madeira e metal (Figura 96).

Figura 96 - Fotos do Estaleiro do Porto de Vitória - A.P.V. (s/d)

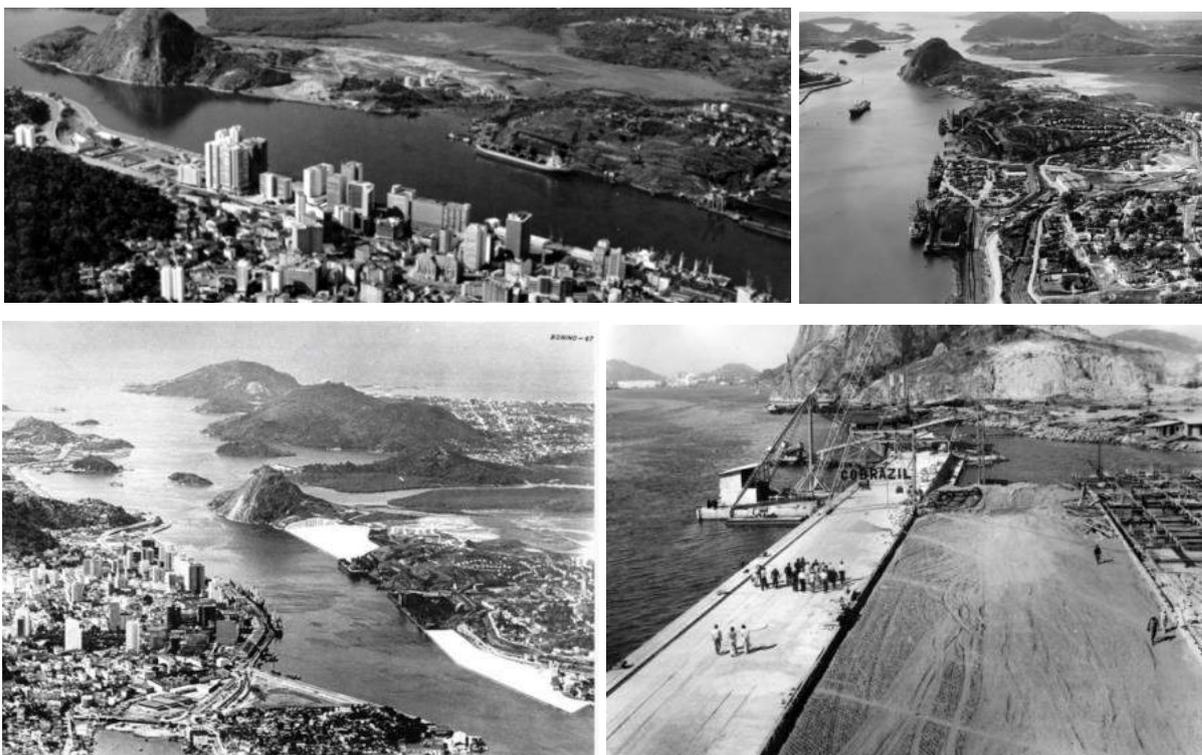


Fonte: acervo da Codesa.

Para Campos (2004), a criação da Copesa, as oficinas de trem no município de Cariacica e os estaleiros de Vitória e Vila Velha foram iniciativas que trouxeram contraponto à microeconomia local. Considerando, ainda, o I Plano de Desenvolvimento de 1972 até 1974, citado por Campos (op. cit.), pode-se afirmar que se inicia outra fase industrial em 1973, com a construção do Cais de Capuaba, um novo ciclo de transformações da Baía de Vitória, ainda mais agressivo (Figura 97). O novo ciclo implica na continuidade de degradação do meio ambiente natural e na exploração do trabalho operário (Figura 98) para atender a logística do programa “Corredor de Transportes para Exportação”, por meio das operações desse cais, a partir de 1984 (SIQUEIRA, 1994; CAMPOS, 2004). A logística do referido programa consistia em escoar a intensa produção de cereais do Cerrado e a produção siderúrgica e

industrial do Espírito Santo e de Minas Gerais (SIQUEIRA, 1994; CAMPOS, 2004). Isso pode denotar um contínuo processo extrativista vinculado ao Porto de Vitória, em especial por meio do Cais de Capuaba. Não à toa, Campos (2004) a ele se refere como a um permanente “porto-laboratório”, que se encontrava à mercê das determinantes econômicas de cada época.

Figura 97 - Fotos da localização das obras no Cais de Capuaba da década de 1980



Fonte: acervo da Codesa.

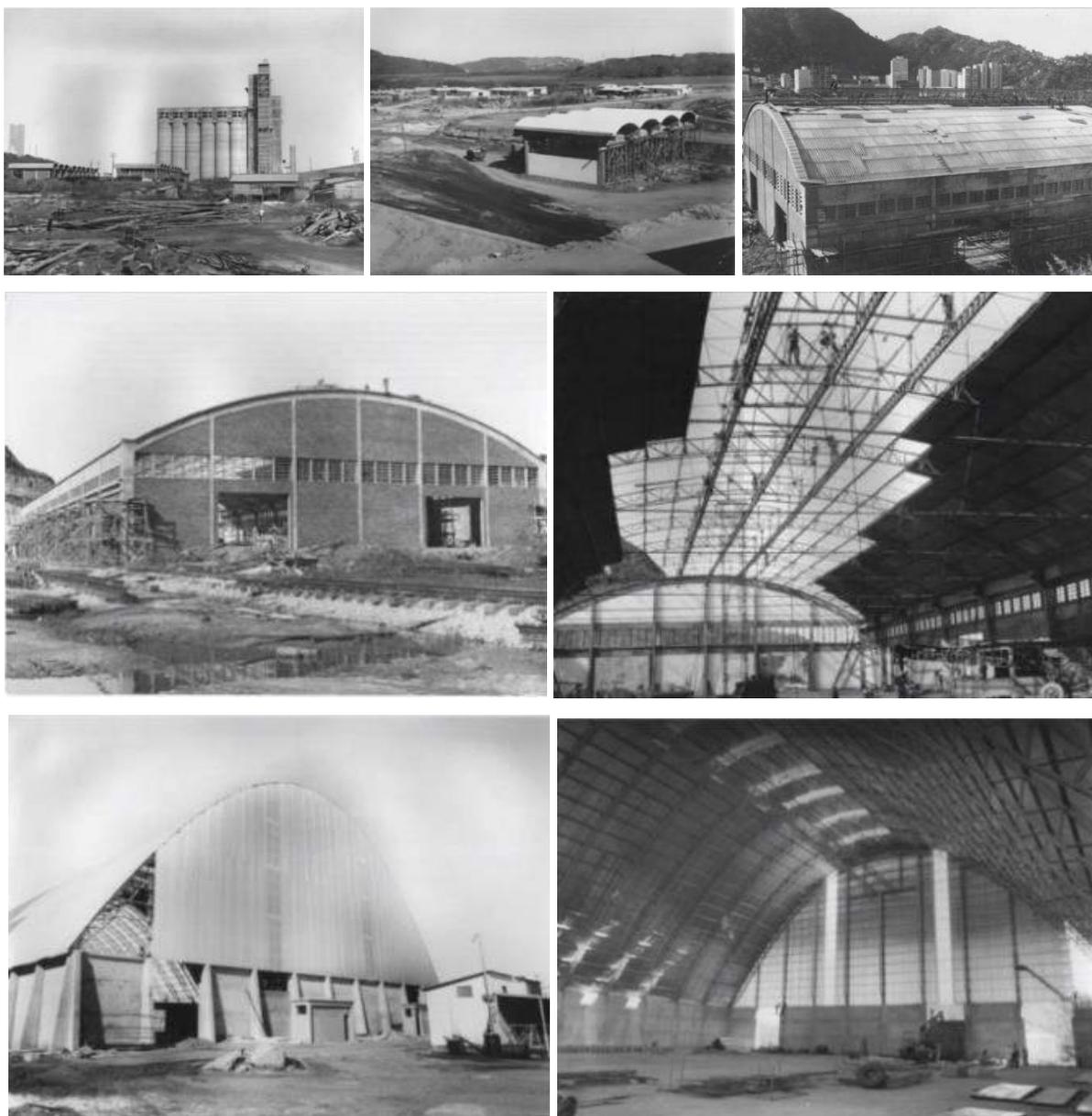
Figura 98 - Fotos dos trabalhadores da estiva no Cais de Capuaba na década de 1980



Fonte: acervo da Codesa.

O Cais de Capuaba (Figura 99), inaugurado em 1979, estrutura-se na década de 1980, com a integração de áreas de montagem, zonas de produção, intermodalidade de transportes rodoferroviário, locais de armazenamento (pátios, galpões e silos) e terminais marítimos de embarque (SIQUEIRA, 1994; CAMPOS, 2004).

Figura 99 - Fotos da construção das instalações do Cais de Capuaba na década de 1980



Fonte: acervo da Codesa.

No período de conclusão do Cais de Capuaba, o Porto de Vitória é inserido no modelo de movimentação de transporte de cargas portuárias operacionalizadas por contêineres, o qual se intensifica a partir dos anos 1970, no contexto global, aponta Fim (2015). Ainda de acordo com essa autora, a inovação materializada pelo transporte de cargas por contêineres confere uma nova paisagem portuária à região em estudo, após os anos de 1980 (Figura 100).

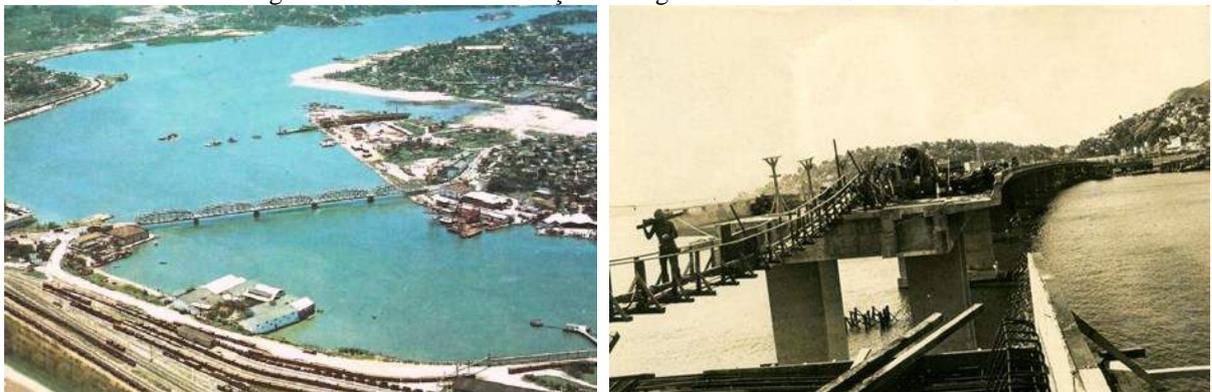
Figura 100 - Fotos do Cais do Capuaba no século XXI



Fonte: acervo da Codesa.

Em 1973, foi iniciada a obra da Segunda Ponte (ou “Ponte do Príncipe” – Figura 101), paralela e próxima à ponte metálica Florentino Avidos (“Cinco Pontes”). A ponte segue do município de Cariacica em direção à região da Vila Rubim (Figura 102) e foi inaugurada em 1979 (A GAZETA, 2019a).

Figura 101 - Foto da construção da Segunda Ponte em 1973 e 1979



Fonte: <http://deolhonailha-vix.blogspot.com/2019/02/segunda-ponte-de-vitoria-uma-tragedia.html>. (Foto à esquerda); Fonte: A Gazeta (2019), foto à direita. Observar ocupações existentes em 1973 (Foto à esquerda), no local do início da construção da Segunda Ponte em Vitória.

Figura 102 - Foto do mercado atacadista e varejista da Vila Rubim em Vitória na década de 1970



Fonte: acervo de Fábio Pirajá.

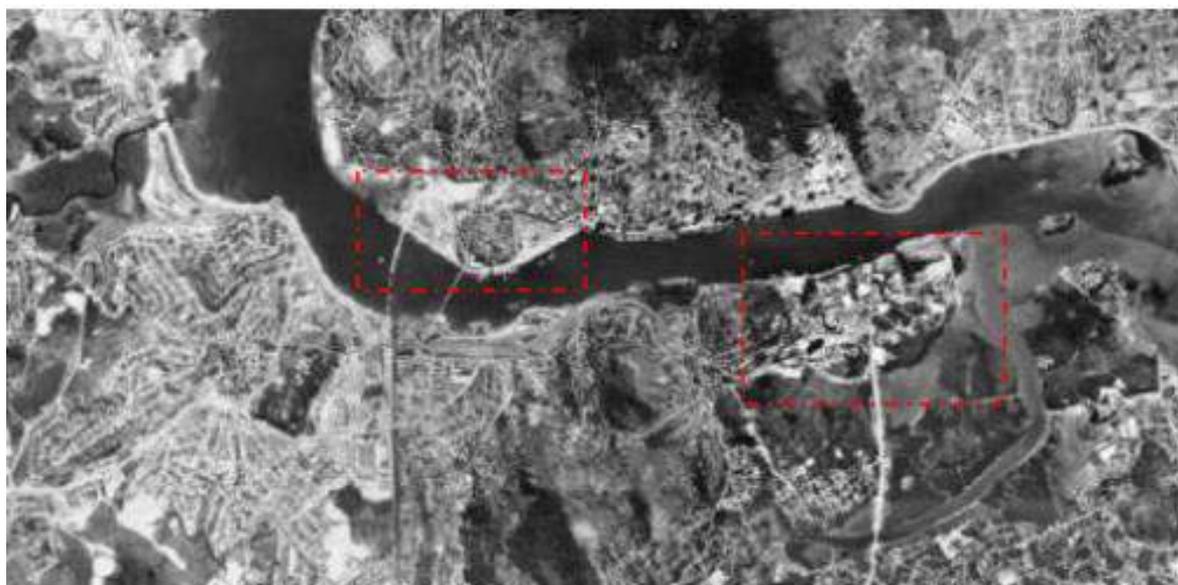
No ano de 1975, de acordo com matéria do jornal *A Gazeta*<sup>65</sup> (“Especial Aterros de Vitória”), encerram-se os aterros do Porto de Tubarão, da Enseada do Suá e da Vila Rubim. Nesse mesmo ano, a comercialização de minério fino migra para o Terminal do Porto de Tubarão, uma atividade que ocorria no Cais de Paul, como dito, desde 1959 (SIQUEIRA, 1994; CAMPOS, 2004).

Esses processos simultâneos (a construção do Cais de Capuaba e da Segunda Ponte e as obras de aterro na Vila Rubim) foram demarcados por Fim (2015), com destaque para a ocupação portuária e as modificações das frações em Vitória e Vila Velha até 1978, como se pode observar na Figura 103. As ocupações portuárias que se seguem transformam as possibilidades de apropriação da natureza no cotidiano de quem residia nos locais ocupados, impactam os espaços urbano-regionais e interferem nas relações urbano-naturais, ações que, hoje, devem ser repensadas, buscando-se conformidade com os estudos de Monte-Mór (2015) sobre a sustentabilidade urbana, tema sobre o qual se explanou no primeiro capítulo desta dissertação.

---

<sup>65</sup> Matéria disponível em: [www.ijsn.es.gov.br/ConteudoDigital/20161018\\_aj2\\_5103\\_vitoria\\_aterros.pdf](http://www.ijsn.es.gov.br/ConteudoDigital/20161018_aj2_5103_vitoria_aterros.pdf). Acesso em: 11 fev. 2022.

Figura 103 - Foto aérea com destaque para a ocupação portuária e modificações do sítio até 1978



Fonte: Fim (2015).

No ano de 1983, em substituição à A.P.V., cria-se a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), após o Decreto nº 87.560, de 09 de setembro de 1982, que dispõe sobre a transformação da PORTOCEL (Porto Especializado de Barra do Riacho S.A.) em Codesa e autoriza a destinação de bens provenientes da encampação do Porto de Vitória. Assim, fica constituída a nova autoridade portuária do Espírito Santo.

Portanto, desde 1982, a Codesa era uma empresa pública federal responsável pela administração e exploração comercial dos portos organizados de Vitória e Barra do Riacho. Entretanto, tal como anunciado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), a Codesa viria a ser privatizada<sup>66</sup>, ocorrendo seu leilão em 30 de março de 2022<sup>67</sup>.

A partir de 1985, em Cariacica, sobre os aterros consolidados, dentro da área da C.V.R.D. (atual Vale), finalmente, são construídas as instalações da Estação Ferroviária Pedro Nolasco (Figura 104), que funcionava de forma improvisada desde 1962, segundo Coelho e Setti (2000). A E.F. Vitória-Minas passa a ser a única ferrovia de passageiros do Espírito

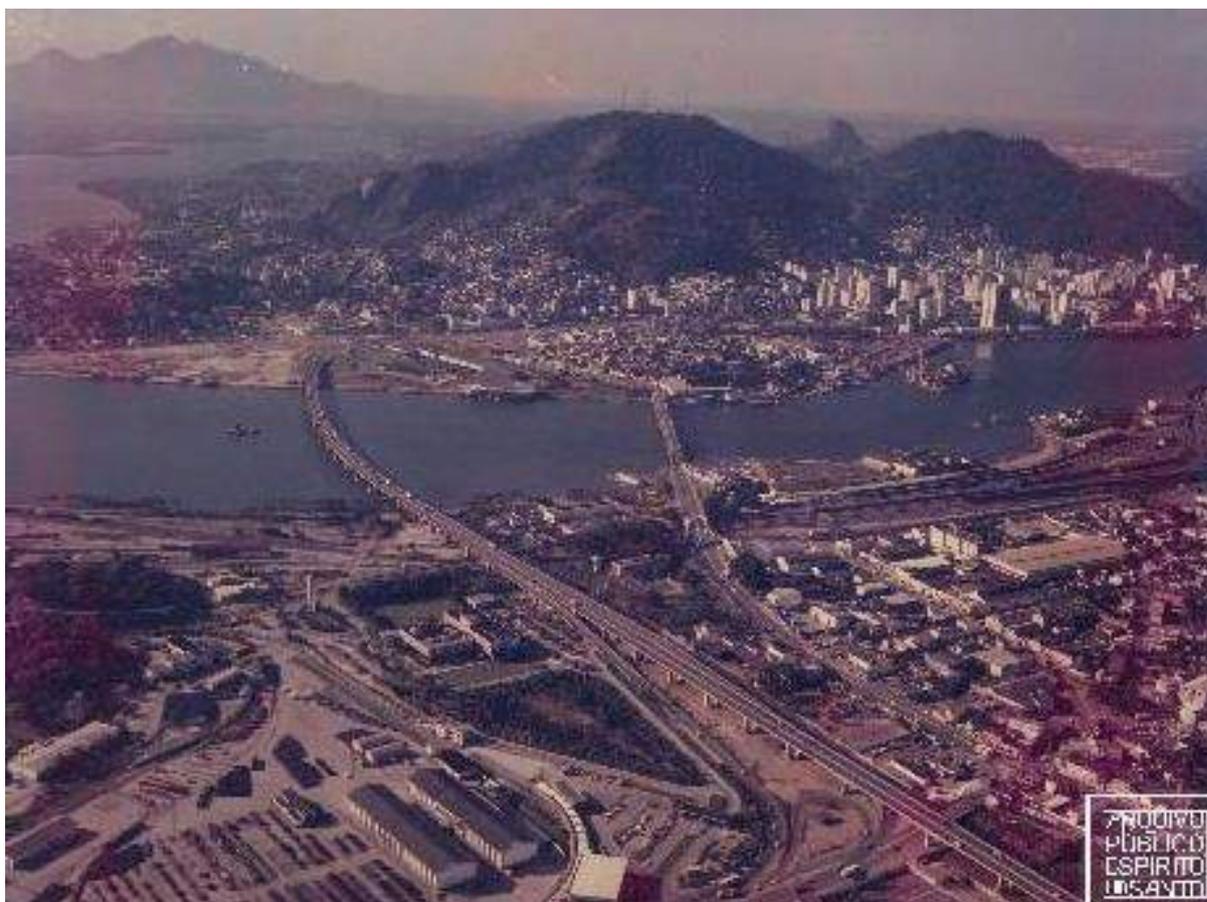
---

<sup>66</sup> Informações disponíveis em: [agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2022-01/leilao-de-privatizacao-da-codesa-e-marcado-para-25-de-marco](http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2022-01/leilao-de-privatizacao-da-codesa-e-marcado-para-25-de-marco). Acesso em: 11 fev. 2022.

<sup>67</sup> Informações disponíveis em: [noticias.r7.com/economia/fundo-da-quadra-capital-vence-leilao-da-codesa-com-oferta-de-r106-mi-30032022](http://noticias.r7.com/economia/fundo-da-quadra-capital-vence-leilao-da-codesa-com-oferta-de-r106-mi-30032022). Acesso em: 30 mar. 2022.

Santo, visto que os trens da Leopoldina deixam de circular, após o início dos anos de 1980<sup>68</sup>, pelo que, então, perde-se a conexão de transporte de passageiros de Vitória com as cidades de Niterói e Rio de Janeiro. De fato, como destacam Campos, Fim e Sorte (2018), o afastamento entre porto e cidade iniciou entre os anos de 1960 e 1980.

Figura 104 - Foto da consolidação do patrimônio industrial portuário na década de 1980



Fonte: acervo do Arquivo Público do Estado do ES.

As instalações da Estação Pedro Nolasco (linha férrea, recepção, bilheteria, entre outras) podem ser percebidas logo após a chegada em Cariacica, vindo de Vitória pela Segunda Ponte, e terminam em um extenso muro (Figura 105), na entrada do antigo Morro da Companhia (onde, atualmente, estão o Cram-ES, o Iema e o Cpid), de onde o trem parte às sete horas da manhã, todos os dias da semana, em direção a Belo Horizonte (MG).

---

<sup>68</sup> Informação disponível em: [casafluminense.org.br/estacoes-de-trem-historia-conta-nosso-passado-em-trilhos/](http://casafluminense.org.br/estacoes-de-trem-historia-conta-nosso-passado-em-trilhos/). Acesso em: 17 fev. 2022.

Figura 105 - Fotos do local da Estação Ferroviária Pedro Nolasco em 1990 e 2021



Fonte: [mapio.net/images-p/7969694.jpg](https://mapio.net/images-p/7969694.jpg) (foto à esquerda). Fonte: acervo da autora (Foto à direita).

Em 1985, quando a empresa Flexibras se instala na área do Cais Comercial do Porto de Vitória, foi aberto um processo para o tombamento dos galpões do Porto de Vitória (SORTE, 2016), mediante pedido da Associação Capixaba de Proteção ao Meio Ambiente (Acapema) motivado pela chegada da Flexibras (MORAIS, 2014). A princípio, a preocupação seria com a possibilidade de demolição do Armazém 1 (antigo endereço da Copesa e dentro da área arrendada para a Flexibras), que passou a ser o único galpão protegido por legislação municipal, segundo Sorte (op. cit.), e que consta, desde 2006, nos planos diretores municipais (PMV, 2006; 2018). De acordo com Moraes (op. cit.), após pesquisa na Secretaria do Patrimônio da União (SPU), a área total do Porto Comercial de Vitória é de 114.358,40 m<sup>2</sup>, sendo que: o Armazém 1 possui 1.813,35 m<sup>2</sup>; o Armazém 2, 1.877,35 m<sup>2</sup>; o Armazém 3, 1.917,70 m<sup>2</sup>; o Armazém 4, 1.823,00 m<sup>2</sup>; e o Armazém 5, 1.634,48 m<sup>2</sup>.

No dia 30 de junho de 2022, ao consultar o processo de solicitação de proteção dos galpões do Porto de Vitória datado de 1985 e arquivado na Secult-ES, constata-se em documentos anexos ao processo ser de conhecimento público que, desde o ano de 1973, o conjunto de galpões do Cais Comercial de Vitória vem sendo desativado e, também, que as instalações da empresa Flexibras, em 1986, não foram aprovadas pela sociedade civil, nem pelo Conselho do Plano Diretor Urbano do ano de autorização da instalação da referida empresa.

Os documentos ofícios nº 22 e nº 25 de 1985 (Anexo F desta dissertação, p. 301) apresentam que o então prefeito Berreto de Menezes e o governador Gerson Camata tomaram uma decisão antidemocrática ao aprovar as instalações da Flexibras na área do Porto de

Vitória, sem considerar as opiniões da comunidade da Ilha do Príncipe, do próprio Conselho Municipal e de mais de cinquenta entidades. A Figura 106 retrata uma charge do cartunista Milson Henriques sobre o conflito entre a instalação da Flexibras no Porto de Vitória e a população do centro de Vitória em 1985.

Figura 106 - Foto de A Gazeta, com Charge de Milson sobre a instalação da Flexibras em 1985



Fonte: Secult-ES.

Seguindo a cronologia desta dissertação, e de acordo com a revista *Portos e Navios* (2010), pontua-se o início da produção da empresa Flexibras no ano de 1986 (Figura 107). A empresa, de grande porte, atua como fornecedora de tubos flexíveis para o setor de petróleo. No mesmo ano, a Estação Pedro Nolasco, em Vila Velha, e a Ponte Florentino Avidos (“Cinco Pontes” e “Ponte Seca”) são reconhecidas como bens culturais e tombadas pelo Conselho Estadual de Cultura.

Figura 107 - Fotos da área da Flexibras em Vitória



Fonte: A Gazeta. Autor: Gabriel Lordêllo.

Outro conjunto de galpões da União construídos na região central de Vitória – antes utilizados pelo Instituto Brasileiro do Café (IBC) – saiu da rota portuária, após os aterros de 1975 (A GAZETA, 2020). E, nesses mesmos galpões, após reivindicações por parte da população, foi inaugurado o Centro Cultural Carmélia Maria de Souza, considerado símbolo de redemocratização dos espaços da cidade, em 1986. Tratado em matéria de A Gazeta de 11 de setembro de 1986 como “Carmelão” e sua inauguração uma “festa política”. O Centro Cultural Carmélia Maria de Souza volta a ser pauta de campanhas políticas, com promessas de restauração do espaço em 2018 (p.173).

Retomando o objeto de estudo, após 1987, os galpões 4 e 5 do Porto de Vitória são interligados (Figura 108), por meio de um galpão similar construído entre eles, com área de

mil metros quadrados. Com isso, bloqueou-se o contato visual entre a Praça Oito de Setembro e a Baía de Vitória (Figura 109).

No ano de 1989, o processo de tombamento dos galpões do Porto de Vitória foi arquivado, de acordo com informações constantes do processo de solicitação de tombamento do “Porto de Vitória e toda a sua área” nº26/1985, disponível na Secult-ES. Portanto, a construção do galpão anexo foi posterior ao arquivamento do processo, que permitiu a descaracterização do conjunto.

Figura 108 - Fotos do Porto de Vitória em 1987 e 2014



Fonte: acervo da Codesa. Observar, na foto de 1987 (à esquerda), a presença de um telhado entre os galpões 4 e 5, sem configuração de galpão, enquanto, na foto de 2014 (à direita), vê-se um galpão construído, entre os galpões 4 e 5, com telhado de duas águas semelhante aos telhados dos galpões originais.

Figura 109 - Fotos da vista do galpão anexo no Porto de Vitória em 2014

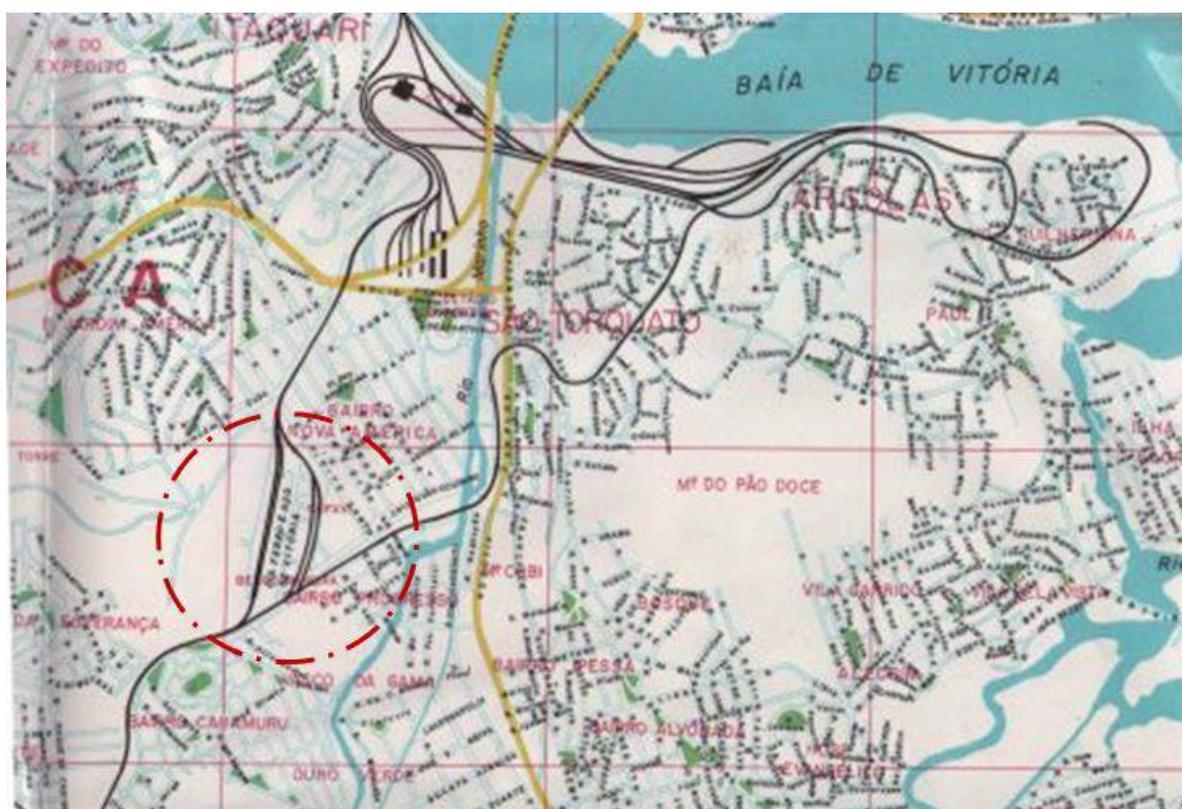


Fonte: Morais (2014), foto à esquerda. Fonte: Secult-ES, foto à direita.

Os anos de 1990 representaram a “era das privatizações”, em cujo tempo foram passadas para as mãos do setor privado, incentivadas pela Lei dos Portos Lei nº 8.630/1993 (Modernização dos Portos), de acordo Gurgel (2020), a Companhia Siderúrgica de Tubarão

(CST), em 1992, e, no ano seguinte, a Cofavi, em Cariacica<sup>69</sup>, tendo sido esta última adquirida pela empresa privada ArcelorMittal (antiga CST), que, então, consegue local estratégico para o escoamento da produção de aço desde a implantação da Cofavi, na junção das linhas da Vitória-Minas e da Leopoldina (Mapa 7).

Mapa 7 - Mapa da junção das linhas da Vitória-Minas e da Leopoldina nos anos de 1990



Fonte: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl\\_rj\\_litoral/vitoria.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_litoral/vitoria.htm). Nota: Indicação do local da Cofavi (círculo vermelho) pela autora.

A aquisição da Cofavi pela ArcelorMittal ocorre no mesmo ano da Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8.630/1993), a qual impulsiona as privatizações e aumenta a produtividade portuária (BRASIL, 1993), por meio de incentivos às empresas privadas. Segundo Campos (2004), em 1997 a Companhia Vale do Rio Doce S. A. também é privatizada, esta com prazo preestabelecido, em conformidade com o contrato de validade da empresa (Figura 110). De acordo com a empresa Vale S.A., a C.V.R.D. foi feita para durar 50 anos.

Com o aumento da produtividade nos portos, ocorrem significativas mudanças nas estruturas e infraestruturas do Porto de Vitória, dentro das áreas urbanas consolidadas e para

<sup>69</sup> Informação disponível em: [100anos.arcelormittal.com.br/linha-do-tempo/](http://100anos.arcelormittal.com.br/linha-do-tempo/). Acesso em: 14 fev 2022.

além dessas áreas, alcançando áreas rurais e terrenos vazios em regiões de expansão (Campos, op. cit.). Para a autora, com os impactos dessas mudanças – criação de terminais privativos e arrendamentos das instalações portuárias públicas, as Eadis (estações aduaneiras) –, desde 1995, em Vitória, ampliam-se os conflitos socioeconômicos e ambientais na RMGV (CAMPOS, op. cit.).

Figura 110 - Foto do Projeto de Estatutos da Companhia Vale do Rio Doce S.A. de 1942.



Fonte: Vale S.A. (<http://www.vale.com/brasil/PT/aboutvale/Paginas/espaco-memoria.aspx>).

Em contraponto aos processos de privatização de empresas, os anos de 1990 trazem uma conquista do movimento negro capixaba, quanto à luta pelo direito à cidade, com a inauguração do Museu Capixaba do Negro “Veronica da Pas” (Mucane), em 1993, no antigo prédio que abrigou os Correios e os Telégrafos, nos anos de 1920. Essa conquista ocorre pelo Decreto nº 3.527 de 1993, durante o governo estadual de Albuíno Azeredo, um dos primeiros governadores negros do Brasil (SÉCULO DIÁRIO, 2018).

A conexão entre o Museu (patrimônio cultural capixaba) e o Porto de Vitória ocorre não apenas em função dos serviços de comunicações (Telégrafos e Correios) que existiram no

edifício, mas em especial pela localização (Avenida da República, também conhecida como “Avenida dos Estivadores”) e pelo grupo negro capixaba que hoje assume esse espaço. Este último ponto é de relevante realce porque, segundo André (1998), mesmo ao fim do período colonial existiam trabalhadores escravos nas atividades econômicas portuárias realizadas nos cais de Vitória. Souza (2017) afirma que trabalhadores negros eram contratados como funcionários ou alugados de seus ainda considerados donos, sendo suas principais funções as de barqueiros (catraieiros), carregadores ou estivadores, marinheiros, remadores e condutores de veículos. Portanto, os trabalhadores negros estão inseridos na origem do trabalho no Porto de Vitória.

Para a conquista do espaço do Mucane, a luta do movimento negro capixaba contou, de início, com a Comissão do Centenário da Lei Áurea, organizada em junho de 1988, antes do “I Seminário Internacional de Cultura Afro” na Ufes, com o objetivo de fomentar e dar visibilidade aos debates e propostas do movimento negro no ES (SÉCULO DIÁRIO, 2018). No contexto do Seminário Internacional de 1988, o movimento apontava diversas reivindicações, em especial a necessidade de um “espaço de memória”. De acordo com o Mucane, carecia-se de um “museu vivo” para atividades permanentes, “[...] em detrimento de um espaço fixo com objetos antigos, diferente de certos museus que retratavam a história do negro exibindo, por exemplo, os instrumentos de tortura usados contra as pessoas escravizadas no passado” (SÉCULO DIÁRIO, op.cit, s/p). O Governo Estadual, a Prefeitura Municipal de Vitória e a Ufes uniram-se para encontrar um lugar que fosse adequado ao que se reivindicava, “[...] chegando a tentar viabilizar espaços como o da Igreja do Rosário, sítio histórico da religiosidade dos negros no Centro de Vitória” (SÉCULO DIÁRIO, op.cit, s/p). Mas não houve sucesso.

De acordo com o Museu, após um período de constrangimentos e ameaças, o grupo resistiu, em um espaço improvisado no mesmo prédio que hoje ocupam (Figuras 111 e 112), contando com a liderança e coordenação da médica negra e ativista Veronica da Pas, garantindo de forma estratégica que o espaço não fosse perdido.

Atualmente, o Mucane oferece curso pré-vestibular voltado para a população negra, desenvolve atividades como grupo de dança e coral afro, oficinas, exposições, entre outras atividades para cultivar e fortalecer a memória dos povos africanos em diáspora, contribuindo com a

preservação e conservação do patrimônio imaterial (a cultura negra capixaba) e do patrimônio construído, a partir da reconversão e manutenção do espaço apropriado.

Figura 111 - Foto do Mucane em 2010



Fonte: [contornos.wordpress.com/2010/10/09/restauracao-do-centro-de-vitoria-preservacao-de-uma-identidade](http://contornos.wordpress.com/2010/10/09/restauracao-do-centro-de-vitoria-preservacao-de-uma-identidade). Autora: Daiane Delpupo.

Figura 112 - Fotos do Museu capixaba do Negro-Mucane em 2019 e 2020



Fonte: PMV (2020b), foto à esquerda. Fonte: Guia Negro (2020), foto à direita ([guianegro.com.br/sem-exposicao-museu-capixaba-do-negro-resiste-com-aco-es-dos-movimentos-sociais](http://guianegro.com.br/sem-exposicao-museu-capixaba-do-negro-resiste-com-aco-es-dos-movimentos-sociais)).

Ainda em Vitória, outra experiência de (re)democratização foi possível, nos anos de 1990, na Ilha da Fumaça (nas ruínas da antiga residência e nos antigos galpões que estocaram café e sal na década de 1920), com as *raves* nas ruínas da antiga residência e a utilização dos galpões como espaços de festas, organizadas pelas boates *Smoke Sland* e *Queen*, esta última *point* LBGT dos anos de 1990, conforme matéria em Gazeta Online (2017).

Em Vila Velha, no ano de 1988, foi inaugurado o Museu da Vale, na antiga Estação Ferroviária Pedro Nolasco (desativada desde 1962), com objetivo de preservar a história da construção da E. F. Vitória-Minas, aliado a uma política cultural e de educação, fazendo uso das mostras de arte contemporânea e de ações educativas, segundo site do Museu da Vale<sup>70</sup> (Figura 113).

Figura 113 - Foto do Museu Vale em 2016



Fonte: Setur (2021).

A Baía de Vitória é a principal via de acesso ao Museu Vale, por meio de barcos, sendo a outra opção por meio de veículo particular, visto que não há acesso ao transporte público. A catraia era a principal conexão entre a Ilha de Vitória e a estação ferroviária, mas, com a transformação do espaço em museu e pela não regulamentação da atividade dos

<sup>70</sup> Informações disponíveis em: [www.museuvale.com/paginas/3](http://www.museuvale.com/paginas/3). Acesso em: 16 fev. 2022.

catraieiros, houve o impedimento dessa atividade nas margens do Museu Vale. Considerando esse fato, no ano de 2000<sup>71</sup>, os catraieiros da Baía de Vitória – que vinham resistindo e reinventando suas atividades nas imediações do Porto de Vitória –, criaram a Associação dos Catraieiros da Baía da Grande Vitória, com endereço fixo à Rua Nicolino Soares, nº 58, uma residência no bairro Ilha das Flores, em Vila Velha, no mesmo bairro em que se situa a Associação de Catadores de Ferro Gusa, criada em 2008. Mesmo assim, a travessia por catraias foi impedida de atuar nesse ponto.

A ilha das Flores fazia borda com a Baía de Vitória, antes dos aterros do Cais de Capuaba. De acordo com Campos (2004, p. 206), o trabalho dos catraieiros (transporte de passageiros) e dos catadores de “ferrinho” (catadores de resíduos oriundos do peneiramento do ferro gusa) se iniciam por “ações táticas cotidianas”, que coexistiam “em áreas limítrofes ao setor portuário de Vila Velha”.

O trabalho dos catadores de ferrinho acontecia nos bairros de Paul e Santa Rita, tendo sido transferido para o bairro Ilha das Flores após 1987, em local à beira da estrada do Cais de Capuaba (CAMPOS, op. cit.). Portanto, observe-se que, embora a associação tenha sido criada em 2008, o trabalho dos catadores existe há mais de 35 anos. Segundo Campos (op. cit.), no ano de 2002, 182 pessoas trabalhavam como catadoras de ferrinho (111 delas mulheres), exercendo um trabalho ambiental significativo para a preservação das águas da localidade, porque a atividade envolvia mitigar a poluição nos rios e mangues e promovia o reúso do material catado (reciclagem), por parte de outras empresas siderúrgicas.

Retomando a questão dos armazéns do Porto Comercial de Vitória: no ano de 2006, segundo Sorte (2016), a Codesa anunciava a intenção de demolir os galpões 4 e 5 do Porto Comercial de Vitória. Isso gerou repercussão na mídia e embate com a comunidade acadêmica, o sindicato dos artistas, a Secretaria de Cultura e demais sujeitos que compreendiam o conjunto de galpões como importante testemunho histórico da paisagem industrial do centro de Vitória (MORAIS, 2014).

No mesmo ano, a partir do “Programa de Revitalização do Centro”, promovido pela Secretaria de Desenvolvimento da Cidade da Prefeitura de Vitória (Sedec-PMV) com o intuito de se criar uma imagem de capital inserida em circuitos turísticos, Vitória passou a

---

<sup>71</sup> Informação disponível em: [www.dnb.com/business-directory/company-profiles/associacao\\_dos\\_catraieiros\\_da\\_baia\\_da\\_grande\\_vitoria.3dbe354c13d49e83be4abcf8b17f6825.html](http://www.dnb.com/business-directory/company-profiles/associacao_dos_catraieiros_da_baia_da_grande_vitoria.3dbe354c13d49e83be4abcf8b17f6825.html). Acesso em: 16 fev. 2022.

receber cruzeiros marítimos e, com isso, a população e os turistas experimentaram um novo período de interface porto-cidade (SORTE, op. cit.).

Em novembro de 2006, foi inaugurada a Estação Porto, dentro de um dos armazéns do Porto de Vitória (armazém 5), de acordo com a Prefeitura Municipal de Vitória (2012). De acordo com a PMV (2012), foram seis anos de atividade, nos quais mais de 300 mil pessoas visitaram o local, tendo podido assistir a um total de mais de 300 apresentações musicais, das quais 60 eram nacionais, em estilos diversos. De todo modo, nesse mesmo ano, apenas o Armazém 1 constava no Plano Diretor Municipal de Vitória como bem de interesse de preservação (PMV, 2006).

Do ano de 2005 até 2010, foram executadas mais obras de aterro e extensão de áreas de concreto sobre a Baía de Vitória, tanto na área da Flexibras quanto da Prysmian (empresa de produção de cabos para aplicações em energia e telecomunicações, com filial capixaba inaugurada em 2007), pelo que se estreita ainda mais a baía (Figura 114).

Figura 114 - Fotos aéreas da Prysmian em Vila Velha e Flexibras em Vitória em 2005 e 2010



Fonte: deolhonilha-vix.blogspot.com/2011/01/baia-de-vitoria-invasao-silenciosa-de.html. Nota-se na primeira foto, o local escolhido pela empresa Prysmian, à esquerda, e as instalações da Flexibras, à direita, desde 1986; na segunda foto, o impacto significativo das instalações da Prysmian e a ampliação da área da Flexibras.

Para a construção da área da unidade da Prysmian, em Vila Velha, aterrou-se uma área de vinte mil metros quadrados e foi executada a dragagem de doze metros de profundidade para a entrada de navios<sup>72</sup>. Entre esses outros aterros, Fim (2015) apresenta a evolução dos aterros em Cariacica, Vitória e Vila Velha entre os anos de 1998 até 2010 e destaca, em 1998,

<sup>72</sup> DIÁRIO DO GRANDE ABC. Disponível em: [www.dgabc.com.br/Noticia/277663/prysmian-inaugura-fabrica-em-vila-velha](http://www.dgabc.com.br/Noticia/277663/prysmian-inaugura-fabrica-em-vila-velha). Acesso em: 14 fev 2022.

as modificações dos sítios no bairro Sotema, em Cariacica, e no Cais de Capuaba, em Vila Velha (Figura 115).

Figura 115 - Foto aérea com destaque para a ocupação portuária e modificações do sítio até 1998



Fonte: Fim (2015). Notam-se, à direita, as modificações na retroárea portuária no bairro Sotema, em Cariacica e, à esquerda, as alterações no Cais de Capuaba, Vila Velha.

Além de às transformações referentes às extensões das áreas da Flexibras e da Prysmian sobre a Baía de Vitória, Fim (2015) dá destaque à realização de mais obras no Cais de Capuaba (Figuras 116 e 117) e sublinha as localidades com maiores transformações por meio de aterros, desaparecimento e substituição de equipamentos e instalações do porto.

Figura 116 - Foto aérea com destaque para a ocupação portuária e modificações do sítio até 2005



Fonte: Fim (2015).

Figura 117 - Foto aérea com destaque para a ocupação portuária e modificações do sítio até 2010



Fonte: Fim (2015).

Após o início das obras no Porto Comercial de Vitória, em outubro de 2011<sup>73</sup>, os espaços foram fechados para a população, com o encerramento das atividades culturais da Estação Porto, e, na sequência, a atividades dos catraieiros foi **paralisada**. Para Miranda (2012), a paralisação das atividades dos catraieiros representa a “obstrução da fruição coletiva do mar<sup>74</sup>”. Para esta autora a ação expressa o descaso com atividade que há tempos deveria ser resguardada como patrimônio imaterial do Estado.

No ano seguinte à ação de paralisação das atividades dos catraieiros, houve um novo marco regulatório para as atividades portuárias, com a Lei nº 12.815/2013, que trouxe perspectivas de investimentos do Governo Federal para impulsionar ainda mais os programas destinados à melhoria da infraestrutura e da logística exclusivamente portuária, com o objetivo de ampliar ainda mais a capacidade de movimentação de cargas nos portos brasileiros (BRASIL, 1993).

De acordo com Campos (2017), em 2015, a atividade dos catraieiros foi **suspensa** em função de novas ampliações da área portuária do Porto de Vitória, e não há previsão de retorno das atividades, que representam uma tradição ancestral (conhecedores das ações cíclicas dos mares, por exemplo), na percepção da autora. Um ofício passado de geração para

---

<sup>73</sup> Informações da CBN Vitória em 2011. Disponível em: [gazetaonline.globo.com/\\_conteudo/2012/01/noticias/cbn\\_vitoria/reportagem/1093219-catraieiros-dizem-que-barcas-no-porto-de-vitoria-podem-causar-acidentes.html](http://gazetaonline.globo.com/_conteudo/2012/01/noticias/cbn_vitoria/reportagem/1093219-catraieiros-dizem-que-barcas-no-porto-de-vitoria-podem-causar-acidentes.html). Acesso em: 30 mar. 2021.

<sup>74</sup> Texto disponível em: [planhabdauufes.blogspot.com/2012/03/2012-porto-de-vitoria-versus-catraieiros.html](http://planhabdauufes.blogspot.com/2012/03/2012-porto-de-vitoria-versus-catraieiros.html). Acesso em: 20 fev. 2022.

geração, de pai para filho e que se encontrava inserido na atividade portuária desde os anos de 1930, com pontos fixos em Vitória e Vila Velha. E, conforme indica o GEHT, “[...] Recomenda-se o levantamento de informações sobre a vida profissional dos artesãos, oficiais e aprendizes” (GEHT, 1998). Por exemplo:

“[...] o valor de memória do trabalho dos catraieiros, associado ao patrimônio industrial, vai além da Baía de Vitória. Esse valor inclui uma dimensão de um viver singular em contato com as águas e simboliza a resistência secular de uma comunidade” (CARLETTO, 2021, p. 10).

Atualmente, o transporte por meio de catraias rumo à região central de Vitória se encontra desativado, e não há outro modal hidroviário disponível para a população. A comunidade de catraieiros ainda existe e resiste, contudo, sem exercer seu ofício nas imediações da área portuária, devido ao impedimento envolvendo as obras realizadas no Porto.

Considerando apenas o trecho entre Vitória e Vila Velha, partindo do Porto de Vitória (Figuras 118 e 119), em média 800 pessoas faziam a travessia por meio das catraias, todos os dias – com 16 catraieiros, que transportavam cerca de cinquenta passageiros por dia –, de acordo com o levantamento feito por Campos (2004).

Figura 118 - Foto do Porto de Vitória ao fundo e dos catraieiros em primeiro plano (s/d)



Fonte: IJSN.

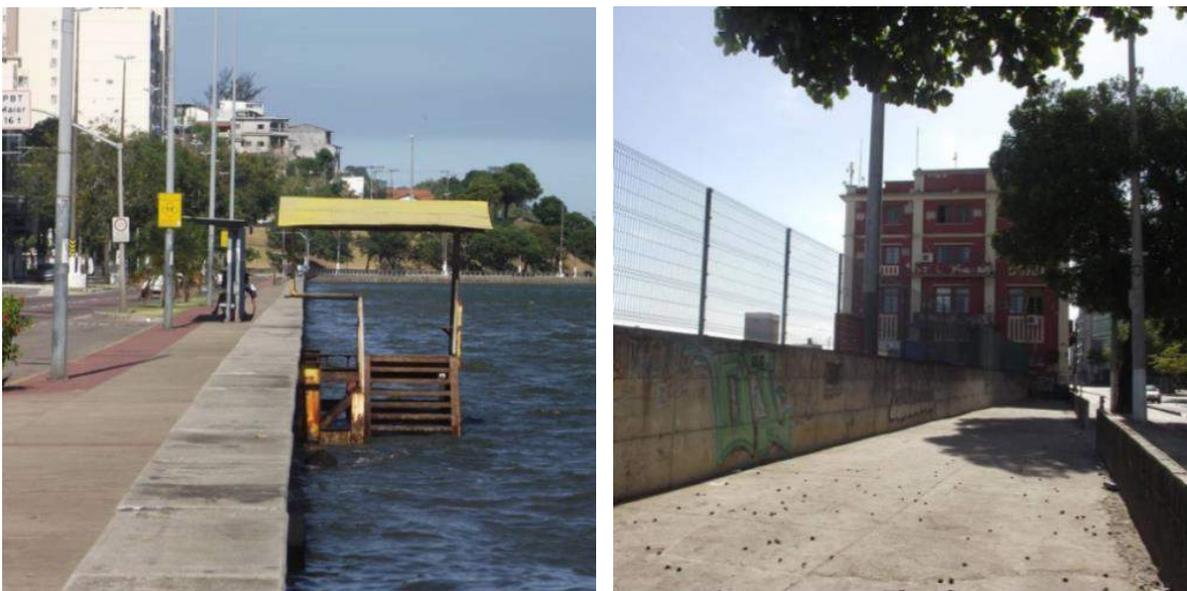
Figura 119 - Foto dos catraieiros de Paul, em Vila Velha da década de 1940



Fonte: Arquivo Público do ES. Acervo de Musso. Observar, ao fundo, a cidade de Vitória.

Pode-se afirmar sobre a antiga paisagem da Baía de Vitória nas proximidades do Porto de Vitória, território dos trabalhadores portuários e catraieiros (patrimônio cultural imaterial), que ela se encontra em processo de apagamento, e a possibilidade de interface cidade-porto tem se afastado cada vez mais, atualmente (Figura 120).

Figura 120 - Fotos do Ponto dos Catraieiros em Vitória e Porto de Vitória em 2021



Fonte: acervo da autora.

O resultado das obras no Porto Comercial de Vitória demarcado por Fim (2015) registra a nova projeção da área do Porto de Vitória sobre a Baía de Vitória (Figura 121).

Figura 121 - Foto aérea com destaque para a ocupação portuária e modificações do sítio entre 2014



Fonte: Fim (2015).

Contudo, percebe-se que houve perdas relevantes, quanto às dinâmicas em mobilidade urbana na RMGV. Campos (2008, p. 3) destaca que “[...] os novos desafios do projeto urbano devem considerar análises que vinculam a dinâmica de deslocamento das pessoas às questões sociais e urbanas emergentes”. Seguindo com o mesmo entendimento, Cruz (2010) considera

que a saúde urbana se relaciona com a qualidade dos fluxos urbanos. Para a mesma autora, o entendimento de direito à cidade associa-se também “[...] à plenitude da mobilidade e à inclusão social por meio do acesso” (CRUZ, 2010, p.11).

Devido às ameaças de demolição dos galpões 4 e 5, como dito, e com as obras iniciadas em 2011, o processo de tombamento do conjunto dos galpões do Porto de Vitória é reaberto na Secult-ES, em ação conjunta dos institutos Goya e Quorum com a Associação Centro de Vitória (AMACENTRO).

Observando-se o processo nº 53007158/2011, em 30 de junho de 2022, no parecer do arquiteto urbanista Rodrigo Zotelli Queiroz (relatório técnico nº 38 de 2011), lê-se que a importância da preservação do conjunto de galpões do Porto de Vitória não está exclusivamente no valor arquitetônico, mas na relevância das instalações (equipamento) em relação ao desenvolvimento econômico do ES e, especialmente, nas relações estabelecidas com a paisagem do Centro da capital e a Baía de Vitória. Ficam estabelecidas as áreas de tombamento e áreas de entorno ao tombamento conforme Figura 122, que consta no processo em andamento.

Figura 122 - Foto aérea da poligonal de tombamento da área do Porto de Vitória e entorno



Fonte: Secult-ES. Observar, em vermelho, a área de tombamento do Porto de Vitória e, em amarelo, a área de entorno do tombamento.

Sendo o Porto de Vitória um patrimônio industrial de impacto territorial, essa área pode ser ainda maior. Por hora, a realização do tombamento do conjunto de galpões do Porto de Vitória representa a vitória de uma luta de mais de 35 anos pela sociedade civil e que já está mais do que justificada, de acordo com Viviane Lima Pimentel, arquiteta e relatora do parecer final do processo.

Consta no relatório final do processo o parecer favorável (por unanimidade) dado pelos conselheiros do Conselho Estadual de Cultura do ES, quanto ao tombamento imediato do conjunto de cinco galpões do Porto de Vitória. Para finalização do processo, a próxima etapa será uma audiência pública, após o término da minuta da resolução, e posterior homologação do governador do Estado. Essa homologação será publicada no Diário oficial do Estado e, por fim, será feita a inscrição no livro do Tombo, encerrando o processo de tombamento.

Importante registrar que consta, em lista do Iphan do ano de 2022<sup>75</sup> sobre os bens tombados e em processo de tombamento, o “Conjunto Arquitetônico e Paisagístico do Porto de Vitória”, processo nº1809/2016 indeferido, em âmbito federal. Esse indeferimento não significa o não reconhecimento do valor cultural do Porto de Vitória, visto que, no processo nº 53007158/2011 (em andamento), encontra-se o parecer da superintendente do Iphan-ES favorável à continuidade do processo de tombamento estadual por parte do Conselho Estadual de Cultura.

Quanto às demais políticas públicas do ES, destaca-se que, no ano de 2017, abre-se uma nova oportunidade para se pensarem projetos para a RMGV, por meio do Plano de Desenvolvimento Integrado da Grande Vitória (PDUI da RMGV), instituído via Lei Complementar nº 318 e elaborado em conformidade com a Lei Federal nº 13.089 de 2005, a qual institui o Estatuto da Metrópole (GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO, 2017). Há possibilidades significativas de reconversão do patrimônio industrial em estudo, considerando as diretrizes propostas pela nova legislação, conforme segue descrito no item 3.3 desta dissertação.

Em Cariacica, no dia 1º de maio de 2018, o grupo Simec, um dos principais produtores de aços especiais do mundo, assumiu a operação das instalações da antiga Cofavi (Figura

---

<sup>75</sup> Iphan (2022). Disponível em: [portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/126](http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/126). Acesso em: 05 mai. 2022.

123), adquirida pela ArcelorMittal Brasil, e passa a ser o terceiro maior produtor de aço do país, de acordo com o *Jornal EmpresariAll*<sup>76</sup>.

Figura 123 - Foto da área das instalações da Simec (antiga Cofavi) em 2020



Fonte: Simec (2020). Observar a área verde da antiga Cofavi e a Baía de Vitória, ao fundo.

No mesmo ano, dia 5 de julho de 2018, no Morro da Companhia, bairro de Jardim América (Cariacica), no local das antigas residências dos funcionários da C.V.R.D., inaugura-se o Centro de Pesquisa, Inovação e Desenvolvimento (Cpid), visto na Figura 124. De acordo com a Secretaria da Ciência, Inovação, Educação Profissional e Desenvolvimento Econômico (Sectides)<sup>77</sup>, o Centro foi desenvolvido através de parceria entre várias instituições: Financiadora de Estudos e Projetos (Finep); Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações e Comunicações (MCTIC); Governo do Estado, por meio da Secretaria da Ciência, Tecnologia, Inovação, Educação Profissional e Desenvolvimento Econômico (Sectides); Fundação de Amparo à Pesquisa e Inovação do Espírito Santo (Fapes); Instituto Estadual de Meio Ambiente (Iema); Instituto Federal do Espírito Santo (Ifes); e Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes).

---

<sup>76</sup> Informações disponíveis em: [www.jornalempresariall.com.br/noticias/arcelormittal/grupo-simec-assume-a-arcelormittal-cariacica-e-torna-se-a-terceira-maior-produtora-de-aco-laminado-no-brasil](http://www.jornalempresariall.com.br/noticias/arcelormittal/grupo-simec-assume-a-arcelormittal-cariacica-e-torna-se-a-terceira-maior-produtora-de-aco-laminado-no-brasil). Acesso em: 22 fev. 2022.

<sup>77</sup> SECTIDES - Centro de Pesquisa, Inovação e Desenvolvimento (Cpid).

Figura 124 - Vista do Centro de Pesquisa, Inovação e Desenvolvimento-Cpid (s/d)



Fonte: Sectides. Observar a área verde do antigo “Morro da Companhia” e a Baía de Vitória, ao fundo.

Ainda de acordo com a Sectides, o Centro possui área total construída de 3.664 m<sup>2</sup>, dentro de um terreno de 16.442 m<sup>2</sup>, e há intenção de futuras ampliações. O Cpid possui reservatórios com capacidade para armazenar 80 mil litros de água da chuva, utilizados na manutenção da área verde do espaço. Dentro da edificação, há uma usina experimental de geração de energias alternativas, por meio de placas solares que armazenam energia térmica e a convertem em energia elétrica, para uso no empreendimento (SECTIDES, 2018). No espaço, foram implantados ainda sete laboratórios para a realização de pesquisas científicas e projetos de desenvolvimento tecnológico.

No município de Vila Velha, outro empreendimento é inaugurado em 2018. De acordo com o jornal Folha Vitória<sup>78</sup> (Jornal do Grupo Buaiz S.A.), em 17 de setembro de 2018, no bairro de São Torquato (Vila Velha), inaugura-se a nova fábrica Buaiz Alimentos, no lugar da antiga fábrica de pregos, de 1941(Figura 125).

<sup>78</sup> Informações disponíveis em: [www.folhavitoria.com.br/economia/noticia/09/2018/buaiz-alimentos-investe-r-60-milhoes-em-nova-fabrica-e-gera-mais-de-700-empregos-no-es](http://www.folhavitoria.com.br/economia/noticia/09/2018/buaiz-alimentos-investe-r-60-milhoes-em-nova-fabrica-e-gera-mais-de-700-empregos-no-es). Acesso em: 23 fev. 2022.

Figura 125 - Foto da fábrica BuaiZ Alimentos no bairro São Torquato nos anos de 1941 e 2018



Fonte: BuaiZ Alimentos (2018), foto à esquerda. Fonte: Folha Vitória (2018), foto à direita.

Segundo o jornal A Gazeta<sup>79</sup>, no ano de 2019, na parte continental de Vitória, no bairro Jardim da Penha, há um acontecimento inédito, dentro de um patrimônio industrial dos anos de 1960, em comemoração aos 50 anos de ocupação do bairro: a abertura dos galpões do Instituto Brasileiro do Café (IBC) para essa comemoração, com a possibilidade da Associação dos Moradores de Jardim da Penha organizar uma feira de artesanato dentro dos galpões.

Em maio de 2018, a Prefeitura Municipal de Vitória havia demonstrado interesse em transformar o IBC em um Centro Cultural, mas, segundo o mesmo jornal A Gazeta, a proposta não foi aceita pela União. O fato é que, no ano seguinte (2020), foi anunciado o leilão dos galpões do IBC (Figura 126), e mais 10 imóveis do governo federal, de acordo com a Tribuna Online. Com essa ação, o Centro Cultural Carmélia Maria de Souza (Figura 127), alvo de movimentações políticas no final da década de 1980, foi apontado como futuro depósito de sacas de café do IBC.

Coincidência ou não, tudo isso ocorre em vésperas de eleições municipais, sendo o patrimônio utilizado como um instrumento de campanha política, por mais que artistas, ativistas<sup>80</sup>, as associações de moradores do Centro e de Jardim da Penha e a academia buscassem não associar a reivindicação de proteção do bem com *marketing* de campanha política local. O foco das ações era garantir a conservação desses espaços para usufruto da população (Figura 128).

<sup>79</sup> Informações disponíveis em: [www.agazeta.com.br/es/gv/galpoes-do-ibc-abertos-em-comemoracao-aos-50-ano-s-de-jardim-da-penha-0919](http://www.agazeta.com.br/es/gv/galpoes-do-ibc-abertos-em-comemoracao-aos-50-ano-s-de-jardim-da-penha-0919). Acesso em: 23 fev. 2022.

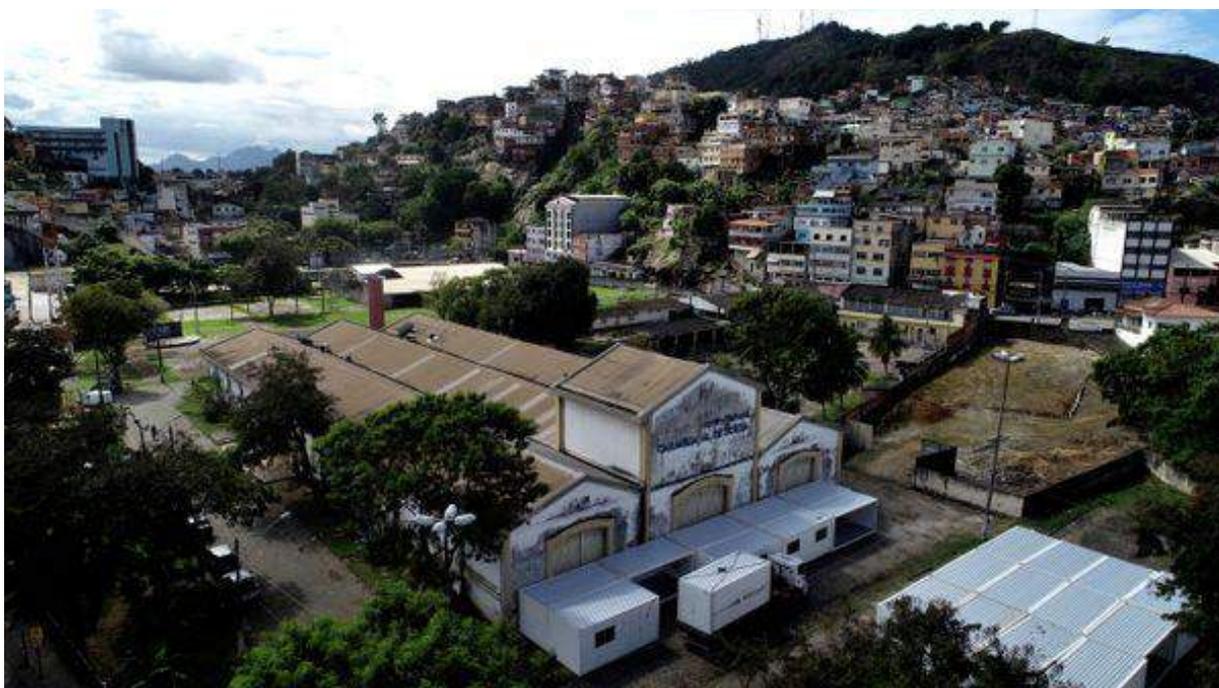
<sup>80</sup> A autora participou de grupos de trabalho (GT-Comunicação) e divulgação das ações, por meio das redes sociais e grupos de *WhatsApp*.

Figura 126 - Foto dos galpões do IBC em 2020



Fonte: <https://midias.agazeta.com.br/2020/08/03/galpoes-do-ibc-291932-article.jpg>.

Figura 127 - Foto dos galpões do Carmélia em 2020



Fonte: acervo de A Gazeta; foto de Vitor Jubini.

Figura 128 - Foto aérea dos locais dos galpões do Carmélia e IBC em 2022



Fonte: *Google Earth* (2022). Adaptado pela autora com indicação dos locais dos galpões. Observar na parte insular, à esquerda, o Centro Cultural Carmélia Maria de Souza e, na parte continental, à direita, os galpões do IBC.

Assim, por meio de um ativismo nas redes sociais e nas ruas, em defesa do patrimônio industrial – um patrimônio insurgente, conforme denominado por Castriota e Braga (2016) –, acadêmicos, populares, pesquisadores, historiadores, o Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB), o BrCidades Nacional, o BrCidades ES<sup>81</sup> e políticos estiveram à frente das discussões que inter-relacionam os dois conjuntos de galpões associados à história das dinâmicas portuárias de Vitória (Figuras 129 e 130).

Figura 129 - Fotos dos galpões do Centro Cultural Carmélia e das manifestações em 2020



Fonte: <https://www.agazeta.com.br/es/cotidiano/uniao-decidiu-retomar-centro-cultural-carmelia-apos-constatar-abandono-0820>.

<sup>81</sup> Desde março de 2019, foi criado o núcleo do BRCIDADES no Espírito Santo, por meio de representantes da Defensoria Pública do Estado e da Universidade Federal do ES, que iniciaram um movimento de aproximação com a população em situação de rua, os movimentos sociais, a associação de moradores do Centro de Vitória, profissionais de diversas áreas, professores e alunos dos cursos de Arquitetura e Urbanismo e Direito, defensores públicos, entre outros atores sociais com engajamento na luta pelo direito à moradia e à cidade, sob a coordenação de Clara Luiza Miranda, Martha Machado Campos e Vinícius Lamego (BrCidades ES, 2019).

Figura 130 - Divulgação de ações em defesa dos galpões do Centro Cultural Carmélia e IBC



Fonte: Instagram da autora, @tati.endlich.carletto.

De acordo com a Secretaria de Estado de Turismo (2021), como resultado das reivindicações, em 1º de outubro de 2021, foi autorizada a cessão do Complexo Cultural Carmélia Maria de Souza para o Governo do Estado, por um prazo de uso de cinco anos, podendo ser prorrogado, com a promessa do Governo do Estado de recuperar o espaço que se encontra em estado de abandono. O que não garante a salvaguarda do espaço.

Também foram tombados, provisoriamente, os antigos galpões do IBC, no bairro Jardim da Penha, que passam a ser chamados de “Cidade da Inovação”, a partir de parceria entre a Secult e o Ifes, tendo o Ifes direito a uso de 23 mil m<sup>2</sup> dos 33 mil m<sup>2</sup> de área total, por intermediação de políticos locais, segundo o jornal Folha Vitória<sup>82</sup>.

No entanto, as demais áreas do IBC foram reservadas para leilão (Figura 131). A ação gerou grande repercussão nas mídias e no meio acadêmico, devido ao fato de o alerta da comunidade de Jardim da Penha quanto ao edital de licitação elaborado pelo Governo Federal, que não mencionava um tombamento provisório. Com isso, o leilão do Edital nº 23 de 2022, que o Governo Federal havia programado para 12 de abril de 2022, foi suspenso por meio da Defensoria Pública do Espírito Santo e da Defensoria Pública da União.

<sup>82</sup> Disponíveis em: [www.folhavitoria.com.br/entretenimento/noticia/12/2021/galpoes-do-ibc-em-vitoria-tem-even-tos-confirmados-a-partir-deste-mes](http://www.folhavitoria.com.br/entretenimento/noticia/12/2021/galpoes-do-ibc-em-vitoria-tem-even-tos-confirmados-a-partir-deste-mes). Acesso em: 24 fev. 2022.

Figura 131 - Foto aérea da parte do IBC vendida em 2022



Fonte: acervo de A Gazeta. Créditos: *Google Street View*.

No entanto, após a correção do edital, e conforme ata disponível no portal do SPU, a parte destinada ao leilão (galpões implantados nos lotes de 1 ao 15, dentro de uma área de 6.598,50 m<sup>2</sup> de terreno, sendo 4.474,53 m<sup>2</sup> de área construída, localizados à Rua Comissário Octávio de Queiroz, nº 520, quadra X, bloco H) foi vendida em 18 de maio de 2022<sup>83</sup> para um grupo de empresários do setor imobiliário.

Em Vila Velha, a população também vem lutando pela reforma da Estação Leopoldina (Figuras 132 e 133), há mais de 30 anos, de acordo com jornais locais como ES Hoje<sup>84</sup> e Gazeta Online<sup>85</sup>. Nesse sentido, comenta esta autora que, em 1985, fez o trajeto de trem entre as Estações de Argolas e Vargem Alta (ES), um programa de passeio aos domingos denominado “Domingo no Trem<sup>86</sup>” que buscava dar sobrevida à Estrada de Ferro Leopoldina, programa que, no entanto, não se sustentou, tendo encerrado na mesma década.

<sup>83</sup> Disponível em: [folhavoria.com.br/economia/noticia/05/2022/galpoes-do-ibc-em-vitoria-sao-vendidos-em-leilao-por-r-16-milhoes](http://folhavoria.com.br/economia/noticia/05/2022/galpoes-do-ibc-em-vitoria-sao-vendidos-em-leilao-por-r-16-milhoes). Acesso em: 24 fev. 2022.

<sup>84</sup> Informações disponíveis em: [eshoje.com.br/2021/02/obra-da-estacao-leopoldina-em-vila-velha-deve-ser-entregue-ate-novembro](http://eshoje.com.br/2021/02/obra-da-estacao-leopoldina-em-vila-velha-deve-ser-entregue-ate-novembro). Acesso em: 24 fev. 2022.

<sup>85</sup> Informações disponíveis em: [www.gazetaonline.com.br/especiais/capixapedia/2015/06/estrada-de-ferro-leopoldina-ja-foi-principal-rota-de-saida-do-es-para-o-rj-1013898875.html](http://www.gazetaonline.com.br/especiais/capixapedia/2015/06/estrada-de-ferro-leopoldina-ja-foi-principal-rota-de-saida-do-es-para-o-rj-1013898875.html). Acesso em: 24 fev. 2022.

<sup>86</sup> O projeto Domingo no Trem foi operacionalizado pela extinta Emcatr entre os anos de 1984 e 1988, de acordo com A Gazeta, matéria de 29 de março de 1997. E, de acordo com depoimento da arquiteta, professora e orientadora desta dissertação, o entusiasta desse projeto foi o Sr. Aristides Antônio Vivacqua Campos da Secretaria de Turismo da época.

Figura 132 - Fotos do edifício da Estação Leopoldina em 2015



Fonte: [www.gazetaonline.com.br/especiais/capixapedia/2015/06/estrada-de-ferro-leopoldina-ja-foi-principal-rota-de-saida-do-es-para-o-rj-1013898875.html](http://www.gazetaonline.com.br/especiais/capixapedia/2015/06/estrada-de-ferro-leopoldina-ja-foi-principal-rota-de-saida-do-es-para-o-rj-1013898875.html).

Figura 133 - Fotos internas da Estação Leopoldina em 2015



Fonte: [www.gazetaonline.com.br/especiais/capixapedia/2015/06/estrada-de-ferro-leopoldina-ja-foi-principal-rota-de-saida-do-es-para-o-rj-1013898875.html](http://www.gazetaonline.com.br/especiais/capixapedia/2015/06/estrada-de-ferro-leopoldina-ja-foi-principal-rota-de-saida-do-es-para-o-rj-1013898875.html).

Em março de 2020, foi anunciado e apresentado o Projeto de Reforma e Restauro da Estação Leopoldina pela municipalidade de Vila Velha. No final do mesmo ano, as obras foram iniciadas, com previsão de entrega para dali a 360 dias, conforme foi constatado em visita ao local, em dezembro de 2020 (Figura 134). O prazo de entrega não foi cumprido, conforme levantamento fotográfico em fevereiro de 2022 as obras ainda seguem sem apresentarem resultados expressivos (ver Ficha 28, p.214).

Figura 134 - Foto da placa de licença de obra da Estação Ferroviária Leopoldina em 2021



Fonte: acervo da autora.

Carletto e Campos (2022, p. 3-4) descrevem o edifício da estação Leopoldina:

“O edifício da estação Leopoldina possui dois pavimentos e uma área total de 1.388,80 metros quadrados. Conforme informação da Prefeitura Municipal de Vila Velha (PMVV), o projeto de intervenção de preservação indica a implantação de um Centro Pedagógico e Cultural composto por uma sala da memória ferroviária, biblioteca, espaço histórico, auditório, salas de informática e cultural, lanchonete e outras salas. Não há menção a preservação do tecido do entorno urbano, que promova, por exemplo, o resgate dos modais ferroviário e/ou hidroviário. Planeja-se proporcionar atividades extracurriculares para os alunos da Unidade Municipal de Ensino Fundamental Ana Bernardes Rocha, escola próxima ao local, do bairro de Argolas” (CARLETTO; CAMPOS, 2022, p. 3-4).

Ainda com Carletto e Campos (2022, p. 4): “[...] O entorno urbano constitutivo da estação ferroviária e, sobretudo, a linha férrea – a qual determinou a existência da estação – continua a ser retirada dos bairros do entorno, sem nenhuma ação de proteção e salvaguarda [...]”. Desde o início do século XXI, Campos (2004, p. 145) aponta ausência de urbanidade no entorno do que denominamos de patrimônio industrial, nesta dissertação, quando inserido dentro dessa “[...] trama urbana consolidada e diversificada em forma e uso socioeconômico, têm-se a configuração de *ilhas de vazios* ou *desertos urbanos*, que indicam antigos territórios de espaços urbanos industriais [...]”. Prosseguindo com Campos (2004): as constantes

transformações das atividades portuárias geraram, no decorrer do tempo, “[...] situações críticas de conexão territorial interurbana entre Vitória, Vila Velha e Cariacica” (CAMPOS, 2004, p. 145). Essas modificações são resultado das inúmeras intervenções de infraestrutura urbano-portuária e de transportes, cujos efeitos a autora considera perversos, em especial quando considerada a questão ambiental e urbana. Conclui-se que, “[...] em sua maioria, essas intervenções decorrem de decisões políticas nem sempre acertadas” (CAMPOS, op. cit., p. 145).

As decisões políticas locais, regionais e globais impactaram de forma significativa as dinâmicas do entorno da Baía de Vitória, isso desde a escolha da localização dos portos. A partir de então, ocorreram: a extinção das linhas de bondes em Vila Velha e Vitória; o cerceamento da Baía de Vitória, sobretudo nos bairros de Paul, Argolas, São Torquato, em Vila Velha e, nos bairros Ilha do Príncipe, Vila Rubim e Centro da capital Vitória. As instalações ferroviárias e portuárias até o Cais de Paul e, posteriormente, até o Cais de Capuaba impedem a população de ter contato com as águas nessas localidades, visto que não houve um projeto de continuidade de conexões entre os dois lados da Baía. Nessas localidades foram extintos os diversos modais de transportes (bondes, trens, balsas, catraias) que foram construídos ao longo do processo de urbanização.

Outro acontecimento de significativo impacto social, econômico, ambiental, espacial e cultural acontece a partir da inserção da indústria capixaba na economia nacional, projeção representada, sobretudo pela Cofavi, no ano de 1963. Também está relacionada a esse impacto a gradual desativação da Estrada de Ferro Leopoldina, por escolha do governo federal em priorizar os investimentos no sistema rodoviário. Perdem-se as conexões urbanas e, em consequência, desfaz-se parte de um processo de construção de uma urbanidade dentro dos sítios industriais de Vitória e Vila Velha.

De fato, segundo Campos (op. cit.), ocorreu um intenso processo de degradação e modificação do sítio original que conformava a área, seja pela evolução da mancha de ocupação urbana, seja pela expansão urbana da área, mediante os sucessivos aterros. Nos termos da autora, grande parte da cidade cresceu a partir de ocupações de encostas, alagados e sobre aterros. Dentre esses lugares, os próximos ao porto careciam das políticas públicas urbanas e, atualmente, são, em sua maioria, considerados bairros urbanizados (CAMPOS, op. cit.).

No ano de 2020, outra Lei dos Portos (Lei nº 14.047/2020) traz mais flexibilidade na gestão dos portos públicos, com objetivo de favorecer o uso racional dos espaços consolidados e atrair investimentos, aumentando, com isso, a eficiência e expansão da capacidade de movimentação de cargas dos portos brasileiros (BRASIL, 2020).

Em 2021, novas obras foram iniciadas no Porto Comercial de Vitória, reveladas com a demolição do bloco anexo, como dito, construído após 1987, entre os armazéns 4 e 5 (Figura 135). Sendo assim, o conjunto arquitetônico e paisagístico do Porto de Vitória retoma as formas de seu projeto original. No ano seguinte, o Porto de Vitória é privatizado, conforme citado na introdução deste capítulo.

Figura 135 - Armazéns 4 e 5 do Porto Comercial de Vitória e relógio da Praça Oito em 2021



Fonte: acervo da autora.

Quanto às demais infraestruturas do patrimônio industrial associado ao Porto de Vitória, Campos, Fim e Sorte (2018, s/p) ressaltam:

“Importa enfatizar por ora a necessidade de se avançar em estudos relativos à infraestrutura, edificações e áreas do setor portuário mais remoto de Vitória que, a despeito de ainda ser ativo, tem tido comprometimento e risco de desaparecimento. Armazéns, galpões, depósitos, silos, cais, píeres, pátios ferroviários, estações, oficinas, estaleiros, sedes administrativas elencam algumas das tipologias existentes nas frações insular e continental do Porto de Vitória e nos demais setores associados às suas atividades” (CAMPOS; FIM; SORTE, 2018, s/p).

Com isso, iniciam-se os levantamentos pelo centro-gênese do patrimônio industrial portuário, conforme histórico do Porto de Vitória apresentado até aqui.

### **CAPÍTULO 3 - LEVANTAMENTO, ESTUDO E ANÁLISE DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL PORTUÁRIO: PORTO DE VITÓRIA E VIZINHANÇA NA GRANDE VITÓRIA (ES)**

Este capítulo corresponde ao âmbito empírico da dissertação e consta das seguintes atividades e metodologias, conforme descrito na introdução do trabalho:

- a) levantamento, identificação e seleção dos sítios portuários e ferroviários (industriais) onde se insere o conjunto de bens culturais tomados como patrimônio industrial, os quais se entendem situados em frações de municípios da Grande Vitória, sendo que a delimitação do objeto de estudo incide sobre três frações territoriais distintas, situadas em Vitória, Vila Velha e Cariacica. Isso a partir de registros de fotos, desenhos, mapas, listagem dos bens materiais e imateriais, fichas, entre outros documentos;
- b) levantamento, identificação e mapeamento dos locais onde ocorriam práticas sociais relacionadas aos sítios industriais selecionados, e dos locais onde atualmente ocorrem, a partir de pesquisa bibliográfica e visitas a campo;
- c) estudo do patrimônio industrial e das práticas sociais registradas na etapa anterior, a partir do entendimento do conceito de patrimônio industrial e da história de formação, transformação e preservação dessas instalações industriais no passado, assim como de sua articulação com as dinâmicas urbanas do presente.

Também, neste capítulo, apresenta-se discussão decorrente de um estudo das políticas públicas urbanas do patrimônio histórico e cultural de cada uma das cidades (dentro dos sítios industriais indicados), após compatibilização do levantamento *in loco* (que considera os bens apontados no Capítulo 2) com os bens de interesse de preservação apontados pelos municípios, no que se refere ao patrimônio industrial.

Por fim, buscam-se analisar as questões do patrimônio industrial com o planejamento urbano, considerando o trato do patrimônio histórico e cultural pelos municípios em questão e o potencial de integração metropolitana desse patrimônio, com base no PDUI da RMGV.

Para além da preservação histórica e cultural do patrimônio levantado, pretende-se ressaltar a importância do debate da reconversão desse patrimônio sob a ótica dos conceitos de direito à cidade e sustentabilidade urbana.

### 3.1 LEVANTAMENTO, IDENTIFICAÇÃO E SELEÇÃO DAS FRAÇÕES TERRITORIAIS EM ESTUDO

O presente tópico consiste no levantamento realizado na área do Porto de Vitória, centro da capital, e no entorno das estações ferroviárias, em Vila Velha e Cariacica. A escolha das frações territoriais pauta-se no entendimento do processo histórico de construção do patrimônio industrial portuário em território interurbano (o Porto de Vitória) e dos bens de interesse de preservação, que constam nos planos diretores dos municípios de Vitória, Vila Velha e Cariacica.

Quanto à seleção dos trechos das estradas de ferro e imediações – tomados, neste estudo, como áreas delimitadas no âmbito dos sítios portuários e ferroviários –, cabe destacar que as escolhas fundamentam-se na análise dos locais onde se insere o conjunto de bens culturais reconhecido pela autora como patrimônio industrial, sobretudo no entendimento dos conceitos desse patrimônio enunciados nos “Princípios de Dublin” (2011), como se vê a seguir:

“[...] Em muitos lugares, esse patrimônio ainda está em operação e a industrialização ainda é um processo ativo com um sentido de continuidade histórica, enquanto que, em outros lugares, oferece evidências arqueológicas de atividades e tecnologias passadas. Ao patrimônio material associado a tecnologias e processos industriais, engenharia, arquitetura e planejamento urbano, soma-se um patrimônio imaterial incorporado às habilidades técnicas, memórias e na vida social dos trabalhadores e de suas comunidades” (PRINCÍPIOS DE DUBLIN, 2011, s/p.)

Na identificação da área de abordagem empírica, serão trabalhadas em texto e imagem as distinções das duas ferrovias: a Estrada de Ferro Vitória-Minas que possui função de transporte de passageiros e de cargas e a Estrada de Ferro Centro-Atlântica (antiga E. F. Leopoldina) desativada, assim como as demais tipologias do patrimônio industrial. Serão também destacadas as memórias da vida social e dos trabalhadores apontadas no primeiro item do Capítulo 1, sem a intenção de esgotar as possibilidades de investigação, mas considerando as constantes transformações das dinâmicas do patrimônio ativo que é o Porto de Vitória.

### 3.1.1 Fração territorial em Vitória

A fração territorial em Vitória abrange a Ponte Florentino Avidos, o trajeto aterrado da Estrada de Ferro Vitória-Minas (no Centro da capital Vitória), o Porto de Vitória e os demais bens tangíveis e intangíveis, associados às dinâmicas porto-ferroviárias do passado e do presente. Para facilitar o entendimento dos bens levantados, a área de estudo foi dividida em três setores, de acordo com a Figura 136.

Figura 136 - Foto aérea da demarcação da fração territorial em Vitória



Fonte: *Google Earth* (2022). Nota: indicação da divisão em setores pela autora.

Setor 1, destacam-se os bens industriais (Figura 137): (01) Ponte Florentino Avidos (ou “Ponte Seca”); (01a) antigo trajeto do trecho da E. F. Vitória-Minas, que foi aterrado; (02) Ponte Florentino Avidos (ou “Cinco Pontes”); (03) Hidroporto ou “Cais do Avião”; (04) Centro Cultural Carmélia Maria de Souza; (05) antigo trecho da E.F.V.M na Avenida Duarte Lemos; (06) corte da pedra da Santa Casa de Vitória, na Rua Vitorino Teixeira; e (07) galpões e aterros da empresa Flexibras.

Quanto aos bens intangíveis, há que se considerarem: a memória do trabalho e dos trabalhadores portuários, sobretudo dos estivadores e catraieiros; os bairros operários, a exemplo, o “Morro dos Alagoanos” (BARROS, 2010), Caratoíra, Ilha do Príncipe, Vila

Rubim e Santo Antônio (JULIANELLI, 2011); e as festividades compartilhadas na Baía de Vitória, a exemplo das festas de São Pedro, de São Benedito e da Penha, esta última associada a Nossa Senhora da Penha, padroeira do estado do Espírito Santo.

Figura 137 - Foto aérea do setor 1 em Vitória



LEGENDA

- |    |  |    |   |
|----|--|----|---|
| 01 | Ponte Florentino Avidos ("Ponte Seca")   | 05 | Trajetos da E.F. Vitória-Minas (Av. Duarte Lemos)   |
| 1a | Trecho da E. F. Vitória-Minas (aterro)   | 06 | Corte na pedra da Santa Casa de Vitória (Rua Construtor Vitorino Teixeira)                                |
| 02 | Ponte Florentino Avidos ("Cinco Pontes") | 07 | Galpões e aterros da empresa Flexibras  |
| 03 | Hidroporto ("Cais do Avião")             |    |   |
| 04 | Centro Cultural Carmélia Maria de Souza  |    | ----- Trajetos da extinta linha de bonde em continuidade com a antiga linha do bonde da Avenida Capixaba. |

Fonte: *Google Earth* (2022). Nota: Adaptada pela autora com indicação de locais e bens.

Ficha 1 - Ponte Ferroviária Florentino Avidos ou “Ponte Seca”

Identificação:

01

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Ponte Ferroviária Florentino Avidos ou “Ponte Seca”.**

Época de construção:  
Entre 1924-1928.

Proteção existente:

Tombamento Estadual. Resolução nº 4/1986.

Uso original/atuat:

Ponte ferroviária/ calçada.

Proprietário:

Estado.

Descrição:

Esse vão isolado da Ponte Florentino Avidos, fabricado em aço e construído na Alemanha, para a chegada ao Porto de Vitória em 1927, no Governo de Florentino Avidos, denomina-se de “Ponte Seca” devido aos aterros na Baía de Vitória, visto que não há mais água sob esse vão. Ele pertence ao conjunto de seis pontes ferroviárias pré-fabricadas pela empresa *Maschinenfabrik Augsburg Nuremberg*, sendo, em seu conjunto, a primeira ligação entre a Ilha de Vitória e o continente, de acordo com histórico apresentado no Capítulo 2. Atualmente, a ponte é utilizada como calçada.



■ Bem identificado em estudo

Endereço: Ponte Florentino Avidos ou Ponte Seca - Vila Rubim, Vitória - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 2 - Ponte Ferroviária Florentino Avidos ou “Cinco Pontes”

Identificação:

**02**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Ponte Ferroviária Florentino Avidos ou “Cinco Pontes”**

Época de construção:

Entre 1924-1928

Proteção existente:

Tombamento Estadual. Resolução nº 4/1986.

Uso original/atuall:

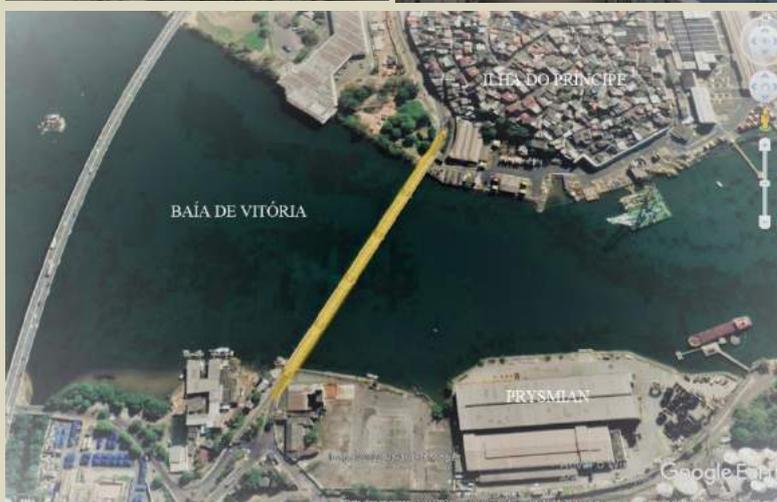
Ponte ferroviária/ ponte rodoviária.

Proprietário:

Estado.

Descrição:

Esse trecho da Ponte Florentino Avidos, conhecida como “Cinco Pontes”, sobre a Baía de Vitória, pertence ao conjunto de seis pontes ferroviárias pré-fabricadas, citadas anteriormente. Funciona como ponte para automóveis, bicicletas e pedestres. Em 2019, ela recebeu nova iluminação, implantada pela Prefeitura Municipal de Vitória. Certamente, trata-se de um exemplar de patrimônio industrial do ES protegido como bem imóvel de interesse de preservação histórico, cultural e artístico pelo Conselho Estadual de Cultura. Mas a Prefeitura Municipal de Vitória, conforme registro de mídia local, manifesta intenção de municipalizá-la. (PMV, 2020a).



Bem identificado em estudo

Endereço: Ponte Florentino Avidos sobre a Baía de Vitória com Rua Querubino Costa - Ilha do Príncipe, Vitória - ES. Liga o Centro da capital Vitória ao Bairro São Torquato, em Vila Velha - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 3 - Hidroporto ou “Cais do Avião”

Identificação:

03

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Hidroporto ou “Cais do Avião”**

Proteção existente:

De interesse de preservação.

Época de construção:

1939

Uso original/atual:

Hidroporto/abandono.

Proprietário:

União.

Descrição:

O hidroporto ou "Cais do Avião" foi o local das primeiras ligações aéreas para embarque e desembarque de passageiros e carga e descarga de mercadorias, entre Vitória e demais capitais do país, conforme apresentado do capítulo 2 dessa dissertação. Atualmente, encontra-se em estado de abandono.



Bem identificado em estudo

Endereço: Avenida Dário Lourenço de Souza, nº1545 - Bairro Santo Antônio, Vitória - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 4 - Centro Cultural Carmélia Maria de Souza

Identificação:

**04**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Centro Cultural Carmélia  
Maria de Souza**

Época de construção:  
1987

Proteção existente:

Tombamento provisório. Decreto nº 18.153/2020.

Uso original/atuai:

Armazéns/ abandono.

Proprietário:

União.

Descrição:

Os galpões do Centro Cultural Carmélia Maria de Souza, símbolo de luta pelo direito à cidade, encontra-se em estado de abandono, aguardando o posicionamento do Estado para o início da reforma. Em parte de seu interior funciona a TV Educativa. O Teatro José Carlos de Oliveira, que funcionava no interior do espaço do Centro Cultural, também, encontra-se abandonado e deteriorado.



Bem identificado em estudo

Endereço: Rua Engenheiro Manoel dos Passos Barros, 160 - Mário Cypreste, Vitória - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 5 - Antigo trajeto do trem da E. F. V. M. na Avenida Duarte Lemos

Identificação:

05

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Antigo trajeto do trem da E. F. V. M. na Avenida Duarte**

**Lemos.** Época de construção:  
Década de 1940.

Proteção existente:

Não há.

Uso original/atu

Trajeto de bonde, trem e automóveis/  
trajeto rodoviário (Avenida).

Proprietário:

Município.

Descrição:

Os dois imóveis, indicados pela autora, representam testemunhos do trajeto do trem da E. F. Vitória-Minas, na capital, que circulou por Vitória a partir dos anos de 1940. Deixando de circular por esse trecho, possivelmente em 1969, após conclusão dos aterros da Vila Rubim, quando foi transferido para outro trajeto tangenciando a Ilha do Príncipe até a entrada do Porto de Vitória, e deixou de passar pela “Ponte Seca”.



■ Bem identificado em estudo

Endereço: Avenida Duarte Lemos - Vila Rubim, Vitória - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

## Ficha 6 - Corte da pedra da Santa Casa de Vitória

Identificação:

**06**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Corte da pedra da Santa Casa de Vitória.**

Proteção existente:

Não há.

Época de construção:

Década de 1940.

Uso original/atual:

Trecho de estrada de ferro /trecho de asfalto.

Proprietário:

Município.

Descrição:

O corte da pedra da Santa Casa de Vitória foi executado para a instalação da linha férrea do antigo trajeto da Estrada de Ferro Vitória-Minas para o Porto de Vitória. Um corte a ser considerado como *obra d' arte* referente ao patrimônio industrial ferroviário (OLIVEIRA E DELVIZIO, 2017). Atualmente, no local, existe uma concentração de pessoas em situação de rua.



 Bem identificado em estudo

Endereço: Rua Construtor Vitorino Teixeira, Centro, Vitória - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

## Ficha 7 - Galpões e Aterros da Flexibras

Identificação:

**07**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Galpões e Aterros da Flexibras.**

Época de construção:  
1986.

Proteção existente:

Não há.

Uso original/atual:

Porto-indústria/porto-indústria

Proprietário:

União

Descrição:

A Flexibras fica localizada entre o conjunto de galpões do Porto de Vitória e a Ilha do Príncipe. A Flexibras ocupa uma extensa área de aterros, onde se concentram galpões e inúmeros carretéis de tubos flexíveis, que podem ser vistos da Baía de Vitória e da Avenida Elias Miguel.



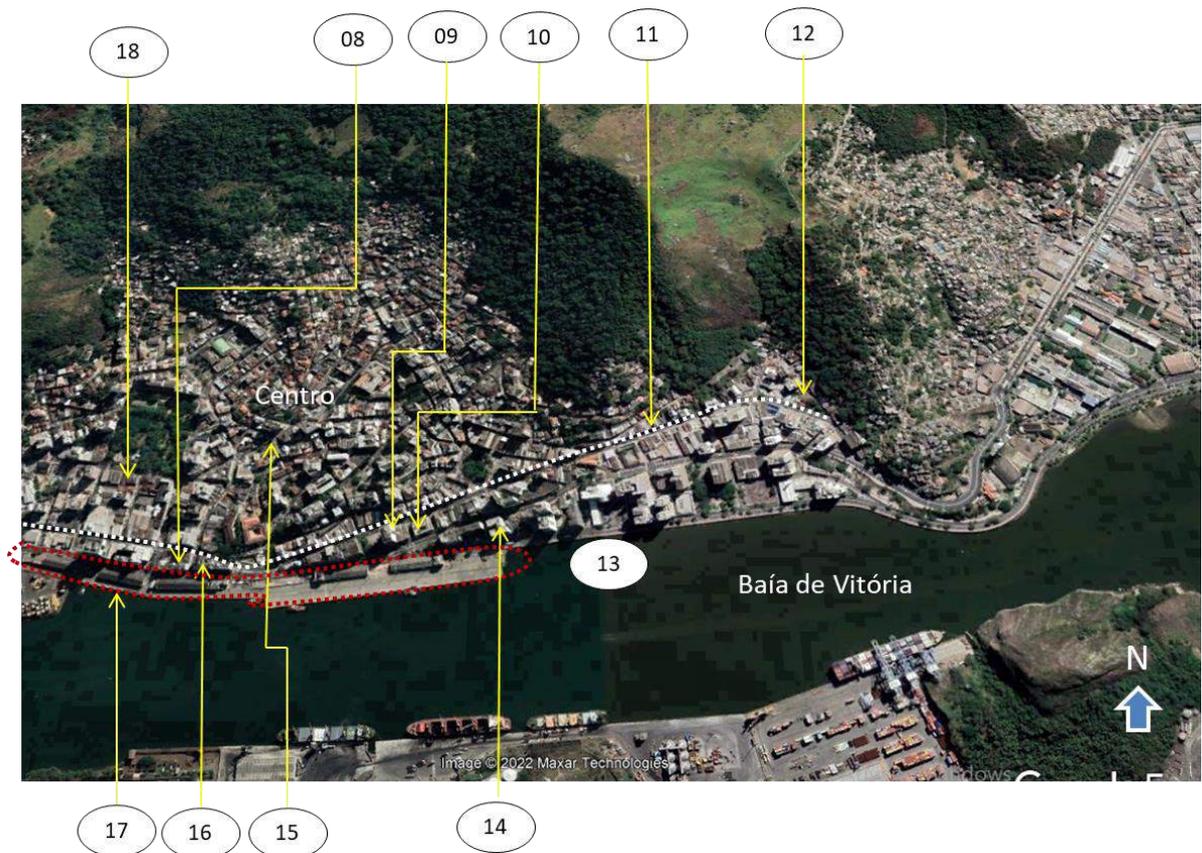
 Bem identificado em estudo

Endereço: Rua Jurema Barroso, nº35 - Ilha do Príncipe, Vitória - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

No setor 2 (Figura 138), estão indicados os seguintes bens industriais: (08) Moinho Vitória; (09) Edifício Henrique Lage, sede da antiga C.V.R.D.; (10) Edifício sede dos Correios; (11) Avenida Jerônimo Monteiro (antiga “Avenida Capichaba”); (12) antiga Capitania dos Portos; (13) Ponto dos Catraieiros; (14) Edifício Sesc Glória (antigo Edén-Parque e Bolsa do Comércio); (15) Viaduto Caramuru; (16) Edifício Sede do Sindicato dos Estivadores; (17) Porto Comercial de Vitória e (18) Antigo Liceu Industrial de Vitória.

Figura 138 - Foto aérea do setor 2 em Vitória



LEGENDA

- |  |   |
|--|---|
| (08) Moinho Vitória                            | (13) Ponto dos Catraieiros                      |
| (09) Edifício Henrique Lage ( antiga C.V.R.D.) | (14) Edifício Sesc Glória (antigo Edén-Parque)  |
| (10) Edifício dos Correios                     | (15) Viaduto Caramuru                           |
| (11) Av. Jerônimo Monteiro (Av. Capixaba)      | (16) Edifício Sede do Sindicato dos Estivadores |
| (12) Capitania dos Portos                      | (17) Porto Comercial de Vitória                 |
|  | (18) Antigo Liceu Industrial de Vitória         |

Fonte: *Google Earth* (2022). Nota: Indicação de locais e bens pela autora.

## Ficha 8 - Moinho Vitória

Identificação:

**08**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Moinho Vitória**

Proteção existente:

Não há.

Época de construção:

1956

Uso original/atuais:

Moinho/moinho

Proprietário:

Grupo Buaiz S.A.

Descrição:

O Moinho Vitória é um patrimônio industrial de forte impacto na paisagem do centro histórico da capital, simboliza a cultura urbano-industrial capixaba, sendo ele um espaço de trabalho e de convergência de trabalhadores até os dias atuais. O Moinho Vitória movimenta o Porto de Vitória e o Porto de Capuaba, por meio do transporte de cargas de trigo até o Porto de Capuaba e de Capuaba até uma moega no Porto Comercial de Vitória, de onde os grãos de trigo são transportados por sistema de arraste subterrâneo, que permite a sucção dos grãos aos silos do moinho, por baixo da Avenida Getúlio Vargas<sup>87</sup>.



 Bem identificado em estudo

Endereço: Avenida Presidente Florentino Avidos, nº97/177 - Centro, Vitória - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

<sup>87</sup> BUAIZ ALIMENTOS (2014).

Ficha 9 - Edifício Henrique Lage (antiga sede da C.V.R.D.)

Identificação:

**09**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Edifício Henrique Lage**  
(antiga sede da C.V.R.D.).

Época de construção:  
Década de 1930-1940.

Proteção existente:

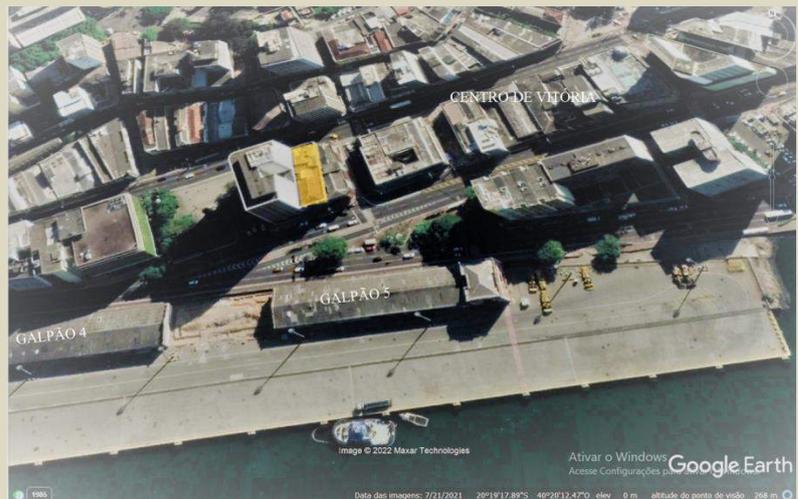
De interesse de preservação (PMV, 2018).

Uso original/atuat:  
Comercial/comercial

Proprietário:  
Privado.

Descrição:

O Edifício Henrique Lage foi construído pelo proprietário da Ilha da Fumaça, do ramo de logística portuária e construção civil, conforme histórico apresentado no capítulo 2. O imóvel de seis pavimentos abrigou a sede da Companhia Vale do Rio Doce na década de 1940, ao lado do prédio da esquina, o antigo Hotel Sagres, com cinco pavimentos. O edifício Henrique Lage encontra-se bem conservado, com pintura atual na cor azul e atividades no pavimento térreo.



**Bem identificado em estudo**

Endereço: Avenida Jerônimo Monteiro, nº 268 e Avenida Governador Bley - Centro, Vitória - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

## Ficha 10 - Edifício dos Correios

Identificação:

**10**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Edifício dos Correios.**

Proteção existente:

De interesse de preservação (PMV, 2018).

Época de construção:

Década de 1930-40

Uso original/atuai:

Correios e Telégrafos/Correios.

Proprietário:

União.

Descrição:

O Edifício dos Correios, possivelmente construído na década de 1930, com acesso principal para a Avenida Capixaba, atual Avenida Jerônimo Monteiro, ocupa toda a quadra ao lado do antigo Hotel Sagres. Esse edifício simboliza a modernização da Avenida Capixaba e dos meios de transporte e comunicação nacionais e mantém a sua fachada original, mesmo após o acréscimo de mais um pavimento. Também representa a memória dos trabalhadores (carteiros e mensageiros) do período de união dos Telégrafos e Correios (principal meio de transportes de dados da época).



Bem identificado em estudo

Endereço: Avenida Jerônimo Monteiro, nº310 - Centro, Vitória - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 11 - Avenida Jerônimo Monteiro (antiga Avenida Capixaba)

Identificação:

**11**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Avenida Jerônimo Monteiro**  
(antiga Avenida Capixaba).

Época de construção:  
1924.

Proteção existente:

Não há.

Uso original/atuat:

Via de bondes e automóveis/via de  
automóveis.

Proprietário:

Município.

Descrição:

O valor histórico e cultural da Avenida Capixaba - atual Avenida Jerônimo Monteiro - perpassaram décadas, conforme histórico apresentado. As dinâmicas do passado permitiram a concentração de inúmeros edifícios de uso misto, que juntos representaram períodos de grandes investimentos urbanos no centro da capital Vitória, sustentados por meio das atividades comerciais e portuárias. Atualmente, a Avenida encontra-se esvaziada de comércios e, em grande parte do trajeto, tem seus edifícios em estado de abandono.



■ Bem identificado em estudo

Endereço: Avenida Jerônimo Monteiro - Centro, Vitória - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 12 - Casa Porto das Artes Plásticas

Identificação:

12

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Casa Porto das Artes Plásticas.**

Época de construção:  
1903.

Proteção existente:

Tombamento Municipal (PMV, 2018).

Uso original/atuatual:

Residencial/ museu das artes plásticas.

Proprietário:

Município.

Descrição:

Originalmente construído para ser a residência de Manoel Silvino Monjardim filho do Barão de Monjardim. O imóvel foi sede da Capitania dos Portos durante 31 anos, até 1998, quando foi concedido pela Capitania à Assessoria de Artes Plásticas da Prefeitura Municipal de Vitória (CAMPOS, 2011). Em 2014 o imóvel foi restaurado e adequado para espaço de exposições, sala de oficina e auditório. O imóvel encontra-se bem conservado mantendo a função de espaço de artes<sup>88</sup>.



Bem identificado em estudo

Endereço: Praça Manoel Silvino Monjardim, nº 66 - Centro, Vitória - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

<sup>88</sup> ARTTERE (2022). Casa Porto das Artes Plásticas - Fundações e Museus - Espaço de arte - Brasil - Espírito Santo.

Ficha 13 - Ponto dos Catraieiros

Identificação:

**13**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Ponto dos Catraieiros.**

Proteção existente:

Não há.

Época de construção:

Diversas desde o século XVI.

Uso original/atuat:

Ponto de embarque e desembarque de pessoas/ desativado

Proprietário:

União.

Descrição:

Os pontos de embarque e desembarque de passageiros, para o transporte hidroviário, por barcos, resistiram nas proximidades do Porto de Vitória até o ano de 2015 (CAMPOS, 2017). O mais recente ponto dos catraieiros (construído em estruturas metálicas pela Codesa, em 2011) encontra-se abandonado e deteriorado por falta de uso e manutenção.



Bem identificado em estudo

Endereço: Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes - Centro, Vitória - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

## Ficha 14 - Edifício Sesc Glória

Identificação:

**14**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Edifício Sesc Glória.**

Proteção existente:

De interesse de preservação (PMV, 2018).

Época de construção:

1926-1932

Uso original/atuai:

Bolsa do Comércio/ Centro Cultural.

Proprietário:

Estado.

Descrição:

O edifício preserva as características da fachada original da década de 1930 – de arquitetura eclética, do engenheiro alemão Ricardo Wright<sup>89</sup> – e, internamente, apresenta espaço projetado e adaptado que abriga o Centro Cultural Sesc Glória, inaugurado em 2014, com espaços destinados às Artes Cênicas, Artes Visuais, Cinema, Literatura e Música, e também uma Biblioteca especializada em Arte e Cultura<sup>90</sup>. Antes da construção do edifício Glória, esse local era o lugar de encontro e lazer dos trabalhadores portuários (ELTON, 1999).



Bem identificado em estudo

Endereço: Avenida Jerônimo Monteiro, nº428, com Rua Marcellino Duarte e Avenida Governador Bley - Centro, Vitória - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

<sup>89</sup> Fonte: Centro Cultural Sesc Glória. Disponível em: <https://sesc-es.com.br/cultura/centro-cultural-gloria>. Acesso em: 16 jan 2022.

<sup>90</sup> Idem.

Ficha 15 - Viaduto Caramuru

Identificação:

15

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Viaduto Caramuru.**

Época de construção:  
1925.

Proteção existente:

De interesse de preservação (PMV, 2018).

Uso original/atuat:

Viaduto do bonde/ viaduto.

Proprietário:

Município.

Descrição:

Originalmente projetado para a travessia do bonde, o viaduto encontra-se em bom estado de conservação. Sobre ele conservam-se os trilhos, por onde seria feito o trajeto do bonde.



■ Bem identificado em estudo

Endereço: Entre a Rua Dom Fernando e Rua Francisco Araújo e sobre a Rua Caramuru - Centro, Vitória - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 16 - Edifício Sede do Sindicato dos Estivadores

Identificação:

16

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Edifício Sede do Sindicato dos Estivadores.**

Época de construção:  
1953.

Proteção existente:

De interesse de preservação (PMV, 2018).

Uso original/atuai:

Sede da Estiva/Sede da Estiva.

Proprietário:

Estiva.

Descrição:

Localizado ao lado do Porto de Vitória, o edifício sede do sindicato dos estivadores é mantido pelos trabalhadores portuários da estiva e encontra-se em uso e bom estado de conservação.



Bem identificado em estudo

Endereço: Avenida República ou Avenida dos Estivadores nº 10, esquina com Avenida Getúlio Vargas - Centro, Vitória - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

## Ficha 17 - Conjunto Arquitetônico e Paisagístico do Porto de Vitória

Identificação:

17

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Conjunto Arquitetônico e Paisagístico do Porto de Vitória.**

Época de construção:

Armazéns 01 e 02 em 1929.

Armazém 03 em 1939. Armazém 04 em 1940.

Armazém 05 em 1950.

Proteção existente:

Plano de Proteção da Paisagem da PMV- PDU 2018. Em processo de tombamento por meio da Secult-ES.

Uso original/atuat:

Armazéns e administração do porto/indefinido.

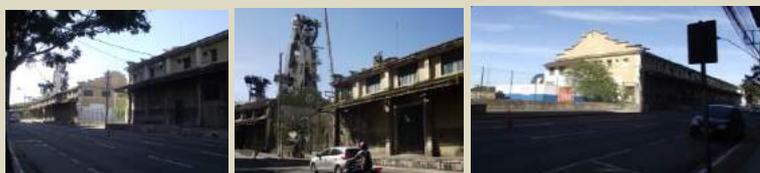
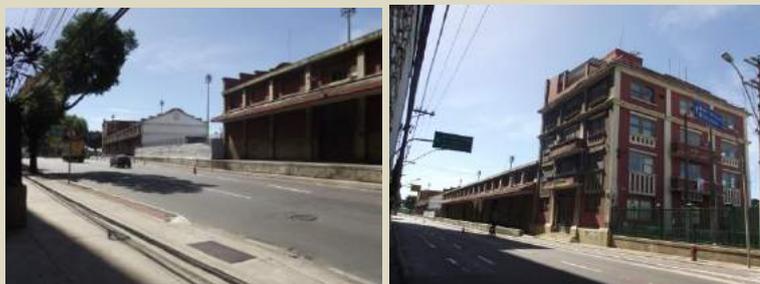
Proprietário:

União.

Descrição:

O conjunto de cinco galpões - símbolo do desenvolvimento e modernização da capital, com base na economia de exportação de café -, encontra-se subutilizado. Os antigos armazéns de café - galpões 1, 2 e 3 - são os mais deteriorados e em estado de abandono. Apenas o Galpão 1 é tombado pela PMV como edificação de interesse de preservação (PMV, 2006).

A minuta da resolução do tombamento do conjunto de galpões do Porto de Vitória encontra-se em fase de finalização na Secult-ES, de acordo com processo de tombamento nº 53007158/2011.



Bem identificado em estudo

Endereço: Avenida Getúlio Vargas, nº 556 - Centro, Vitória - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 18 - Antigo Liceu Industrial de Vitória

Identificação:

**18**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Antigo Liceu Industrial de Vitória.**

Época de construção:  
1909.

Proteção existente:

De interesse de preservação (PMV, 2018).

Uso original/atuall:

Escola/Comércio e serviço.

Proprietário:

Privado.

Descrição:

A antiga Escola de Aprendizes Artífices do ES foi criada em 1909 e, em 1937, foi transformada em Liceu Industrial de Vitória (IFES, 2022). Atualmente abriga comércios no pavimento térreo e um hotel no piso superior. No local não há nenhuma referência ao uso anterior, que o identifique como antigo liceu. As aberturas no pavimento térreo diferem do projeto original (ver Figura 20, p.81).



Fonte: Wikipedia (2022) Autor: Rafael Deminicis.



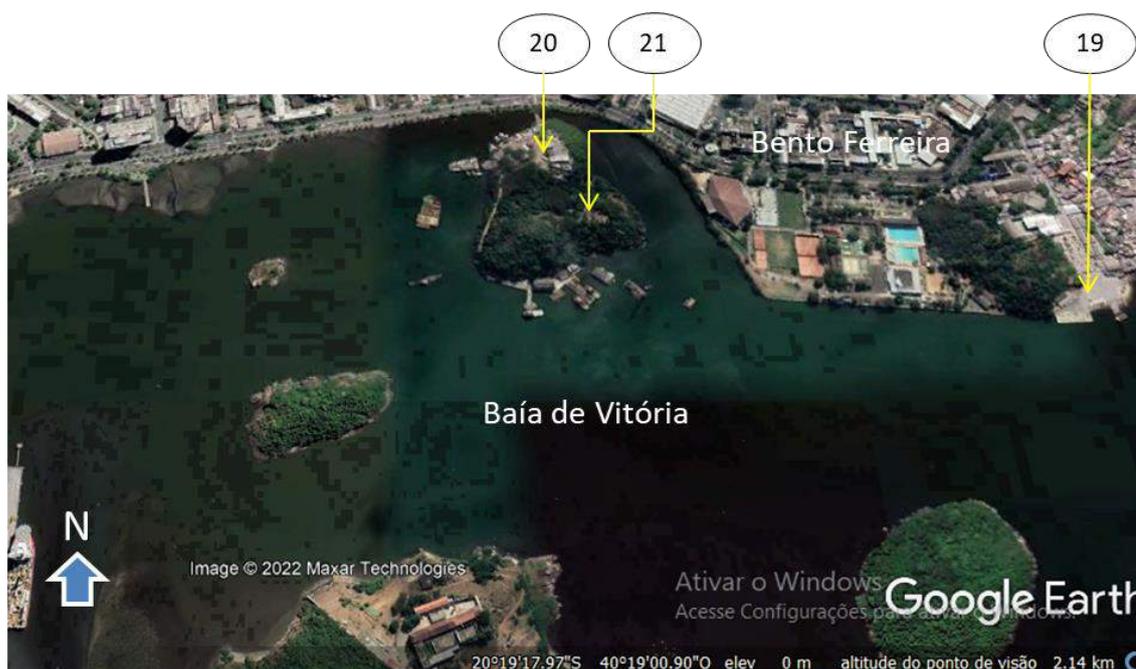
Bem identificado em estudo

Endereço: Rua Presidente Pedreira, nº 179, esquina com Avenida Cleto Nunes nº 253 – Parque Moscoso, Vitória - ES.

Fonte: Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Wikipedia e Google Earth (2022).

Considerando o percurso da atividade portuária pela Baía de Vitória, identificam-se mais dois bens, que se associam às dinâmicas do passado do Porto de Vitória, conforme indicados na Figura 139 (setor 3 desta dissertação): (19) galpão do antigo Estaleiro Varetta; (20) armazéns da Ilha da Fumaça; e (21) residência da Ilha da Fumaça. Inclui-se a residência por compor um conjunto arquitetônico que remete aos usos anteriores dos demais bens imóveis citados.

Figura 139 - Foto aérea do setor 3 em Vitória



LEGENDA

- |      |                             |      |                              |
|------|-----------------------------|------|------------------------------|
| (19) | Galpão do Estaleiro Varetta | (20) | Armazéns da Ilha da Fumaça   |
|      |                             | (21) | Residência da Ilha da Fumaça |

Fonte: *Google Earth* (2022). Nota: Indicação de locais e bens pela autora.

Ficha 19 - Galpão do Estaleiro Varetta e entorno

Identificação:  
**19**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:  
**Galpão do Estaleiro Varetta e entorno.**

Proteção existente:  
Não há.

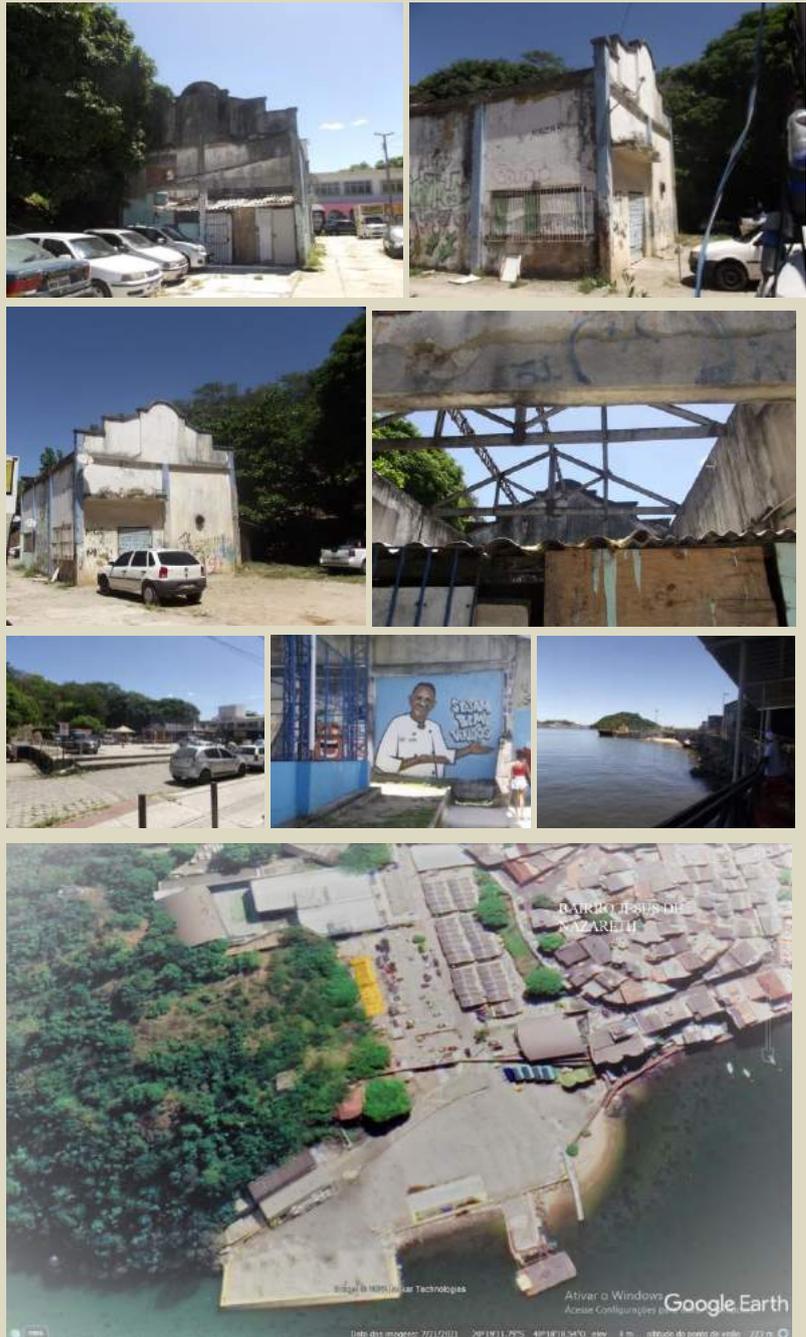
Época de construção:  
1952.

Uso original/atuall:  
Estaleiro/abandono.

Proprietário:  
União.

Descrição:

O galpão remanescente do estaleiro Varetta da década de 1950 encontra-se em estado de ruína. O atual bairro Jesus de Nazareth, no qual o galpão está inserido, foi transformado em um bairro residencial com espaços de lazer, esporte, academia de ginástica e acesso à Baía de Vitória, onde é possível conectar com praias e bairros vizinhos por meio de um deck de madeira na orla. Apenas o galpão do antigo estaleiro, ainda, não recebeu ação de proteção e conservação que o inserisse na dinâmica do bairro.



Endereço: Rua Afonso Sarlo, s/n, Jesus de Nazareth, Vitória - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 20 - Galpões da Ilha da Fumaça

Identificação:

20

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Galpões da Ilha da Fumaça.**

Proteção existente:

Não há.

Época de construção:

Década de 1920.

Uso original/atual:

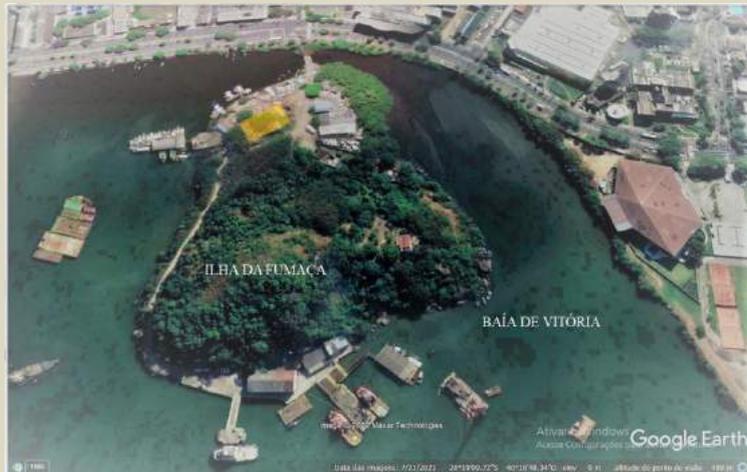
Armazéns/ruínas

Proprietário:

Antenor Guimarães e Cia Ltda

Descrição:

Os armazéns da década de 1920 – antigos depósitos de café e sal – de propriedade da empresa Antenor Guimarães e Cia encontram-se em ruínas. Nos anos de 1990 esses armazéns abrigaram boates e bares, que simbolizaram uma conquista de espaços na cidade para a população LGBT de Vitória. Atualmente, no entorno funciona uma empresa de serviços marítimos, uma marina e uma pequena lanchonete dentro de um *container*.



■ Bem identificado em estudo

Endereço: Ilha da Fumaça. Acesso pela Avenida Mascarenhas de Moraes, Monte Belo - Vitória - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

## Ficha 21 - Residência da Ilha da Fumaça

Identificação:

**21**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Residência da Ilha da Fumaça.**

Proteção existente:

Não há.

Época de construção:

Não encontrada.

Uso original/atual:

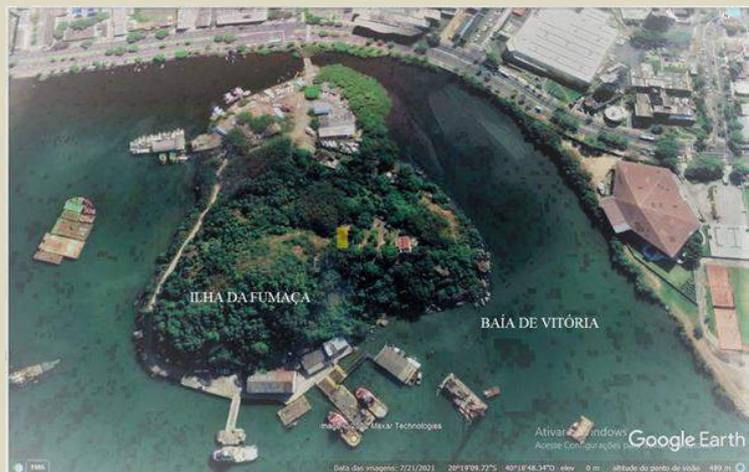
Armazéns/ruínas

Proprietário:

Antenor Guimarães e Cia Ltda

Descrição:

A residência existente na ilha desde a época e que a família Guimarães a adquiriu, foi reformada nos anos de 1920 para moradia da própria família. A edificação encontra-se em ruínas há muitas décadas. Nesse local, também, aconteciam festas e manifestações de artes até o final dos anos de 1990.



Bem identificado em estudo

Endereço: Ilha da Fumaça. Acesso pela Avenida Mascarenhas de Moraes, Monte Belo - Vitória - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

### 3.1.2 Fração territorial em Vila Velha

A fração territorial em Vila Velha abrange as instalações (bens imóveis culturais) às margens da Baía de Vitória, onde convergem as duas linhas férreas, quais sejam a Estrada de Ferro Vitória-Minas e a antiga Estrada de Ferro Leopoldina, incluindo parte dos bens ferroviários e industriais nos bairros São Torquato, Chácara do Conde, Argolas, Paul, Ilha das Flores, Glória, Aribiri, Ataíde e Cobi, até a “Ponte Preta” sobre o Rio Marinho, divisa com o município de Cariacica. O levantamento segue apresentado em três setores, como se observa na Figura 140.

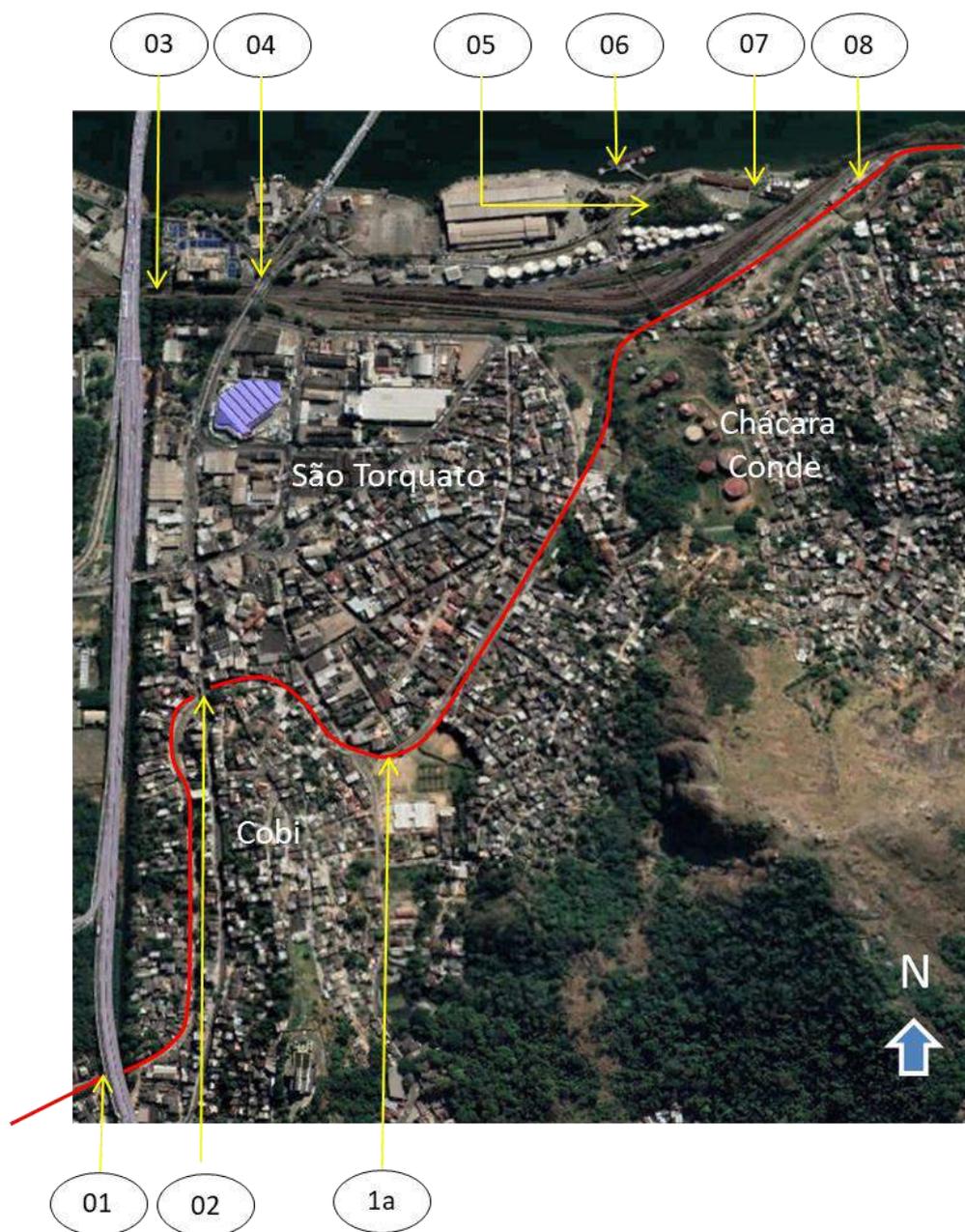
Figura 140 - Foto aérea da demarcação da fração territorial em Vila Velha



Fonte: *Google Eart* (2022). Nota: Indicação do extinto trajeto do bonde (tracejado em vermelho), localidades e divisão em setores pela autora.

Na Figura 141, representa-se a primeira parte do levantamento dos bens industriais (setor 1): (01) Ponte Ferroviária da antiga Leopoldina (ou “Ponte Preta”), sobre o Rio Marinho; (01a) trecho da Estrada de Ferro Leopoldina, um bem federal da antiga RFFSA; (02) Viaduto de Cobi, sobre a linha de Ferro Leopoldina; (03) Ponte Ferroviária da E.F.V.M., sobre o Rio Marinho (existente e sem acesso autorizado); (04) Ponte Verde da Av. Robert Kennedy, sobre a E.F.V.M.; (05) Chalé dos Ingleses; (06) Píer dos Ingleses; (07) Antiga Estação Ferroviária Pedro Nolasco, atual Museu Vale; e (08) Estação Ferroviária Leopoldina.

Figura 141 - Foto aérea do setor 1 em Vila Velha



LEGENDA

- |   |   |
|---|---|
| (01) Ponte Ferroviária ("Ponte Preta")    | (05) Chalé dos Ingleses                             |
| (1a) Trecho da E. F. Leopoldina (inativo) | (06) Píer dos Ingleses                              |
| (02) Viaduto de Cobi                      | (07) Estação Ferroviária Pedro Nolasco (Museu Vale) |
| (03) Ponte Ferroviária da E.F.V.M.        | (08) Estação Ferroviária Leopoldina                 |
| (04) Ponte Verde Av. Robert Kennedy       | — Trecho da E. F. Leopoldina.                       |

Fonte: Google Earth (2022). Nota: Indicação de locais e bens pela autora.

Ficha 22 - Ponte Ferroviária da antiga Estrada de Ferro Leopoldina/RFFSA ou Ponte Preta

Identificação:

**01**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Ponte Ferroviária da antiga Estrada de Ferro Leopoldina/RFFSA ou Ponte Preta.**

Proteção existente:

Tombamento Federal. Lei nº 11.483 de 2007.

Uso original/atuat:

Ponte ferroviária/ inativa.

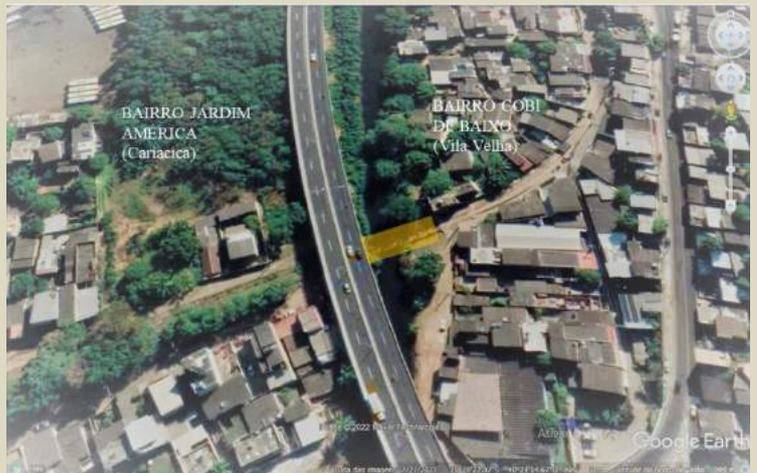
Proprietário:

União.

Época de construção:  
1895.

Descrição:

A "Ponte Preta" de Cobi sobre o Rio Marinho é uma ponte ferroviária, um bem da extinta Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), protegida por Lei Federal Nº 11.483 de 2007, e encontra-se desativada. Ao lado da ponte férrea foi construída uma ponte de pedestres, ambas bem conservadas.



Bem identificado em estudo

Endereço: Ponte sobre o Rio Marinho. Liga a Rua Leopoldina, Vasco da Gama - Cariacica -ES à Avenida Brasil, Cobi - Vila Velha - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 23 - Viaduto de Cobi da Avenida Senador Robert Kennedy

Identificação:

**02**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Viaduto de Cobi**

(Avenida Senador Robert Kennedy).

Época de construção:

Década de 1950.

Proteção existente:

Não há.

Uso original/atuai:

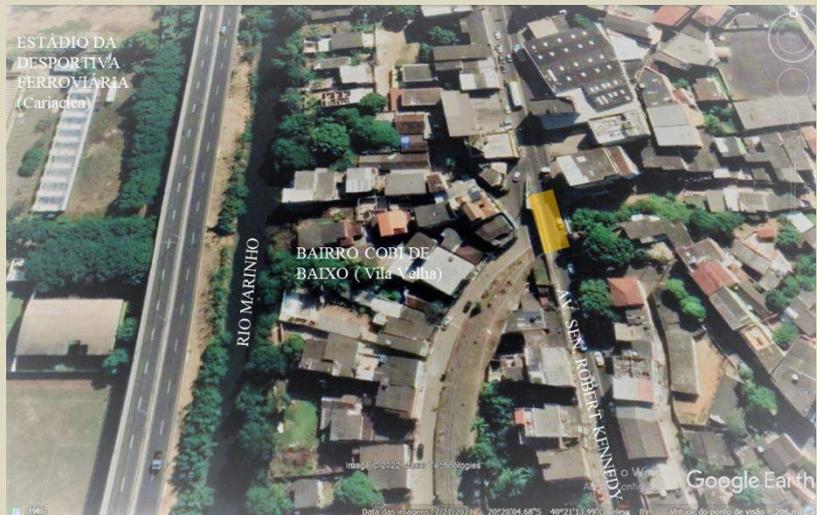
Viaduto sobre ferrovia/viaduto sobre ferrovia.

Proprietário:

Estado.

Descrição:

O viaduto de Cobi foi construído para transpor a linha férrea da antiga Estrada de Ferro Leopoldina, nos anos de 1950, no período de modernização da cidade, que incluiu a criação de trajeto rodoviário aos novos bairros operários, a exemplo o Instituto de Bem-Estar Social (Ibes).



 Bem identificado em estudo

Endereço: Viaduto da Avenida Senador Robert Kennedy - Cobi, Vila Velha - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 24 - “Ponte Preta” Ferroviária da E. F. Vitória-Minas

Identificação:

**03**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**“Ponte Preta” Ferroviária da E. F. Vitória-Minas.**

Época de construção:  
1904.

Proteção existente:

Não há.

Uso original/atu

Ponte ferroviária/ ponte ferroviária

Proprietário:

Vale S.A.

Descrição:

A ponte ferroviária da Estrada de Ferro Vitória-Minas, de acesso restrito à Vale S.A., segue até o Porto de Vitória, em Vila Velha, mas encontra-se subutilizada nesse trecho.



 Bem identificado em estudo

Endereço: Ponte Ferroviária sobre o Rio Marinho entre São Torquato e Jardim América.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 25 - “Ponte Verde” da Avenida Senador Robert Kennedy

Identificação:

**04**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**“Ponte Verde” da Avenida Senador Robert Kennedy**

Época de construção:  
Década de 1950.

Proteção existente:

Não há.

Uso original/atuat:

Ponte sobre ferrovia/ponte sobre ferrovia.

Proprietário:

Estado.

Descrição:

A “Ponte Verde” da Avenida Senador Robert Kennedy foi construída nos anos de 1950 com o objetivo de transpor as linhas férreas de Estrada de Ferro Vitória-Minas, que impulsionou a expansão urbana em Vila Velha e o escoamento de produtos para o Porto de Vitória, por meio das rodovias. Posteriormente, foram instaladas estruturas metálicas e gasodutos, na lateral da ponte.



 Bem identificado em estudo

Endereço: Avenida Robert Kennedy - São Torquato, Vila Velha - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 26 - Chalé dos Ingleses

Identificação:

**05**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Chalé dos Ingleses.**

Época de construção:

Década de 1940.

Proteção existente:

De interesse de preservação (PMVV, 2018).

Uso original/atuat:

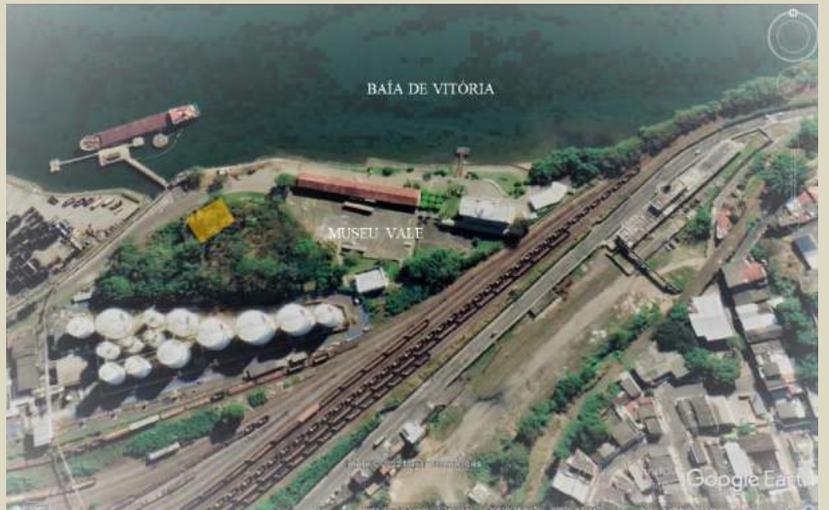
Chalé da C.V.R.D./abandono.

Proprietário:

Vale S.A.

Descrição:

Pertence ao grupo inglês, proprietários da VALE S.A, desde o período da criação da Companhia Vale do Rio Doce S.A. O imóvel foi local de estadia e apoio aos engenheiros da C.V.R.D. na década de 1940, de acordo com histórico apresentado no capítulo 2. Atualmente, encontra-se em estado de abandono, dentro de uma chácara cercada por telas metálicas.



■ Bem identificado em estudo

Endereço: Rua Vila Isabel, s/n - Argolas, Vila Velha - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 27 - Píer dos Ingleses

Identificação:

**06**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Píer dos Ingleses**

Época de construção:

Década de 1940.

Proteção existente:

De interesse de preservação (PMVV, 2018).

Uso original/atu

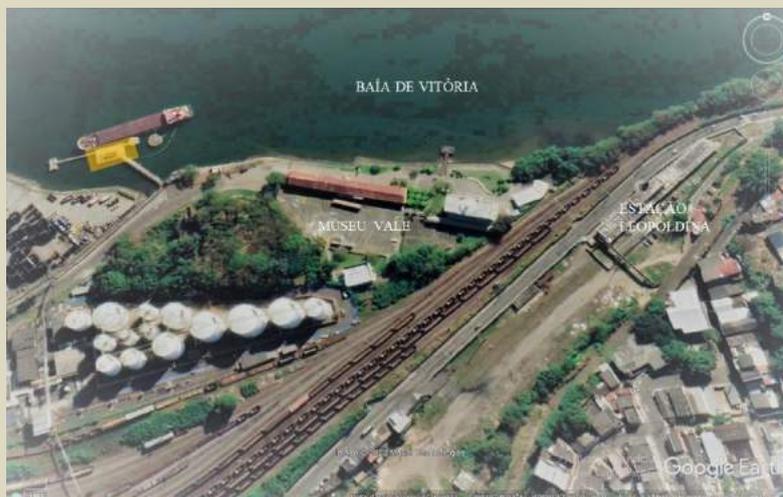
Píer/píer.

Proprietário:

União.

Descrição:

Localizado de frente ao Chalé dos Ingleses, em Vila Velha, o píer era utilizado por proprietários e engenheiros da Companhia Vale do Rio Doce S.A., de acordo com histórico apresentado no capítulo 2. Atualmente, o píer integra-se ao complexo da empresa Prysmian, de acesso exclusivo da empresa e cercado por telas metálicas.



■ Bem identificado em estudo

Endereço: Rua Vila Isabel, s/n - Argolas, Vila Velha - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 28 - Estação Ferroviária Pedro Nolasco

Identificação:

07

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Estação Ferroviária Pedro Nolasco**

Época de construção:  
1927 (Estação São Carlos).

Proteção existente:

Bem tombado. Resolução nº 5/1986.

Uso original/atuai:

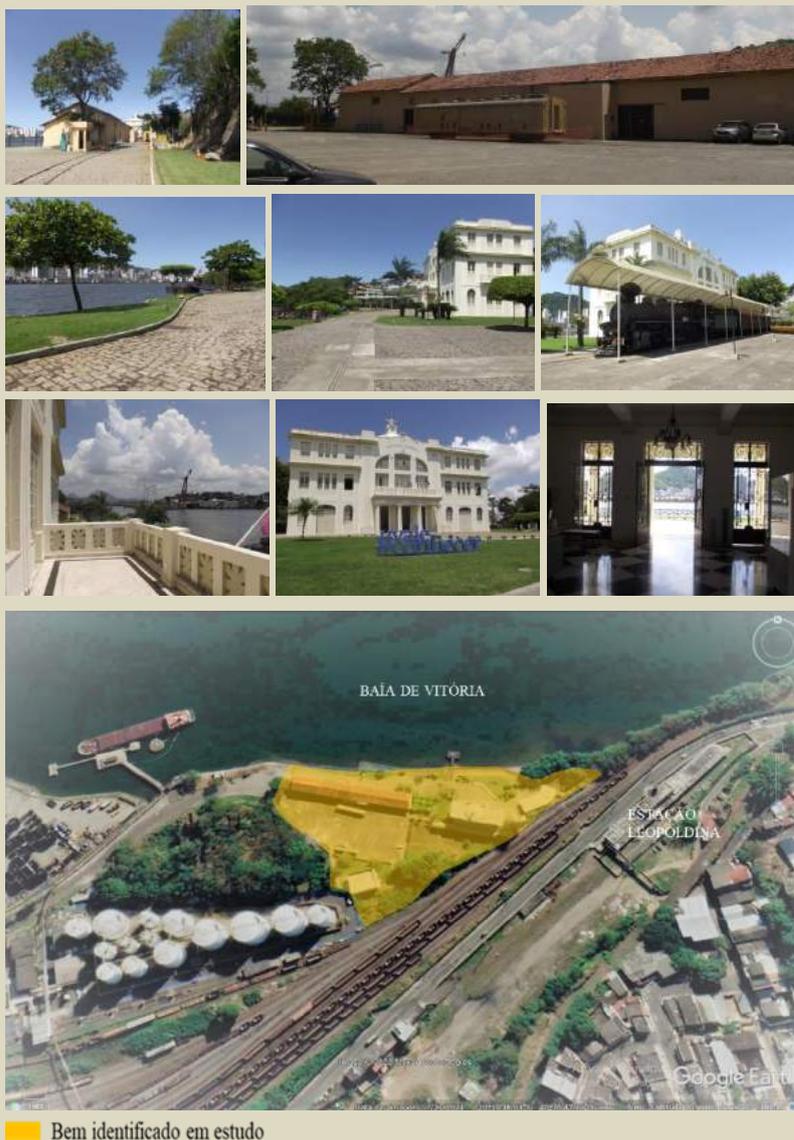
Estação Ferroviária/Museu.

Proprietário:

Vale S.A.

Descrição:

Construída originalmente com o nome de Estação São Carlos, a Estação Pedro Nolasco, em Vila Velha, pertence à empresa Vale S.A. Desde 1998, neste local, funciona o Museu Vale, com acesso restrito pela Baía de Vitória e outro acesso exclusivo por automóveis particulares, pela Rua Isabel. Dentro do museu há biblioteca, salas de exposições permanentes e temporárias e uma maquete ferroviária de 34,00m<sup>2</sup>, de acordo com o Museu Vale. Ao lado da Estação, um antigo armazém de sacas de café é utilizado para exposições de artes temporárias.



Endereço: Pátio da Antiga - Rua Vila Isabel, Estação Pedro Nolasco, s/n - Argolas, Vila Velha - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

## Ficha 29 - Estação Ferroviária Leopoldina

Identificação:

**08**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Estação Ferroviária Leopoldina e terreno em Argolas.**

Época de construção:  
1937.

Proteção existente:

Tombamento Federal. Lei nº 11.483 de 2007.

Uso original/atu-  
al:  
Estação Ferroviária/em  
reforma.

Proprietário:  
União

Descrição:

A Estação Ferroviária Leopoldina simboliza o desenvolvimento social e econômico capixaba e nacional, com base na exportação do café, desde o final do século XIX até os anos de 1930, por meio do Porto de Vitória e destaca a importância de uma rede de ferrovias, do mesmo período, relacionadas ao mercado interno e internacional, considerando sua importância para o transporte de cargas e passageiros até os anos de 1980. A Estação Leopoldina compõe um conjunto de estações ferroviárias capixabas no trecho entre Vitória e Rio de Janeiro, um trecho que se encontra desativado. Essa estação, atualmente, encontra-se em reforma, com licença para início das obras desde 2020.



■ Bem identificado em estudo

Endereço: Avenida Anésio José Simões, nº410-580 - Argolas, Vila Velha - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Na segunda parte do levantamento em Vila Velha (correspondente ao setor 2, vista Figura 142), foram indicados os bens: (09) Hospital dos Ferroviários; (10) aterro e galpões da Prysmian; (11) tanques do Terminal de Combustíveis *Oiltanking*; (12) aterro e galpões do Cais de Paul; (13) Ponto dos catraieiros; (14) conjunto de galpões do Cais de Capuaba e terreno; (15) estrutura do Porto de Minério do Cais Eumenes Guimarães em Paul; (16) ponte ferroviária em Paul (ruína); (17) túnel em Paul; (18) viaduto ferroviário em Paul; (19) viaduto ferroviário em Argolas; (20) viaduto ferroviário em Chácara do Conde; e (21) viaduto ferroviário em São Torquato.

Figura 142 - Foto aérea do setor 2 em Vila Velha



Fonte: *Google Earth* (2022). Nota: Indicação de localidades e bens pela autora. Observar o traçado do antigo trecho desativado da ferrovia E. F. V. M. para o Cais Eumenes Guimarães (cor verde).

LEGENDA

(09) Hospital dos Ferroviários ( Hospital Estadual)	(15) Estrutura do Cais Eumenes Guimarães
(10) Aterro e Galpões da Prysmian	(16) Ponte ferroviária em Paul
(11) Tanques do Terminal de Combustíveis	(17) Túnel em Paul
(12) Aterro e Galpões do Cais de Paul	(18) Viaduto ferroviário em Paul
(13) Ponto dos Catraieiros	(19) Viaduto ferroviário em Argolas
(14) Conjunto de galpões do Cais de Capuaba	(20) Viaduto ferroviário em Chácara do Conde
(21) Viaduto ferroviário em São Torquato	

Ficha 30 - Hospital dos Ferroviários (Hospital Estadual)

Identificação:

**09**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Hospital dos Ferroviários**

(Hospital Estadual).

Época de construção:  
1918.

Proteção existente:

Não há.

Uso original/atuai:

Hospital/hospital.

Proprietário:

Estado.

Descrição:

O Hospital dos Ferroviários foi transformado em Hospital Estadual, mantendo a sua função social. Atualmente, encontra-se em reforma. Não há mais menção a sua origem de hospital ferroviário, que preserve a sua história como patrimônio industrial ferroviário, uma herança dos trabalhadores ferroviários do Porto de Vitória.



■ Bem identificado em estudo

Endereço: Avenida Anésio José Simões, nº 76 – São Torquato, Vila Velha - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 31 - Aterros e Galpões da Prysmian

Identificação:

**10**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Aterros e Galpões da Prysmian.**

Época de construção:  
2005-2007.

Proteção existente:

Não há.

Uso original/atual:

Indústria/indústria.

Proprietário:

União.

Descrição:

Símbolo das transformações de um patrimônio industrial ativo no século XXI, em uma área, com solo construído por aterros no mesmo período, sobre a Baía de Vitória. Local anteriormente ocupado por armazéns, os quais foram demolidos, possivelmente em 2005, para o início das obras dessa empresa.



 Bem identificado em estudo

Endereço: Rua Vila Isabel - São Torquato, Vila Velha - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 32 - Tanques do terminal de combustíveis *Oiltanking*

Identificação:

11

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Tanques do terminal de combustíveis *Oiltanking*.**

Proteção existente:

Não há.

Época de construção:  
2007.

Uso original/atuai:  
Tanques/tanques.

Proprietário:  
União.

Descrição:

Inseridos recentemente da paisagem da Baía de Vitória e adjacências, a *Oiltanking* atua em Vila Velha na logística de armazenamento de tanques, com terminais de tanques para produtos químicos, gases e óleos. Portanto, simboliza as novas transformações portuárias do início do século XXI sobre uma região industrial ativa.



Bem identificado em estudo

Endereço: Avenida Vale do Rio Doce, s/n - São Torquato, Vila Velha - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 33 - Cais de Paul

Identificação:

12

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

Época de construção:  
1959.

Proteção existente:

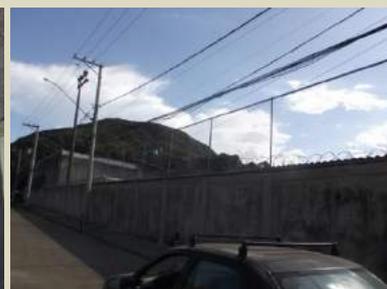
Não há.

Uso original/atu-  
al:  
Porto/porto.

Proprietário:  
União.

Descrição:

O Cais de Paul foi inaugurado em 1959 para exportações de minério fino, pela Companhia Vale do Rio Doce Vale S. A., que decorreu da mudança na demanda internacional do minério de ferro (*commodities*), de acordo Siqueira (1994) e Campos (2004). O Cais de Paul possui um acostamento de 420 metros de comprimento e nele há conexões (em desuso) com a Estrada de Ferro Leopoldina, atual Ferrovia Centro-Atlântica (F.C.A.) e com a Estrada de Ferro Vitória-Minas (E.F.V.M.)<sup>91</sup>.



Bem identificado em estudo

Endereço: Cais de Paul - Paul, Vila Velha - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

<sup>91</sup> Fonte: Jornal A Gazeta, 100 anos do Porto de Vitória, 31/03/2006.

Ficha 34 - Ponto dos Catraieiros

Identificação:

13

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Ponto dos Catraieiros.**

(Cais das Barcas).

Época de construção:

Diversas desde 1535.

Proteção existente:

De interesse de preservação (PMVV, 2018).

Uso original/atuat:

Cais/fechado.

Proprietário:

União.

Descrição:

A imagem retrata a lateral da entrada do Cais de Paul e representa o local do antigo acesso ao Cais das Barcas. Este local esteve aberto ao público até 2015. Desde então, há um cerceamento por um muro contínuo, isolando e bloqueando fisicamente e visualmente o acesso à Baía de Vitória, com isso impedindo a travessia das catraias com os trabalhadores de Vila Velha e visitantes, e, também, expulsando os catraieiros dessa área.



■ Bem identificado em estudo

Endereço: Rua da Lancha - Paul, Vila Velha - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 35 - Aterro e instalações do Porto de Capuaba

Identificação:

**14**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Aterro e instalações do Porto de Capuaba.**

Proteção existente:

Não há.

Época de construção:  
1970.

Uso original/atuado:  
Porto/porto ampliado.

Proprietário:  
União.

Descrição:

As primeiras instalações do Porto de Capuaba ainda existem, porém, tanto os antigos silos quanto os diversos galpões do mesmo período encontram-se desativados há mais de três anos, de acordo com informação da Guarda Portuária, durante visita da autora ao local em abril de 2022.



■ Bem identificado em estudo

Endereço: Porto de Capuaba, Avenida Capuaba, nº 21 - Ataíde, Vila Velha - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 36 - Cais Engenheiro Eumenes Guimarães

Identificação:

**15**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Cais Engenheiro Eumenes Guimarães.**

Proteção existente:

De interesse de preservação.

Época de construção:  
1940-1945.

Uso original/atuat:

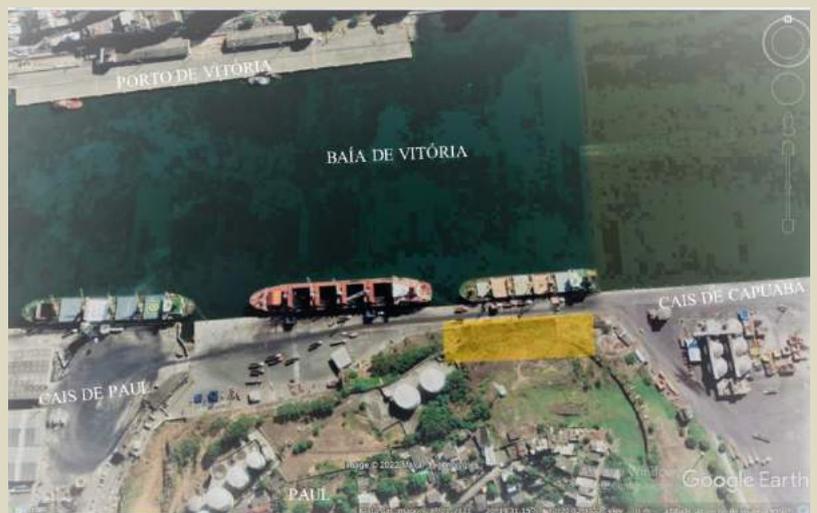
Virador de vagão/abandono.

Proprietário:

União.

Descrição:

O Cais Engenheiro Eumenes Guimarães foi construído na década de 1940 pela Companhia Vale do Rio Doce, com o objetivo inicial de fornecer minério para a indústria bélica inglesa e americana e pertence ao Cais de Paul, conforme histórico apresentado no Capítulo 2. Ele se encontra desativado.



 Bem identificado em estudo

Endereço: Cais de Paul - Paul, Vila Velha - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 37 - Ponte ferroviária em Paul

Identificação:

16

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Ponte ferroviária em Paul.**

Proteção existente:

Não há.

Época de construção:

1940-1945.

Uso original/atu

Ponte ferroviária/ruína.

Proprietário:

União.

Descrição:

A Ponte ferroviária em Paul pertence ao conjunto ferroviário e paisagístico do Cais Engenheiro Eumenes Guimarães, construído na década de 1940 pela Companhia Vale do Rio Doce. Atualmente, encontra-se em ruína.



Bem identificado em estudo

Endereço: Ponte Ferroviária sobre Estrada da Shell - Paul, Vila Velha - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 38 - Túnel em Paul

Identificação:

17

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Túnel em Paul.**

Proteção existente:

Não há.

Época de construção:

1940-1945.

Uso original/atu

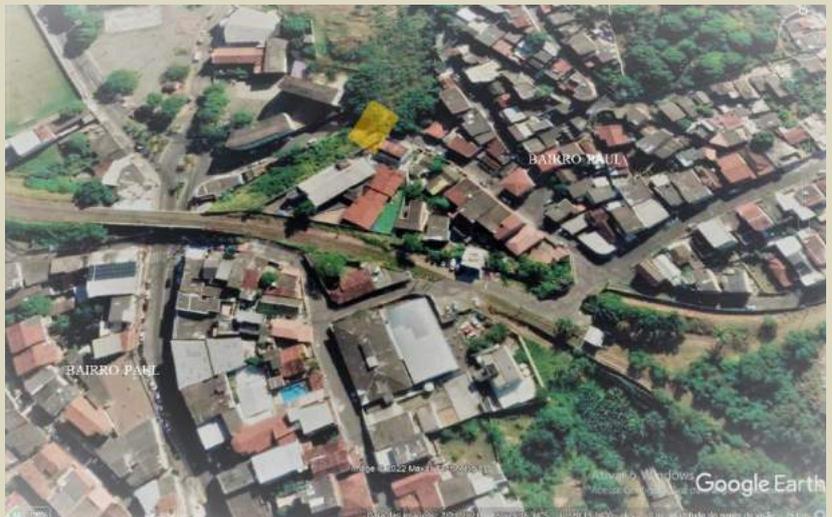
Túnel/conservado.

Proprietário:

União.

Descrição:

O Túnel em Paul foi construído na década de 1940 pela Companhia Vale do Rio Doce e pertence ao conjunto ferroviário e paisagístico do Cais Engenheiro Eumenes Guimarães. O trem não passa mais sobre ele, pois houve interrupção da estrada de ferro.



Bem identificado em estudo

Endereço: Túnel sobre Rua Kalope - Paul, Vila Velha - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 39 - Viaduto ferroviário em Paul

Identificação:

18

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Viaduto ferroviário em Paul.**

Proteção existente:

Não há.

Época de construção:  
1940-1945.

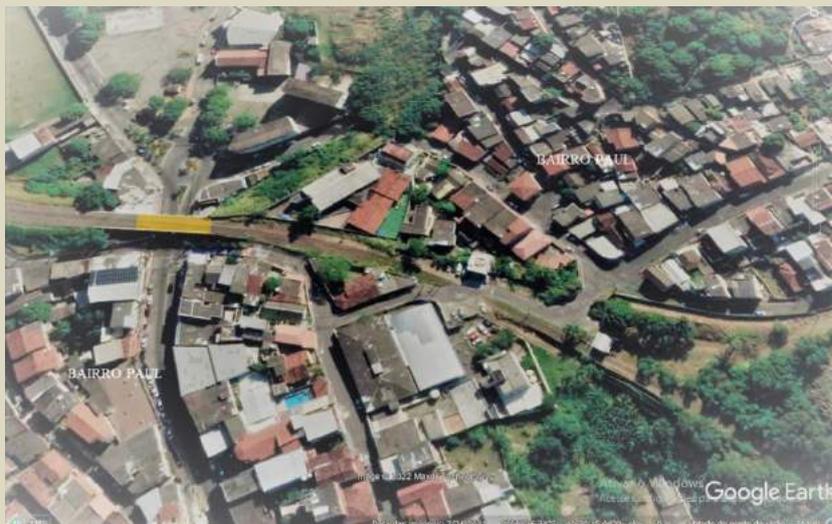
Uso original/atuat:

Viaduto ferroviário/sem uso.

Proprietário:  
União.

Descrição:

O Viaduto ferroviário de Paul foi construído na década de 1940 pela Companhia Vale do Rio Doce e pertencente ao conjunto ferroviário e paisagístico do Cais Engenheiro Eumenes Guimarães. Ele se encontra preservado, porém desativado. Do alto desse viaduto é possível ver a paisagem da Ilha de Vitória.



Bem identificado em estudo

Endereço: Viaduto ferroviário sobre a Avenida Jerônimo Monteiro - Paul, Vila Velha - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 40 - Viaduto ferroviário em Argolas

Identificação:

19

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Viaduto ferroviário em Argolas.**

Proteção existente:

Não há.

Época de construção:  
1940-1945.

Uso original/atuat:

Viaduto ferroviário/abandono.

Proprietário:

União.

Descrição:

O viaduto ferroviário de Argolas – localizado atrás da Estação Leopoldina –, também foi construído na década de 1940 pela Companhia Vale do Rio Doce e pertence ao conjunto ferroviário e paisagístico do Cais Engenheiro Eumenes Guimarães. Atualmente, o viaduto apresenta-se deteriorado e desativado.



■ Bem identificado em estudo

Endereço: Viaduto ferroviário - Argolas, Vila Velha - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 41 - Viaduto ferroviário em Chácara do Conde

Identificação:

20

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Viaduto ferroviário em Chácara do Conde**

Proteção existente:

Não há.

Época de construção:  
1940-1945.

Uso original/atual:

Viaduto ferroviário/abandono.

Proprietário:

União.

Descrição:

O Viaduto ferroviário em Chácara do Conde foi construído na década de 1940 pela Companhia Vale do Rio Doce e pertence ao conjunto ferroviário e paisagístico do Cais Engenheiro Eumenes Guimarães. Atualmente, o viaduto está desativado.



Bem identificado em estudo

Endereço: Viaduto ferroviário - Chácara do Conde, Vila Velha - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 42 - Viaduto ferroviário em São Torquato.

Identificação:

21

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Viaduto ferroviário em São Torquato.**

Época de construção:  
1940-1945.

Proteção existente:

Não há.

Uso original/atual:

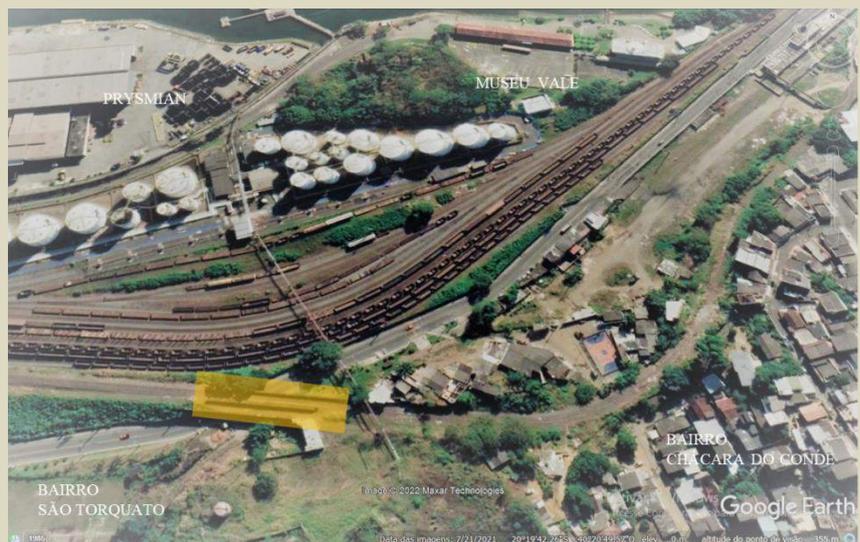
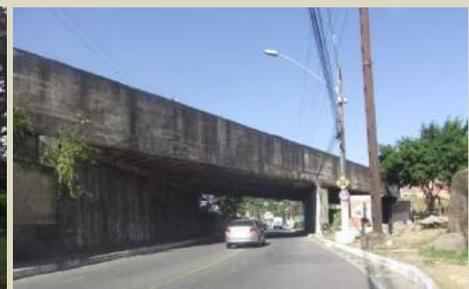
Viaduto ferroviário/abandono.

Proprietário:

União.

Descrição:

O Viaduto ferroviário de São Torquato foi construído na década de 1940 pela Companhia Vale do Rio Doce e pertence ao conjunto ferroviário e paisagístico do Cais Engenheiro Eumenes Guimarães. Atualmente, o viaduto encontra-se desativado.



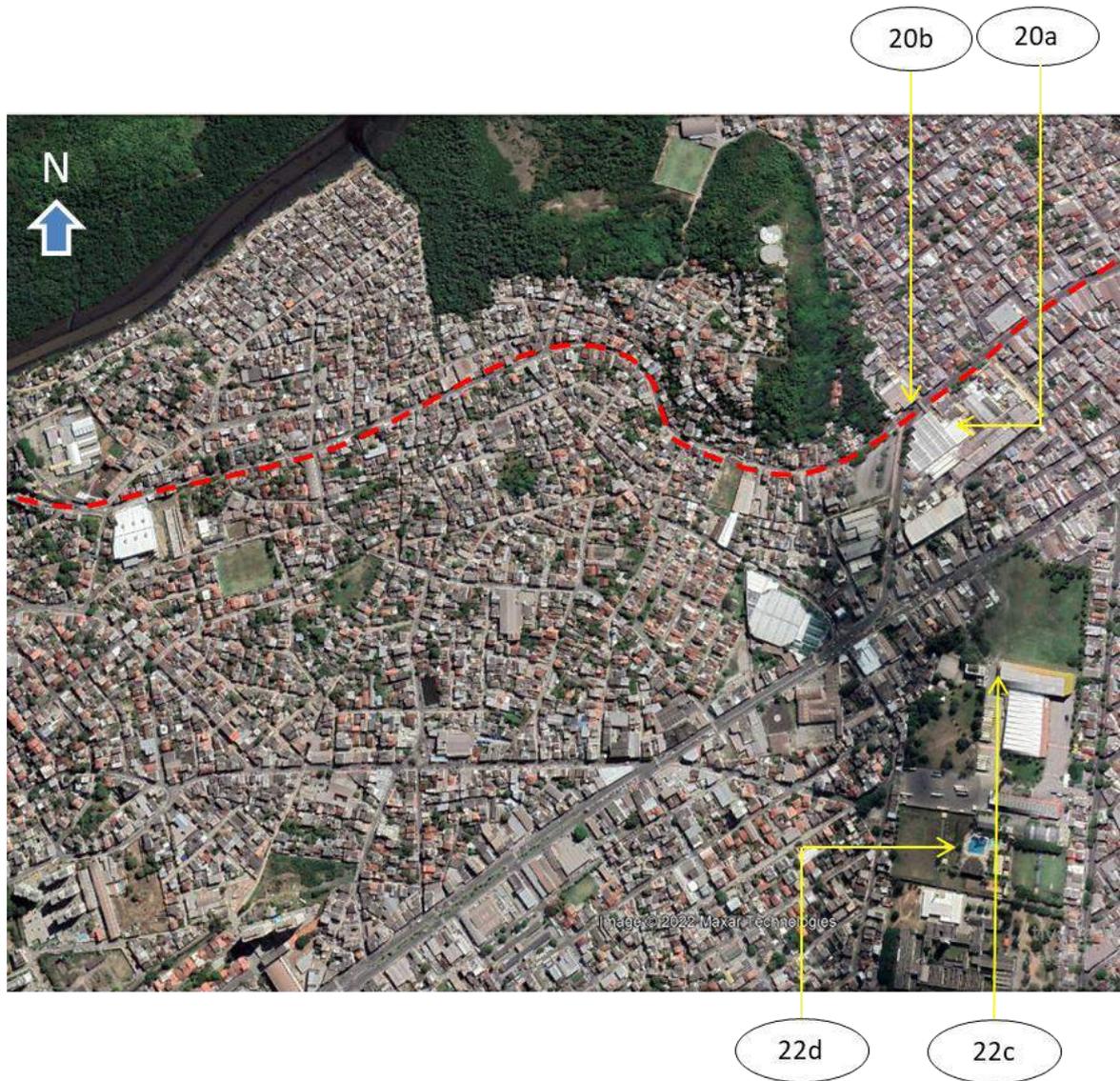
Bem identificado em estudo

Endereço: Viaduto ferroviário - São Torquato, Vila Velha - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Inclui-se a esse levantamento, na terceira parte (setor 3 desta dissertação), a Fábrica de Chocolates Garoto, situada no bairro da Glória, em Vila Velha, no antigo percurso da linha do bonde, conforme Figura 143.

Figura 143 - Foto aérea do setor 3 em Vila Velha



- LEGENDA
- |     |                                   |     |   |
|-----|-----------------------------------|-----|---|
| 22a | Fábrica e Museu Garoto            | 22c | Garagem e depósitos da Garoto                   |
| 22b | Passarela de acesso ao refeitório | 22d | Centro Esportivo Garoto                         |
| 22b | Refeitório da Fábrica Garoto      | --- | Extinta linha do bonde da Av. Jerônimo Monteiro |

Fonte: *Google Earth* (2022). Nota: Adaptada pela autora com indicação de locais e bens.

Ficha 43 - Fábrica de Chocolates Garoto

Identificação:

**22a**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Fábrica Garoto.**

Época de construção:

1934.

Proteção existente:

Não há.

Uso original/atuai:

Fábrica/fábrica e museu.

Proprietário:

Nestlé desde 2002.

Descrição:

A fábrica de chocolates Garoto encontra-se ativa e bem preservada. Houve ampliação do projeto original, passando a fábrica a ocupar toda a quadra entre a Avenida Jerônimo Monteiro, Rua Santa Terezinha, Rua Dr. Moacir Veloso e Avenida Carlos Lindenberg.



■ Bem identificado em estudo

Endereço: Praça Meyerfreund, 1 - Glória, Vila Velha - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 44 - Restaurante da Fábrica Garoto

Identificação:

**22b**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Restaurante da Fábrica  
Garoto**

Época de construção:

-

Proteção existente:

Não há

Uso original/atuall:

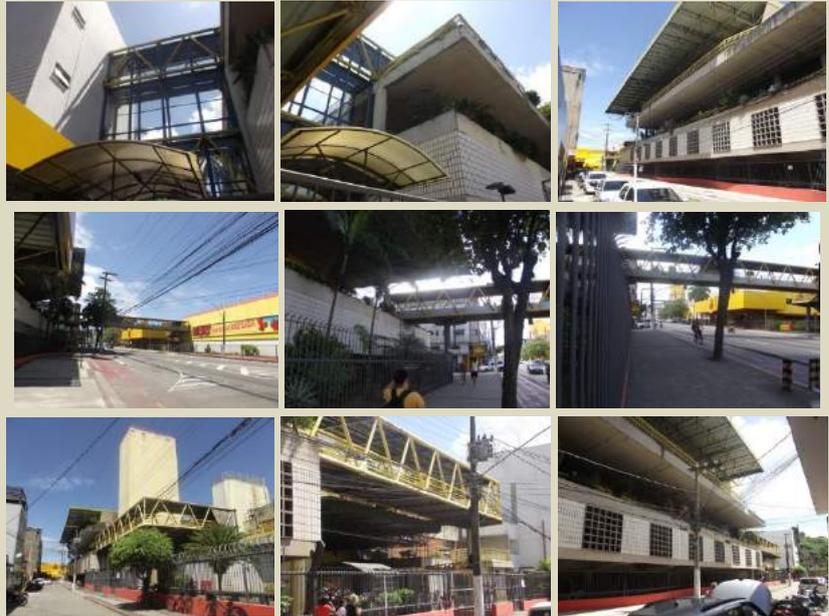
Restaurante/restaurante

Proprietário:

Nestlé

Descrição:

O espaço do restaurante da Fábrica Garoto conecta-se com a fábrica por meio de passarela sobre a Avenida Jerônimo Monteiro, local por onde o bonde passava até os anos de 1962. De acordo com o levantamento histórico, capítulo 2, o bonde passava por dentro da área da Fábrica, o que justifica o uso do espaço aéreo da Avenida. Devido à presença do Refeitório da Fábrica Garoto, criou-se o bairro denominado Garoto, ao lado do bairro Glória.



 Bem identificado em estudo

Endereço: Rua Gonçalves Dias - Garoto, Vila Velha - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Quanto aos bens intangíveis (igualmente ao sítio em Vitória), devem ser considerados: a memória do trabalho e dos trabalhadores portuários e ferroviários, em especial a dos ferroviários, catraieiros e dos catadores de “ferrinho”, este apontado por Campos (2004); os bairros da “indústria pesada” (citados no Capítulo 2), quais sejam Aribiri e Argolas, e os “necessários bairros proletariados satélites” (JULIANELLI, 2011); o bairro Paul e o bairro Garoto.

Também devem ser considerados os lugares de memória de lazer, esporte, trabalho, festa e religiosidade, todos esses compartilhados na Baía de Vitória e no Rio Marinho, a exemplo: dos banhos de rio; das práticas de esportes náuticos; do transporte de produtos e pessoas; da Festa de São Pedro, do Congo de São Benedito e da Festa da Penha, associados aos trabalhos de pesca e navegação.

### **3.1.3 Fração territorial em Cariacica**

A fração territorial estudada em Cariacica abrange o trecho de Estrada da antiga Estrada de Ferro Leopoldina, partindo-se de Vila Velha pela “Ponte Preta” e tangenciando a área industrial da antiga Companhia Ferro e Aço de Vitória (Cofavi), atual Simec. Inclui ainda o trecho da Estrada de Ferro Vitória-Minas, que antes se conectava com a Estrada de Ferro Leopoldina, por dentro da antiga Cofavi, de acordo com o apresentado no Capítulo 2 da dissertação.

Os bens de natureza imaterial de importante destaque estão relacionados: à memória dos trabalhadores ferroviários e metalúrgicos de Cariacica; ao Congo de Sotema; aos catraieiros do Rio Marinho e do Rio Jucu, associados ao transporte de pessoas e de matéria-prima (carvão) para os fornos da Cofavi; aos bairros operários de Sotema, Jardim América, Vale Esperança, Vasco da Gama, Nova América e Itaquari; e aos Clubes de esporte e lazer de Itaquari e Jardim América.

Um bem imaterial de destaque do time da Desportiva Ferroviária Vale do Rio Doce é o seu mascote, o Maquinista Grená, que se apresenta em projetos de ações sociais do clube, marcando a memória das crianças em instituições como: o Abrigo Jesus Menino (Cariacica), o Instituto Vovô Chiquinho (Serra), conforme a Figura 144, as associações de Pais e Amigos dos Excepcionais, hospitais e postos de saúde, incentivando a vacinação infantil.

Figura 144 - Fotos do Maquinista Grená em ações sociais no ES



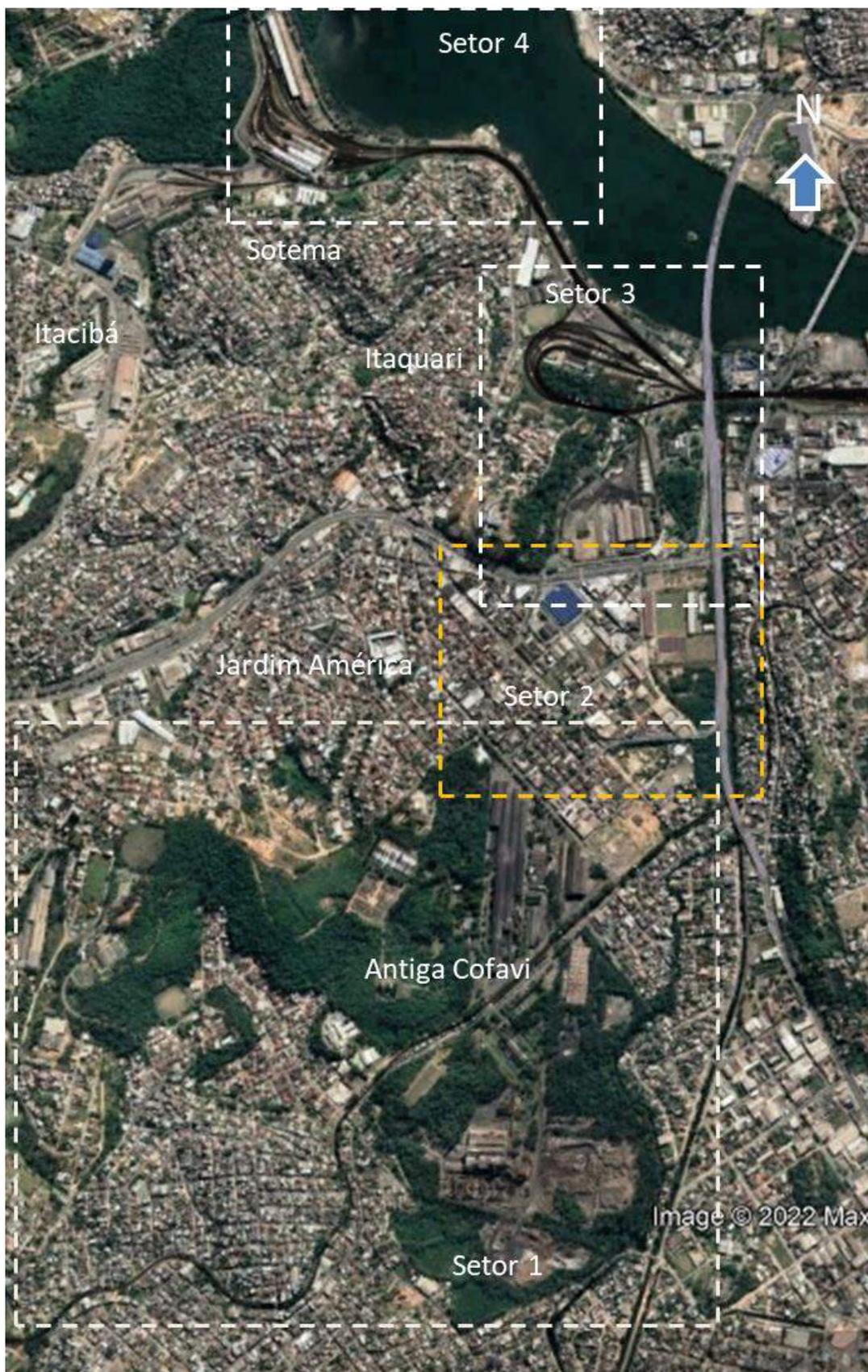
Fonte: <https://ge.globo.com/es/futebol/times/desportiva-ferroviaria/noticia/mascote-da-desportiva-doa-kits-escolares-para-criancas-de-orfanato-de-cariacica.ghtml>. Nota: Fotos no Abrigo Jesus Menino (Cariacica).



Fonte: <https://noticias-do-brasil.com/folha-vitoria/2022/04/01/mascote-da-desportiva-promove-acao-social-em-instituto-da-serracidadesr7-folha-vitoria.html>. Nota: Foto no Instituto Vovô Chiquinho.

O levantamento dos bens industriais tangíveis segue apresentado em quatro setores, de acordo com o demonstrado na Figura 145. O setor 1 representa a área siderúrgica desde a década de 1940; o setor 2 a área de lazer e esportes dos ferroviários de meados da década de 1960; o setor 3 do local da estação ferroviária interestadual (Vitória-Minas) e as áreas de manutenção dos vagões e carros de passageiros desde a década de 1960; e, o setor 4, próximo à Baía de Vitória, em Sotema, setor de manutenção de vagões desde a década 1930.

Figura 145 - Foto aérea da demarcação da fração territorial em Cariacica



Fonte: *Google Earth* (2022). Nota: indicação da divisão em setores pela autora.

No setor 1 em Cariacica (Figura 146), como bem industrial, identificou-se a antiga Cofavi, atual empresa Simec.

Figura 146 - Foto aérea do setor 1 em Cariacica



#### LEGENDA

01 Terrenos e instalações da antiga Cofavi

Fonte: *Google Earth* (2022). Nota: indicação de locais e bens pela autora.

Ficha 45 - Terreno e Galpões da Antiga Companhia Ferro e Aço de Vitória

Identificação:

**01**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Terreno e Galpões da Antiga Companhia Ferro e Aço de Vitória.**

Época de construção:  
1942 e 1963.

Proteção existente:

Não há. Apenas a Aciaria 1 foi apontada pela PMC (2007).

Uso original/atuat:

Siderúrgica/siderúrgica.

Proprietário:

Simec.

Descrição:

A antiga Cofavi abrange duas áreas entre a Rua Fernando Antônio, possui diversas instalações dentro de uma extensa área verde, com linhas férreas internas e externas à empresa, que serviram de transporte de cargas e de passageiros. Parte da empresa está localizada próxima ao Rio Marinho, por onde era feito o transporte de carvão e de trabalhadores, por meio das catraias, conforme apresentado no capítulo 2. As linhas férreas encontram-se desativadas. Sendo o trecho de conexão com a E.F. Vitória- Minas aterrado na Rua Engenheiro José Sertã e na BR-262.



Endereço: Rua Leopoldina, 900 - Jardim América, Cariacica - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

No setor 2, estão localizados os seguintes bens industriais (Figura 147): (2) Estádio Engenheiro Alencar Araripe e Clube Social da Associação da Desportiva Ferroviária; (3) Escola Cerqueira Lima; (4) galpões da Rua Amazonas, esquina com a Rua Paraguai; e (5) galpões da Av. América.

Figura 147 - Foto aérea do setor 2 em Cariacica



LEGENDA

- |     |                            |    |   |
|-----|----------------------------|----|---|
| 02  | Estádio Engenheiro Araripe | 03 | Escola Cerqueira Lima                   |
| 02a | Casa de Bailes (demolida)  | 04 | Galpão da Rua Paraguai com Rua Amazonas |
| 02b | Clube Social (demolido)    | 05 | Galpões da Avenida América              |

Fonte: *Google Earth* (2022). Nota: Indicação de locais e bens pela autora.

## Ficha 46 - Estádio Engenheiro Alencar Araripe

Identificação:

02

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Estádio Engenheiro Alencar Araripe.**

Época de construção:  
1966.

Proteção existente:

De interesse de preservação (PMC, 2007).

Uso original/atuat:

Estádio esportivo.

Proprietário:

Associação Desportiva.

Descrição:

No Estádio Engenheiro Alencar Araripe ou Desportiva Ferroviária – um bem que pertenceu aos funcionários da Companhia Vale do Rio Doce – existem apenas as duas arquibancadas, sendo o Clube Social e a “Casa Baile” totalmente demolidos, conforme visita ao local. Prevalece o acesso para o Estádio pela Rua Engenheiro José Himério Silva Oliveira e a parte inferior da outra arquibancada, mais próxima ao Rio Marinho e de acesso pela BR-262 (Avenida Mário Gurgel), cedida para uso da Escola Municipal, denominada Escola Eliezer Batista, de tempo integral<sup>92</sup>.



■ Bem identificado em estudo

Endereço: Rua Engenheiro José Himério Silva Oliveira, nº1136 - Jardim América, Cariacica - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

<sup>92</sup> Fonte:< <https://www.cariacica.es.gov.br/noticias/70204/escola-eliezer-batista-passa-por-reforma-para-atender-tempo-integral-em-2022>> Acesso em 13 abr.2022.

Ficha 47 - Escola Cerqueira Lima

Identificação:

**03**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Escola Cerqueira Lima.**

Época de construção:

1952.

Proteção existente:

De interesse de preservação (PMC, 2007).

Uso original/atuat:

Escola Estadual/Escola Municipal.

Proprietário:

Município.

Descrição:

A Escola Cerqueira Lima é um exemplar do período de modernização e investimentos em escolas públicas no ES na década de 1950, de acordo com histórico apresentado no capítulo 2. A escola encontra-se conservada e em atividade escolar.



■ Bem identificado em estudo

Endereço: Avenida Brasil, nº52 - Jardim América, Cariacica - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 48 - Conjunto de galpões

Identificação:

**04**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Conjunto de galpões.**

Proteção existente:

De interesse de preservação (PMC, 2007).

Época de construção:

---

Uso original/atuat:

Armazéns/----

Proprietário:

---

Descrição:

Imóvel classificado como patrimônio histórico e cultural de interesse de preservação, pela prefeitura municipal, com exigência de conservação dos elementos que o constituem: volumetria, implantação no lote, linguagem e acabamentos externos (PMC, 2007).



 Bem identificado em estudo

Endereço: Rua Amazonas com Rua Paraguai - Jardim América, Cariacica - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 49 - Conjunto de galpões da Avenida América

Identificação:

**05**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Conjunto de galpões.**

Época de construção:

---

Proteção existente:

De interesse de preservação (PMC, 2007).

Uso original/atuat:

Armazéns de café/depósitos.

Proprietário:

---

Descrição:

Antigos armazéns de café, Imóvel classificado como patrimônio histórico e cultural de interesse de preservação, pela prefeitura municipal, com exigência de conservação dos elementos que o constituem: volumetria, implantação no lote, linguagem e acabamentos externos (PMC, 2007).



Bem identificado em estudo

Endereço: Avenida América s/n - Jardim América, Cariacica - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

No setor 3 (desta dissertação) foram levantados os bens industriais que seguem (Figura 148): (06) Estação Ferroviária Pedro Nolasco e galpões da década de 1960; (07) remanescentes de construções do Morro da Companhia; (08) Centro Esportivo de Itaquari; e (09) galpões da Oficina de Carros de Passageiros de Itaquari.

Figura 148 - Foto aérea do setor 3 em Cariacica



LEGENDA

- |  |   |   |                                  |
|--|---|---|----------------------------------|
|  06 | Galpões e Estação Ferroviária Pedro Nolasco |  08 | Centro Esportivo de Itaquari     |
|  07 | Morro da Companhia (atual Cpid)             |  09 | Oficina de Carros de Passageiros |

Fonte: *Google Earth* (2022). Nota: Indicação de locais e bens pela autora.

Ficha 50 - Galpões da década de 1960 e Estação Ferroviária Pedro Nolasco

Identificação:

06

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Galpões da década de 1960 e Estação Ferroviária Pedro Nolasco.**

Época de construção:  
1962 e 1985.

Proteção existente:

Não há.

Uso original/atuai:

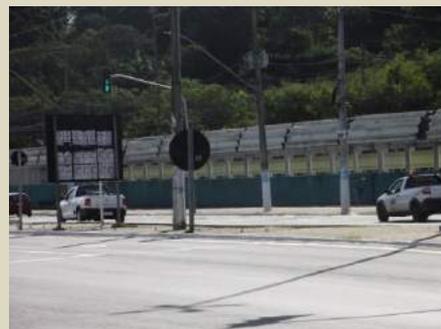
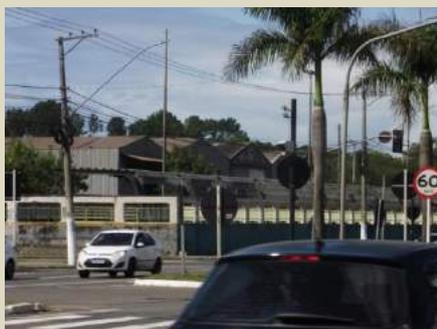
Armazéns e Estação ferroviária/  
Armazéns e Estação ferroviária.

Proprietário:

Vale S.A.

Descrição:

O conjunto de galpões marca a paisagem local desde os anos de 1960 e permanecem em uso com a função de depósito, ao lado da Estação Ferroviária, que se mantém ativa, conectando o município de Cariacica (ES) à capital Belo Horizonte (MG) todos os dias, em uma viagem única, que parte de Cariacica às 7 horas da manhã.



■ Bem identificado em estudo

Endereço: Avenida Mário Gurgel (BR-262), nº259 - Jardim América, Cariacica - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 51 - Morro da Companhia e remanescentes de construções da C.V.R.D. (Vale S.A.)

Identificação:

07

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Morro da Companhia e remanescentes de construções da C.V.R.D.** (Vale S.A.).

Época de construção:  
Década de 1960 e 2018

Proteção existente:

De interesse de preservação (PMC, 2007).

Uso original/atuall:

Moradia de funcionários e escritórios da C.V.R.D./Centro de Pesquisa (Ifes e Ufes)

Proprietário:  
Vale S.A.

Descrição:

No antigo Morro da Companhia ainda é possível encontrar antigos imóveis e residências dos funcionários da C.V.R.D. abandonados, vistos na primeira linha de imagens. Algumas dessas residências e a caixa d'água foram demolidas, considerando a visita da autora em 2009 e 2022. Uma das residências – vista nas duas primeiras imagens da segunda linha de fotos – foi incorporada à nova edificação do Centro de Pesquisa, Inovação e Desenvolvimento (Cpid), que podem ser vistas nas demais imagens.



Bem identificado em estudo

Endereço: Ladeira Eliezer Batista, s/nº - Jardim América, Cariacica - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 52 - Conjunto de galpões de Itaquari

Identificação:

08

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Conjunto de galpões de Itaquari.**

Época de construção:  
1958.

Proteção existente:

De interesse de preservação (PMC, 2007).

Uso original/atuat:

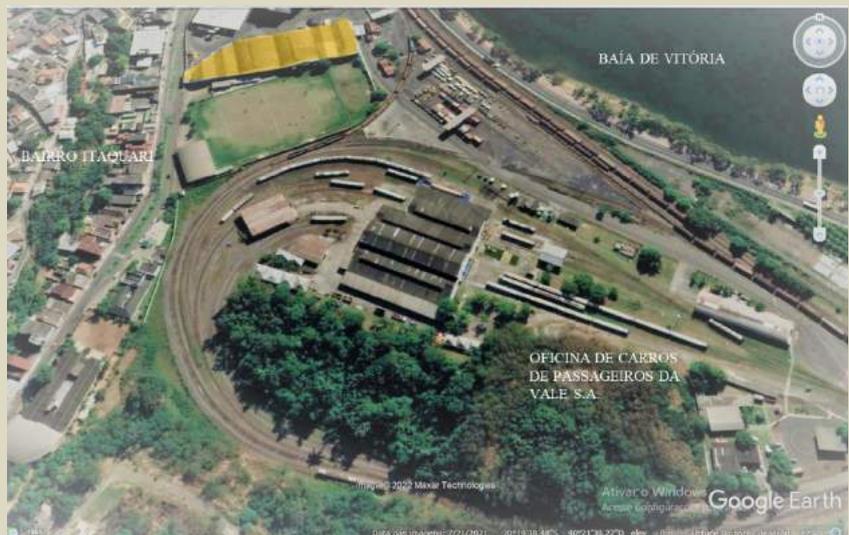
Associação de esporte e lazer/idem.

Proprietário:

Associação.

Descrição:

Criada em 1958, conforme indicado no local, o conjunto de galpões – Praça de Esportes Orlando Nogueira – representa uma conquista da comunidade de Itaquari, que vivencia o espaço da Associação Esporte e Lazer e mantém o time de Futebol Esporte Clube de Itaquari.



Bem identificado em estudo

Endereço: Rua Muniz Freire, Itaquari - Cariacica - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 53 - Oficina de Carros de Passageiros

Identificação:

09

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Oficina de Carros de Passageiros.**

Proteção existente:

De interesse de preservação (PMC, 2007).

Época de construção:  
1960.

Uso original/atuall:

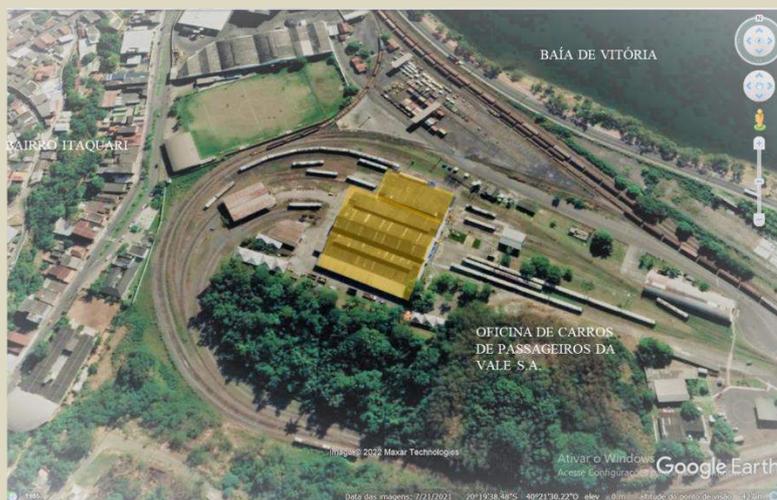
Oficina de Carros de passageiros/idem.

Proprietário:

Vale S.A.

Descrição:

A oficina de carros de passageiros encontra-se ativa e pode ser vista da Segunda Ponte e da Associação de Esporte e Lazer de Itaquari. O conjunto de galpões compõe a paisagem industrial dessa região desde o início dos anos de 1960 e remete à memória dos trabalhadores ferroviários.



Bem identificado em estudo

Fonte: <https://pt.foursquare.com/v/vale--oficina-de-carros-de-passageiros/502287afe4b0671298d51356>.

Endereço: Complexo Porto Velho, Rua Vale do Rio Doce, Itaquari - Cariacica - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora.

Na quarto setor do levantamento, foram indicadas (Figura 149): (10) as oficinas de vagões de Sotema (10a) e “Itacibá” (10b), no bairro Sotema; e (11) a Passarela do Alto de Boa Vista, até a orla da Baía de Vitória.

Figura 149 - Foto aérea do setor 4 em Cariacica



LEGENDA

- 10a Oficina de Vagões de Sotema
- 10b Oficina de Vagões de Sotema
- 11 Passarela do Alto de Boa Vista

Fonte: *Google Earth* (2022). Nota: Indicação de locais e bens pela autora.

Ficha 54 - Oficina de vagões de Sotema

Identificação:

**10a**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Oficina de vagões de Sotema**

Proteção existente:

Não há.

Época de construção:

----

Uso original/atuat:

Oficina de vagões da C.V.R.D./oficina de vagões da Vale S.A..

Proprietário:

Vale S.A..

Descrição:

Localizados ao lado do Parque Natural Municipal do Maquezal de Itanguá, os galpões da Oficina de Vagões de Sotema expressam a história e a cultura dos trabalhadores ferroviários, que se concentram nessa atividade e nesse local, desde os anos de 1930. O local abriga atualmente a Tora Transportes Industriais.



Endereço: Avenida Vale do Rio Doce - Sotema, Cariacica - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 55 - Oficina de vagões de Sotema “Itacibá”

Identificação:

**10b**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Oficina de vagões de “Itacibá”.**

Proteção existente:

Não há.

Época de construção:  
1965.

Uso original/atuai:

Oficina de vagões da C.V.R.D./oficina de vagões da Vale S.A..

Proprietário:

Vale S.A./VLI.

Descrição:

Os galpões da Oficina de Vagões de “Itacibá” expressam a história e a cultura dos trabalhadores ferroviários, que se concentram nessa atividade, desde 1965 (COELHO; SETTI, 2000). Essas instalações, antes consideradas pertencentes ao bairro Itacibá, hoje estão localizadas dentro dos limites do bairro denominado Sotema.



Bem identificado em estudo

Endereço: Avenida Vale do Rio Doce - Sotema, Cariacica - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

Ficha 56 - Passarela Metálica sobre os trilhos da E. F. Vitória-Minas

Identificação:

**11**

Levantamento fotográfico do patrimônio industrial tangível

Denominação:

**Passarela Metálica sobre trilhos da E. F. Vitória-Minas.**

Época de construção:

---

Proteção existente:

Não há.

Uso original/atuat:  
Passarela/passarela.

Proprietário:  
Municipal.

Descrição:

A passarela metálica permite a circulação de pedestres e ciclistas sobre a área de manutenção de vagões da Vale S.A e sobre a Rua Vale do Rio Doce, ligando o bairro Alto de Boa Vista às margens da Baía de Vitória, onde há uma academia popular, calçadão e ciclovia. Desse modo integrando os bairros da parte alta da região até a orla da Baía de Vitória em Cariacica.



 Bem identificado em estudo

Endereço: Rua Vale do Rio Doce - Jardim América, Cariacica - ES.

Fonte: Fotos e Ficha Descritiva organizada pela autora. Fotos: Acervo Pessoal (2022).

## 3.2 ESTUDO DAS POLÍTICAS URBANAS MUNICIPAIS E METROPOLITANA

Neste item, são trazidas questões semelhantes às apresentadas por Schicchi (2020), sobre “Patrimônio cultural em territórios metropolitanos: novos aportes para sua compreensão”, nos quais a autora analisa o alcance dos planos diretores da região metropolitana da cidade de Campinas (SP), sobretudo no que tange ao patrimônio imaterial associado ao patrimônio cultural e à importância da definição do uso do tombamento, o que reforça a necessidade de uma investigação das políticas urbanas sobre o patrimônio histórico e cultural capixaba, especialmente quanto aos bens até aqui levantados.

Moura e Campos (2019) propõem a elaboração de um inventário, com a identificação e caracterização das infraestruturas do Porto de Vitória, na perspectiva de subsidiar o debate acerca de sua preservação, entendendo-as como componentes de “uma paisagem urbano portuária ampliada”. Podem-se, ainda nesta perspectiva, incluir estudos sobre a formulação de inventários participativos no campo da educação patrimonial, conforme proposto pelo Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (IPHAN), citando importante referência acerca do papel do inventário com objetivo de salvaguardar o patrimônio de valor reconhecido por instituições e, principalmente, pela população.

Tomam-se como referência também as políticas urbanas de proteção do patrimônio histórico e cultural que constam nos Planos Diretores Municipais de Vitória, Cariacica e Vila Velha e como se compõem os conselhos de cada município. E, em seguida, são apresentadas as diretrizes propostas no Plano Diretor Urbano Integrado (PDUI) da RMGV, para posterior análise de tais políticas quanto aos bens levantados pela autora, assunto de que se explanará no próximo item deste capítulo.

### 3.2.1 Sobre políticas urbanas do patrimônio histórico e cultural em Vitória

Em Vitória, as políticas de proteção do patrimônio cultural são tratadas pelo Conselho Municipal do Plano Diretor Urbano (CMPDU), que atualmente tem caráter consultivo e é composto por 26 membros, sendo 13 representantes do poder público e 13 da sociedade civil, de acordo com a Prefeitura Municipal de Vitória (2014).

A partir do reconhecimento da paisagem portuária como parte da história e memória do centro de Vitória, e mediante determinação de diretrizes do Plano Diretor Urbano de 2006<sup>93</sup>, a municipalidade determinou o desenvolvimento do “Plano de Proteção da Paisagem da Área Central de Vitória” (2012), com o objetivo de orientar os futuros planos e projetos. Isso resultou na inserção de diretrizes, índices construtivos, áreas *non aedificanti*, entre outras orientações e índices urbanísticos relativos à ocupação da área do Cais Comercial do Porto de Vitória e seu entorno, instituída na revisão do Plano Diretor Urbano do Município de Vitória de 2018, conforme Figura 150.

Figura 150 - “Anexo 12” do Plano Diretor Urbano do Município de Vitória - ZOE PORTO



Fonte: Prefeitura Municipal de Vitória (2018).

Ainda sobre políticas públicas relativas à proteção e preservação do patrimônio edificado, dos equipamentos e da infraestrutura portuária, o referido Plano consiste em um instrumento de planejamento urbano inovador, cujos estudos demonstram a valorização cultural e paisagística da área e o papel de usufruto coletivo da paisagem na constituição da cidadania. No entanto, o mais recente Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do

<sup>93</sup> O primeiro Plano Diretor de Vitória, após a regulamentação dos artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988, por meio do Estatuto da Cidade de 2001.

Porto de Vitória, de 2018, exibe um projeto para implementação do *Bus Rapid System* (BRS), com a proposta de utilizar os interiores dos galpões 1, 2 e 3 para a passagem de ônibus, sendo que os galpões 1 e 3 serviriam ao embarque e desembarque de passageiros, enquanto o galpão 2, à parada de ônibus (BRASIL, 2018). O referido projeto possui programa de uso comercial e de serviços sobre mezaninos metálicos, banheiros públicos, bilheterias de passagens do BRS, museu, café, entre outros usos. Nesse projeto (Figura 151), não há menção aos galpões 4 e 5, que abrigavam o setor administrativo da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa)<sup>94</sup>.

Figura 151 - Projeto para implementação das Estações de ônibus no Porto de Vitória em 2013-2014



Fonte: <https://www.ark7.com.br/pt/projeto/todos/brt-vitoria-%E2%80%93-estacao-do-porto>.

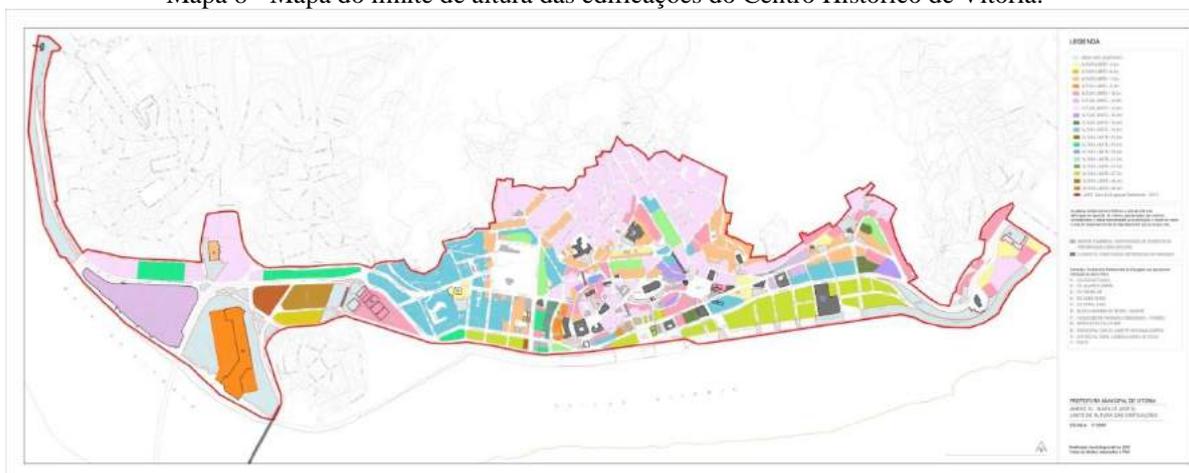
O Plano Diretor do município de Vitória (Lei nº 9.271, de 22 de maio de 2018) delimita a área do Centro Histórico, o que consta em seu Anexo 10 apresentado no Mapa 8 e no Anexo G (p. 302) desta dissertação. Dentro desses limites, estão mapeados os imóveis tombados/identificados como de interesse de preservação e os elementos construídos referenciais da paisagem separados da área portuária central, conforme apresentada anteriormente.

Outro destaque ao patrimônio cultural se dá no artigo 12 da lei supracitada, que preconiza o ordenamento territorial, com a finalidade de: atender a função social da propriedade; condicionar o uso do solo e a ocupação do espaço urbano, protegendo e respeitando meio ambiente, os recursos naturais e o patrimônio arqueológico, histórico, cultural e paisagístico; incentivar a apreciação da paisagem e o usufruto do patrimônio natural, considerado elemento representativo da imagem da cidade de Vitória (PREFEITURA

<sup>94</sup> Informações do período anterior ao leilão da Codesa, de acordo com a Agência Brasil. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2022-01/leilao-de-privatizacao-da-codesa-e-marcado-para-25-de-marco>> Acesso em: 23 mar. 2022.

MUNICIPAL DE VITÓRIA, 2018), entre outros itens que, para a autora, reforçam a importância de compreender e apreender o patrimônio industrial de natureza material ou imaterial (tangível ou intangível) e podem potencializar o ordenamento territorial.

Mapa 8 - Mapa do limite de altura das edificações do Centro Histórico de Vitória.



Fonte: Prefeitura Municipal de Vitória (2018).

Quanto às políticas específicas de proteção ao patrimônio histórico, cultural e paisagístico, no PDU de Vitória (2018, p.108), consta que devem ser protegidos, preservados e conservados

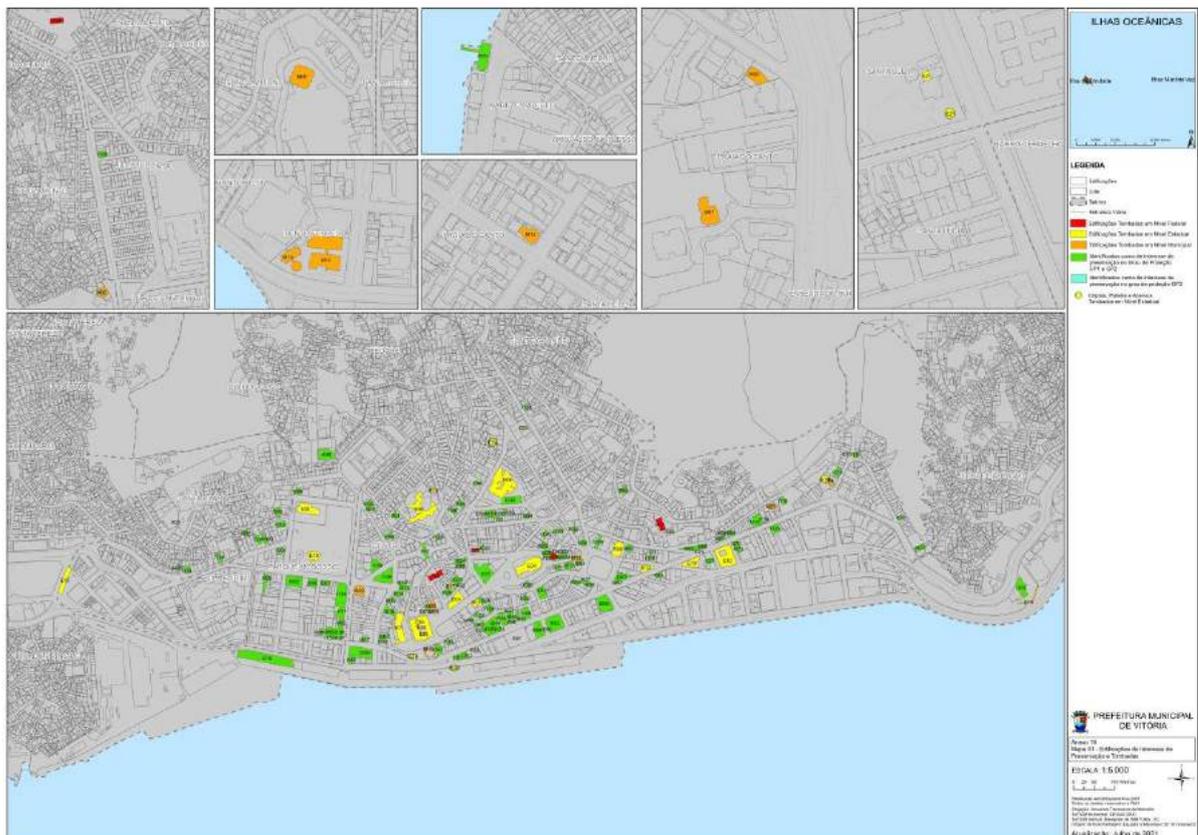
“[...] os bens de natureza material e imaterial, públicos ou particulares, tomados de maneira individual ou em conjunto, que contenham referência à identidade, à ação e à memória de dos diferentes grupos da sociedade e que sejam de interesse público [...]” (PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA, 2018, p. 108)

No Mapa 9 e no Anexo H (atualizado pela PMV em julho de 2021) deste trabalho, estão apresentados os bens tangíveis de interesse de preservação tombados nos três níveis: municipal, estadual e federal. Dentre os bens mapeados pela PMV, incluem-se: as formas de expressão; as formas de viver, criar e fazer; os lugares onde se reproduzem e se concentram as práticas coletivas; os bens que se vinculam a períodos memoráveis, inclusive os sítios e os conjuntos urbanos de valor arquitetônico, histórico, urbanístico, paisagístico, científico, além de outros valores (PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA, 2018), embora os bens intangíveis (a exemplo a atividade dos catraieiros e dos demais trabalhadores das áreas industriais) não sejam citados.

Dos bens mapeados como de interesse de preservação pela PMV (monumentos, sítios e paisagens) encontram-se aqueles que possuem grau de proteção “GP1”, os quais devem ser integralmente preservados, e aqueles que se enquadram como “GP2”, cuja preservação deve

ser integral, mesmo que haja descaracterização parcial, podendo-se conferir usos como local de lazer, centro de pesquisa ou residência, mediante análises técnicas (PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA, 2018). Dentre tais bens, foram identificados pela autora no levantamento os que seguem: (a) “Cais do Avião”; (b) Edifício Henrique Lage (antiga sede da C.V.R.D.); (c) sede dos Correios; (d) edifício Glória; (e) viaduto Caramuru; (f) armazém 1 do Porto de Vitória; (g) o edifício sede do Sindicato dos Estivadores e (h) Antigo Liceu Industrial de Vitória. Já quanto aos bens tombados apontados pela PMV e identificados no levantamento pela autora, encontram-se incluídos: (a) o edifício da antiga Capitania dos Portos; e (b) a Ponte Florentino Avidos.

Mapa 9 - “Mapa 01” das edificações de interesse de preservação e tombadas em 2021

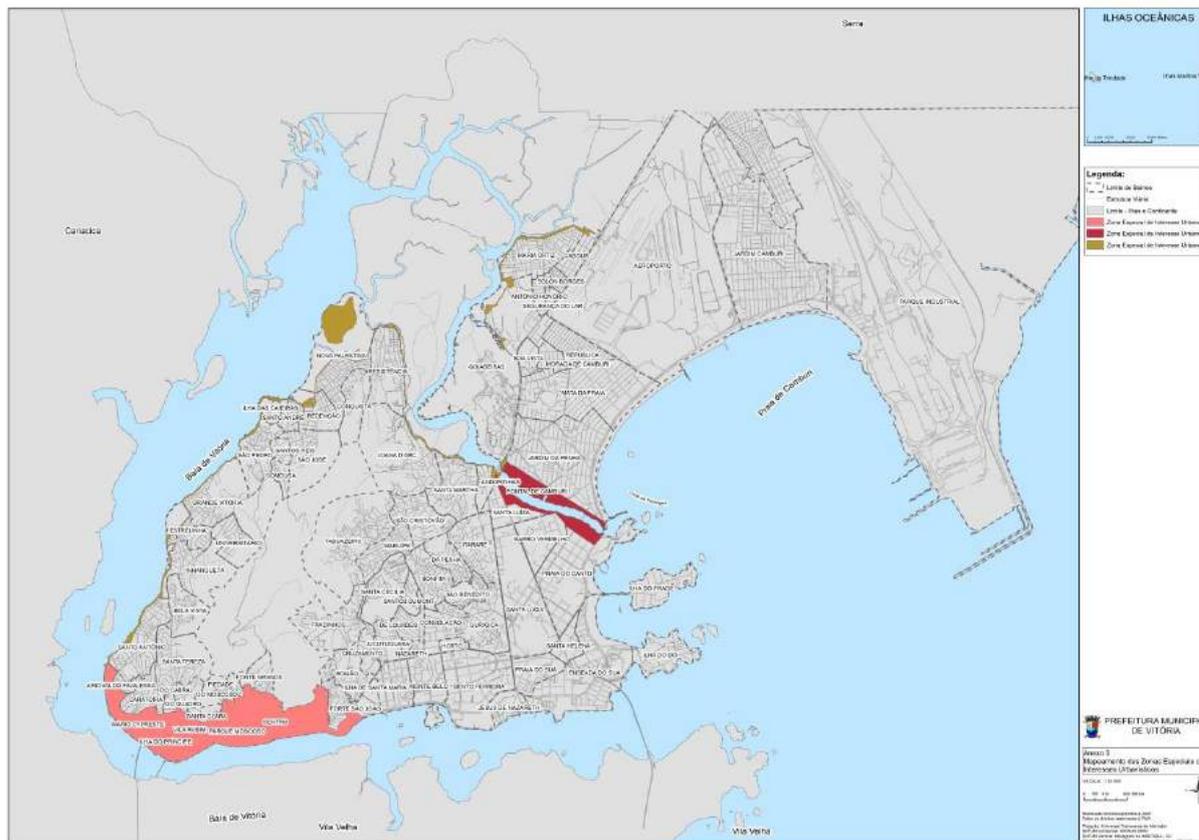


Fonte: Prefeitura Municipal de Vitória (2021).

Os bens culturais de interesse de preservação localizam-se dentro da “Zona Especial de Interesse Urbano”, uma nova denominação para as zonas destinadas às operações urbanas consorciadas (OUCs) em Vitória, conforme representadas no Mapa 10 desta dissertação. Isso se coloca como um alerta para que a sociedade civil fique atenta para as decisões sobre o patrimônio industrial portuário, na fração de Vitória. É preciso lembrar o que dizem Maricato e Ferreira (2002), sobre as decisões de caráter injusto e insustentável de ações de intervenções

urbanas executadas no Brasil, em especial sobre o patrimônio cultural, e conforme alerta Choay (2011) sobre as formas de combate descritas na introdução deste trabalho.

Mapa 10 - “Anexo 3” Mapa das “Zonas Especiais de Interesses Urbanísticos” em Vitória



Fonte: Prefeitura Municipal de Vitória (2021).

### 3.2.2 Sobre políticas urbanas do patrimônio histórico e cultural em Vila Velha

Os cuidados com o patrimônio cultural de Vila Velha contam com o Conselho Municipal do Patrimônio Cultural, de caráter consultivo e deliberativo, integrante da Secretaria Municipal de Cultura, Esporte e Lazer, composto por 11 membros, sendo eles representantes das secretarias municipais e instituições (IPHAN, Secult-ES, IAB-ES, CAU-ES, OAB-ES, entre outros), de acordo com a Lei nº 5.636, de 14 de julho de 2015.

As políticas urbanas sobre o patrimônio histórico e cultural do Plano Diretor Municipal de Vila Velha (Lei Complementar nº 65/2018<sup>95</sup>) possuem finalidades similares às apresentadas no Art. 12 do PDU de Vitória e enfatizam que as políticas de preservação do

<sup>95</sup> Segundo Plano Diretor Municipal de Vila Velha após o Estatuto da Cidade de 2001.

patrimônio cultural de Vila Velha devem estar alinhadas ao Plano de Desenvolvimento Econômico no segmento de Turismo.

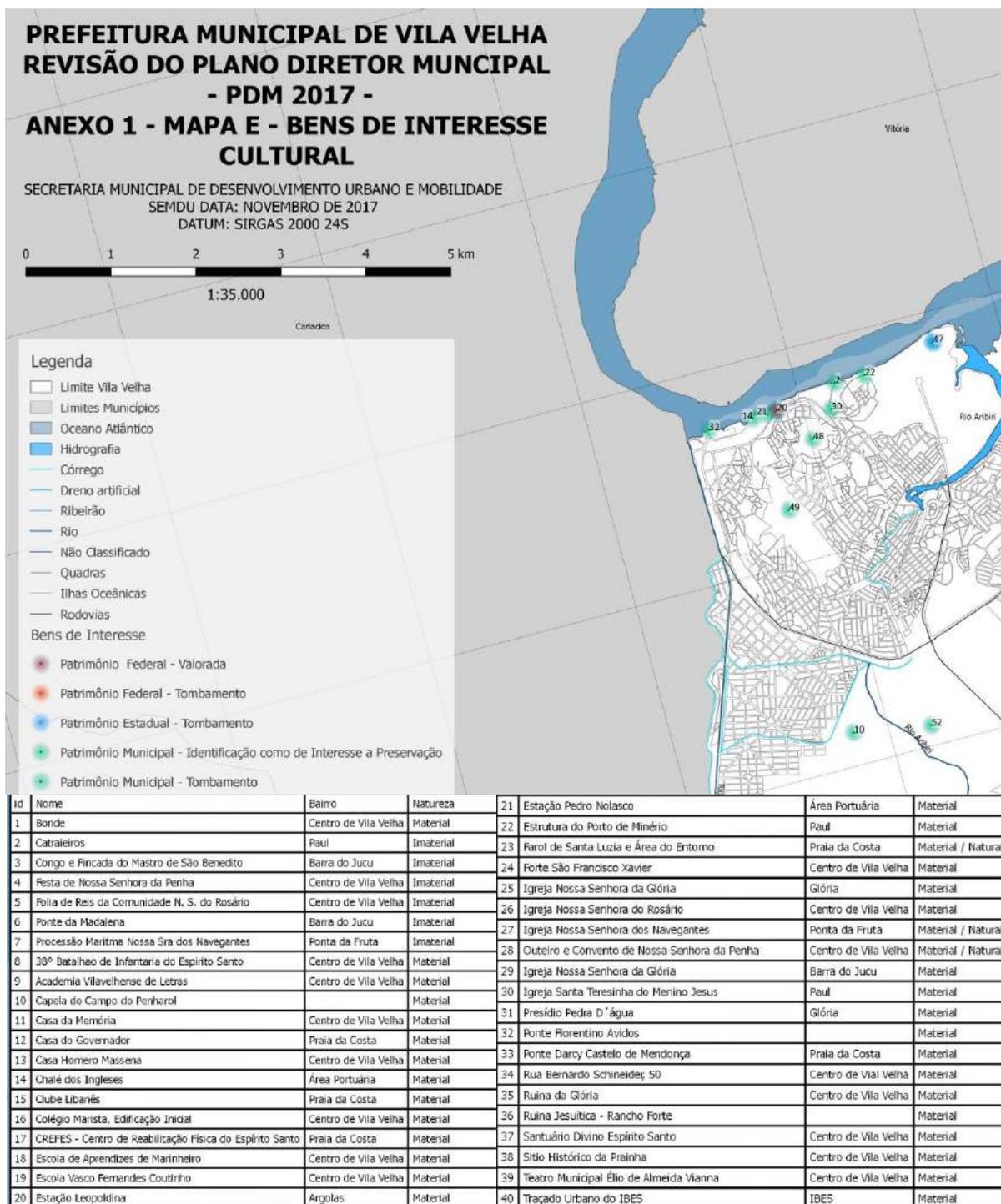
Os bens culturais de interesse de preservação foram listados e apresentados no “Mapa E” do PDM de Vila Velha (Mapa 11 desta dissertação) e, também, podem ser visualizados no Mapa 12, parte do mapa original da PMVV, adaptado para leitura dos bens tombados e de interesse de preservação dentro da fração territorial em estudo.

Uma particularidade da listagem dos bens culturais apontadas pelo município de Vila Velha é a presença dos bens culturais imateriais (intangíveis). Citando-se alguns, têm-se os Catraieiros, o Congo, a Fincada de Mastro de São Benedito, a Procissão Marítima de Nossa Senhora dos Navegantes e a Festa de Nossa Senhora da Penha. Embora as festividades em questão sejam verificadas em localizações específicas, o histórico apresentado no capítulo anterior revela que elas, por décadas, estiveram integradas à centralidade urbana no entorno da Baía de Vitória. Mesmo assim, a listagem com os bens imateriais representa um avanço das políticas urbanas sobre o patrimônio cultural em Vila Velha.

Os bens culturais apontados pela autora como patrimônio industrial e listados pelo município de Vila Velha como bens de interesse cultural são: (a) Catraieiros; (b) Chalé dos Ingleses; (c) Píer dos Ingleses; (d) Estação Pedro Nolasco; (e) estrutura do Porto de Minério denominado Eumenes Guimarães (virador de vagões); (f) Ponte Florentino Avidos (o vão isolado e as cinco pontes); e (g) o traçado urbano do Ibes.



Mapa 12 - Parte do “Mapa E” dos bens de interesse cultural em Vila Velha



Fonte: Prefeitura Municipal de Vila Velha (2018). Nota: Adaptado pela autora.

Já, quanto aos bens tombados e apontados pela PMVV e, também, identificados no presente levantamento, encontram-se: (a) a Estação Leopoldina, que pertence à extinta RFFSA e, portanto, consiste em um patrimônio federal; e (b) a Estação Pedro Nolasco (atual Museu Vale).

### 3.2.3 Sobre políticas urbanas do patrimônio histórico e cultural em Cariacica

Em Cariacica, de acordo com o Plano Diretor Municipal<sup>96</sup> (Lei Complementar nº18/2007), a política municipal de proteção do patrimônio histórico e cultural tem o objetivo de preservar e valorizar esse patrimônio, considerando as suas manifestações tangíveis e intangíveis. Para tanto, têm-se como diretrizes (PREFEITURA MUNICIPAL DE CARIACICA, 2007):

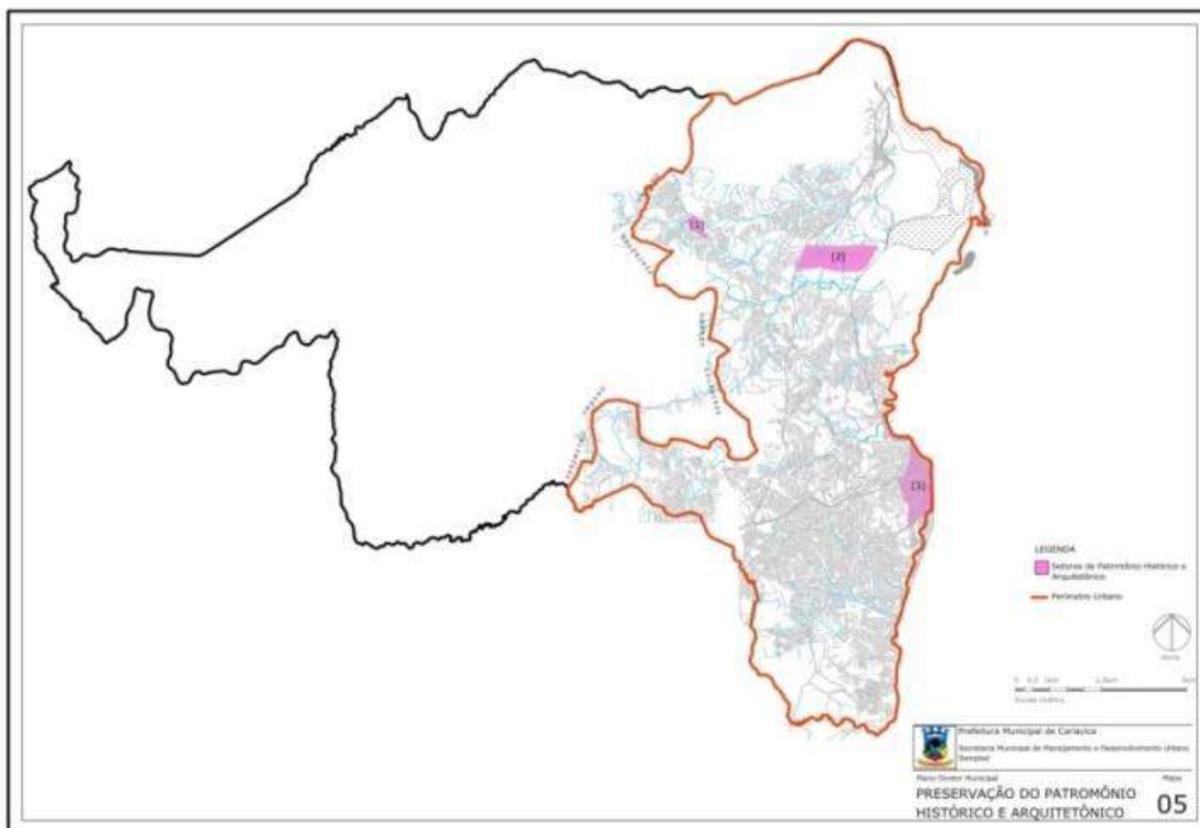
- a) a preservação e valorização, a fiscalização e a manutenção do patrimônio histórico e cultural;
- b) a garantia da efetiva participação da população em defesa e preservação do patrimônio histórico e cultural;
- c) o fortalecimento das atividades culturais com finalidades de desenvolvimento socioeconômico;
- d) o incentivo para a recuperação e a conservação dos imóveis históricos;
- e) o controle e o monitoramento de atividades de impactos nas áreas de preservação do patrimônio histórico e cultural;
- f) definição de área de preservação para ações governamentais com finalidade de preservar e promover o patrimônio histórico e cultural;
- g) fortalecimento da identidade do Município, cultura, história, paisagem, que geram atividades turísticas;
- h) incentivos para adoção de comportamentos que visem prevenção e proteção de danos ao patrimônio histórico e cultural.

No Plano Diretor Municipal de Cariacica, há três setores indicados (Mapa 13), dentro dos quais estão mapeados os seguintes bens de interesse de preservação: (a) Setor Sede; (b) Setor Educandário - Hospital; e (c) Setor Morro da Companhia e C.V.R.D. e Jardim América.

---

<sup>96</sup> No final do ano de 2021 foi aprovado o novo Plano Diretor Municipal de Cariacica (Lei nº 111 de 16 de dezembro de 2021), mas sem revisão da lista de bens de interesse de preservação histórico e cultural, inclusive mantendo na lista os bens que foram demolidos: o Clube Social da Desportiva Ferroviária, dois imóveis do alto do Morro da Companhia e duas estruturas de arquibancadas (os tobogãs que existiam atrás das traves do campo de futebol). Portanto, para esta pesquisa foi utilizada a Lei nº 18/2007, quando foram elaborados os mapas com indicação dos setores e bens de interesse de preservação do patrimônio histórico e cultural de Cariacica, ver Mapas 13 e 14 desta dissertação e disponíveis em: <https://www.cariacica.es.gov.br/paginas/pdm-vigente>. Acesso em: 08 ago. 2022.

Mapa 13 - Mapa de indicação dos setores de interesse de preservação do patrimônio cultural em Cariacica

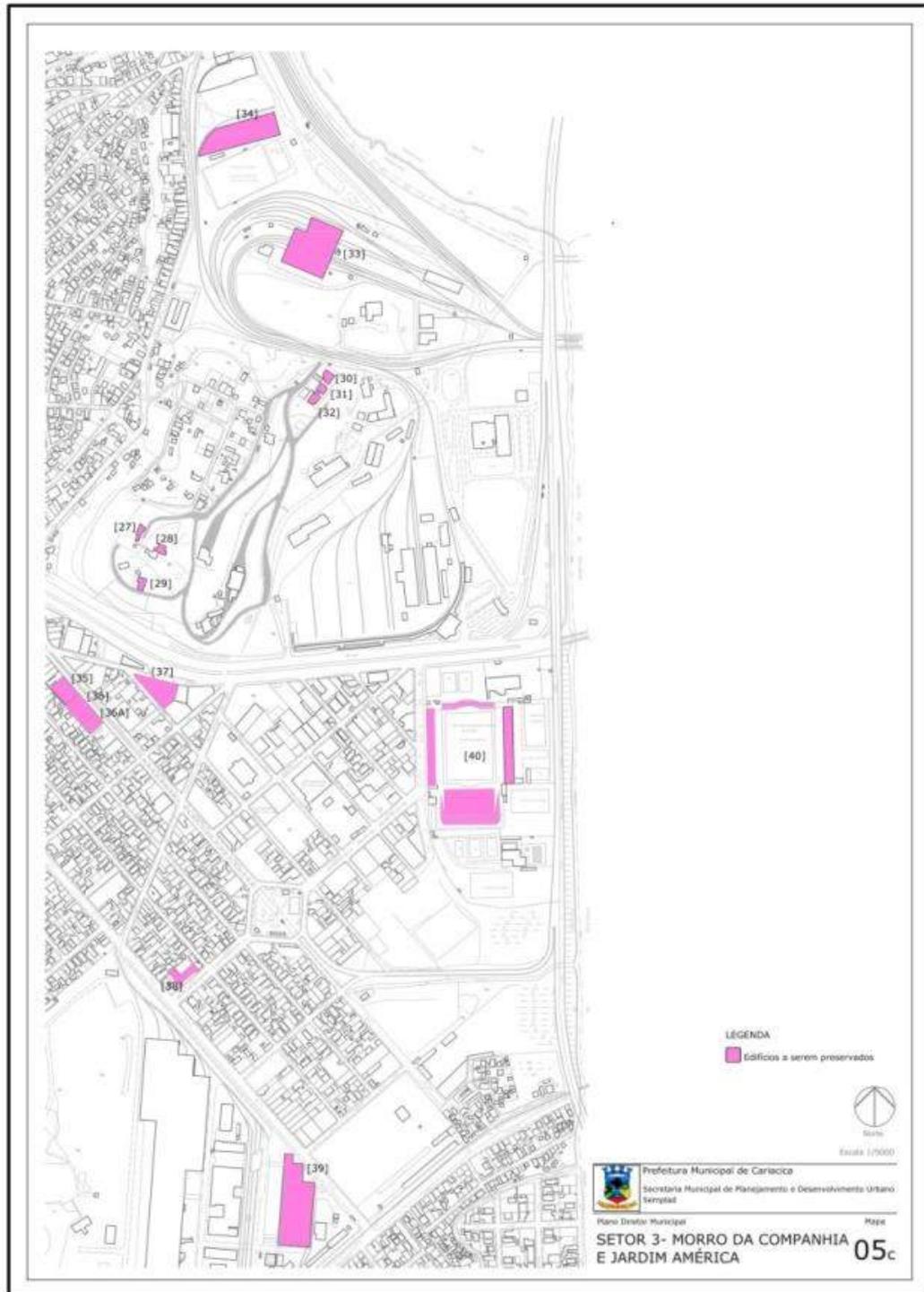


Fonte: Prefeitura Municipal de Cariacica (2007).

Dos três setores mapeados pela PMC (2007), será abordado apenas o Setor 3 neste trabalho: o Morro da Companhia e demais áreas da C.V.R.D., abrangendo também Jardim América e a vizinhança, o que consta como “Anexo 5c” no PDU de Cariacica e, nesta dissertação, como Mapa 14.

Para cada bem de interesse de preservação, há uma classificação de grau de valor: (a) valor histórico, atribuído ao bem cultural considerado um testemunho de acontecimentos de uma época ou de um sítio determinado; (b) valor de autenticidade; (c) valor associativo e testemunhal de uma época importante; (d) valor arquitetônico; (e) valor tecnológico, devido a representar os avanços construtivos de uma época; e (f) valor de antiguidade.

Mapa 14 - Mapa dos bens de interesse de preservação do patrimônio cultural do “Setor 3: Morro da Companhia e Jardim América”



Fonte: Prefeitura Municipal de Cariacica (2007).

Os graus de valor se classificam em três tipos: grau 1, em que há preservação integral do imóvel, no qual se verificam sistemas construtivos, elementos representativos ou avanços tecnológicos de uma época determinada; grau 2, em que a preservação é parcial; e grau 3, relacionado à preservação ambiental, do marco físico na figura de um traçado urbano ou do

marco sociocultural que esteja vinculado a usos, habitantes, tradições e costumes, em todo caso expressando relações com a cidade e com o território e considerando a geografia local (PREFEITURA MUNICIPAL DE CARIACICA, 2007).

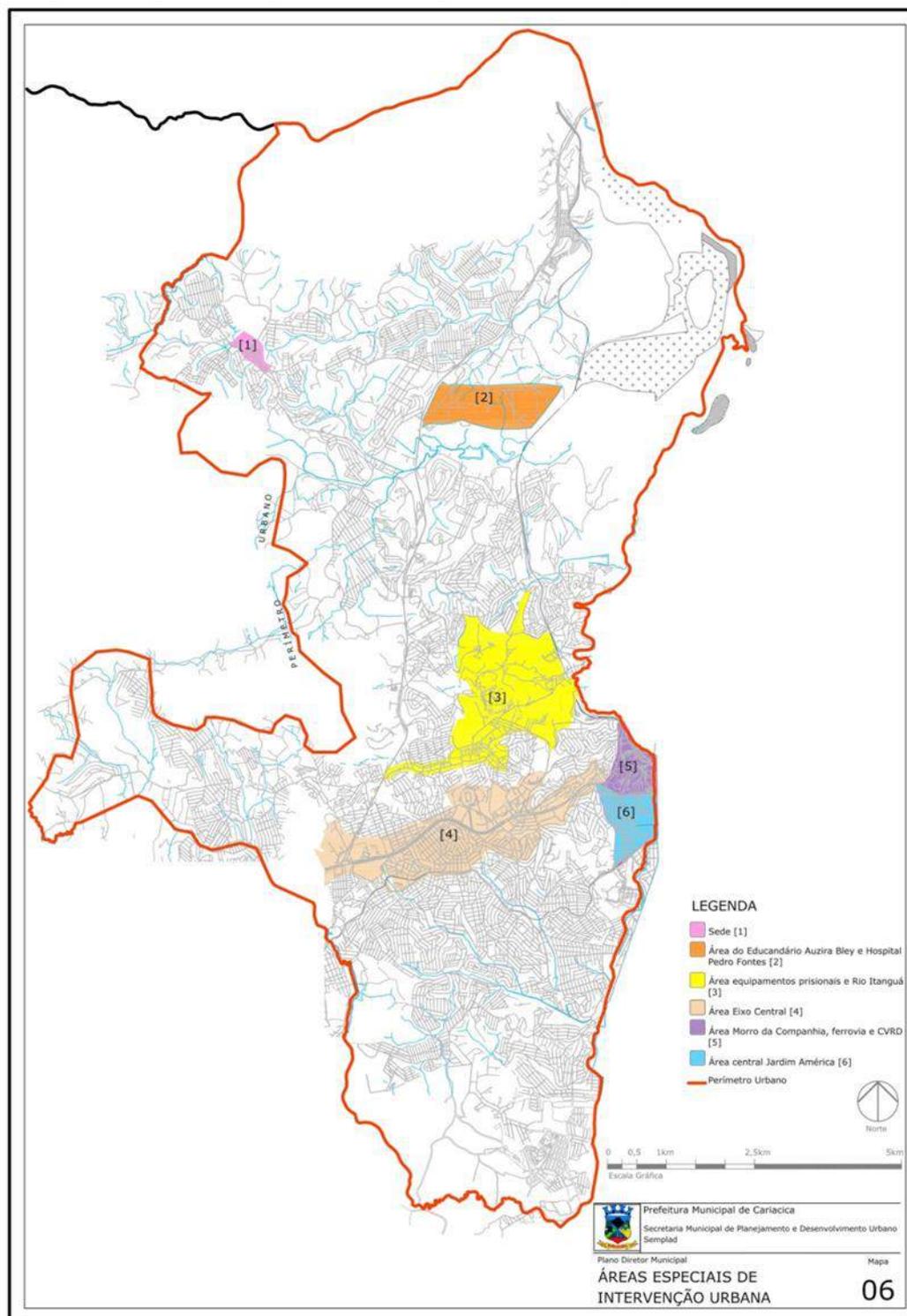
Dos bens apontados no levantamento desta dissertação, foram classificados imóveis de interesse de preservação de grau 1: (a) a Oficina de Carros de Vagões, da antiga Companhia Vale do Rio Doce; (b) o imóvel do Grupo Escolar “Cerqueira Lima” na Av. Brasil, em Jardim América; (c) o imóvel da antiga “Companhia Ferro e Aço de Vitória – COFAVI” na Av. Espírito Santo, em Jardim América; e (d) o imóvel da Rua Engenheiro José H. da Silva – Estádio Engenheiro Alencar de Araripe (campo de futebol, tobogãs e arquibancadas) –, em Jardim América. São considerados pelo PDM de Cariacica imóveis de interesse de preservação de grau 2: (a) o Galpão da Companhia Vale do Rio Doce em Itaquari; (b) os Conjunto de galpões na Av. América; e (c) um imóvel de esquina, entre a Rua Amazonas e a Rua Paraguai. Por fim, os seis imóveis da Rua São Francisco, no Morro da Companhia, recebem classificação de grau 3.

No artigo 138 da referida Lei Municipal, são ainda listados outros bens. Atendo-se àqueles inseridos na área de estudo na dissertação, têm-se: (a) o imóvel da “Chácara do Diretor Superintendente”, no Morro da Companhia (de três mapeadas pela PMC, duas foram demolidas); (b) os caminhos de acesso ao Morro da Companhia e às edificações; (c) o imóvel à Rua Paraguai, nº 59, em Jardim América; (d) o imóvel Clube Social do Estádio Engenheiro Alencar Araripe, em Jardim América (demolido); (e) a Estrada de Ferro Centro-Leste, antiga Leopoldina *Railway*, no trecho em Cariacica; e (f) a Estrada de Ferro Vitória- Minas.

Os debates, análises, a coordenação e o acompanhamento das decisões, entre outras atribuições referentes ao Plano Diretor, são de responsabilidade do Conselho Municipal do Plano Diretor de Cariacica (CMPDC), que foi instituído pela Lei nº 4696, de 27 de janeiro de 2009, sendo um órgão deliberativo e constitutivo integrado à Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Urbano. O Conselho é composto por 18 membros, sendo 6 representantes da sociedade civil, 6 de movimentos populares e 6 do poder público municipal (PREFEITURA MUNICIPAL DE CARIACICA, 2009). De acordo com a Lei nº 111, de dezembro de 2021, ainda em fase de homologação, o CMPDC prevê a redução de 18 para 15 membros, mantendo o caráter deliberativo e consultivo, de mandato bianual, integrados com a estrutura da Secretaria Municipal de Desenvolvimento da Cidade e Meio Ambiente.

O PDU de Cariacica apresenta no Mapa 15 as “Áreas Especiais de Intervenção Urbana”. Sendo as áreas “[5]” e “[6]”, indicadas pela PMC, também, sobre o patrimônio industrial portuário, em Cariacica.

Mapa 15 - Mapa de indicação das “Áreas Especiais de Intervenção Urbana” em Cariacica



Fonte: Prefeitura Municipal de Cariacica (2007).

### 3.2.4 Sobre o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) da RMGV

Para além dos planos diretores locais, a partir de dezembro de 2017, em conformidade com a Lei Federal nº 13.089/2015 – Estatuto da Metrópole (BRASIL, 2015) – e com as diretrizes estabelecidas no art. 2º da Lei Federal nº 10.257/2001 – Estatuto da Cidade –, foi instituído o PDUI da RMGV, Lei Complementar Estadual nº 872/2017, que envolveu o Conselho Metropolitano da Grande Vitória (Comdevit) coordenando a elaboração do PDUI. O Comdevit pretende apoiar a integração e compatibilização de ações, estudos e projetos de interesse comum da RMGV. Sendo assim, o PDUI abre a oportunidade de ampliar as possibilidades de proteção do patrimônio industrial, o Porto de Vitória, de maneira integrada e que leve em conta como esse patrimônio foi constituído, ao longo de quase treze décadas (1895-2022).

As estratégias e políticas públicas que compõem o PDUI da RMGV estão agrupadas dentro de quatro “Eixos Integradores”: (1) Ordenamento Territorial; (2) Mobilidade Urbana; (3) Desenvolvimento Econômico; e (4) Meio Ambiente e Áreas de Risco (GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO, 2017). As questões referentes ao tema “Eixo Ordenamento Territorial” apontam para: a garantia da função social da propriedade; o desenvolvimento de “cidades compactas, dinâmicas, sustentáveis e humanizadas”; o reordenamento do território, visando a reduzir as desigualdades socioespaciais; a estruturação de uma rede conectada de centralidades; a garantia de equipamentos públicos urbanos; a regularização fundiária (GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO, 2017), dentre outras questões apontadas anteriormente e que vêm ao encontro do art. 12 do PDM de Vitória, que preconiza o ordenamento territorial entre outras questões.

Dentro do “Eixo Mobilidade Urbana”, pretende-se: estimular a “criação de um sistema intermodal de transportes”; estimular o uso do transporte coletivo; planejar um sistema viário, “com integração das redes multimodais”; e aprimorar a qualidade da mobilidade urbana, a partir do uso de novas tecnologias (ESTADO DO ESPÍRITO SANTO, 2017). Já, quanto ao “Eixo Desenvolvimento Econômico”, citando apenas duas das diretrizes, destaca-se que este: 1) objetiva estimular a inovação na economia criativa, na diversidade cultural da metrópole, percebendo as potencialidades locais, de modo que tais potencialidades enfoquem não apenas o turismo de massas; e 2) desenvolver um “caráter de complementaridade e cooperação entre as economias dos municípios” (ESTADO DO ESPÍRITO SANTO, 2017). O PDUI propõe

ainda a elaboração de um Plano Integrado de Economia Verde, Economia Criativa e Cultura. E aqui cabe o alerta de Moreno (2012), sobre a criação das novas políticas climáticas, inseridas em planos de ação, com a pretensão de transformar a natureza em mais um ativo financeiro (o mercado de ativos ambientais), com um discurso hegemônico da “Economia Verde”, perdendo-se a ideia de políticas de agroecologia e a disputa contra os poderes hegemônicos capitalistas (MORENO, op. cit.).

E, por fim, do “Eixo Meio Ambiente”, citam-se aqui três diretrizes: estimular a manutenção de áreas verdes de uso público; valorizar a paisagem física e cultural da metrópole; e reduzir os impactos das atividades econômicas sobre o meio ambiente (ESTADO DO ESPÍRITO SANTO, op. cit.).

### **3.3 ANÁLISE DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM ESTUDO**

Dos 21 bens culturais materiais identificados como patrimônio industrial pela autora no município de Vitória, 11 são citados pela Prefeitura Municipal no Plano Diretor Urbano (2018), seja pelo interesse de preservação (bens tombados e não tombados), seja por serem considerados referenciais da paisagem. Foram identificados pela autora 10 bens imateriais nessa fração em estudo, conforme apresentados no Quadro 5.

Não estão contemplados nas classificações de bens pela PMV (2018): (1) o trajeto da E.F.V.M. na Avenida Duarte Lemos; (2) o corte da pedra da Rua Construtor Vitorino Teixeira, importante testemunho do trajeto da Estrada de Ferro Vitória-Minas, no centro histórico da capital, sentido Porto de Vitória; (3) o Moinho Vitória; (4) a Avenida Jerônimo Monteiro e o trajeto do bonde; (5) o Ponto dos Catraieiros, nas proximidades do Porto de Vitória; (6) os aterros e galpões da empresa Flexibras; e (7) o Centro Cultural Carmélia Maria de Souza, este protegido temporariamente, conforme indicado no capítulo anterior. Também não há proteção para a antiga residência da Família Guimarães, os galpões da Ilha da Fumaça e do antigo estaleiro Varetta, bens que se associam com as dinâmicas históricas relacionadas ao Porto de Vitória e apresentam-se em ruínas. Dentre 11 bens citados pela Prefeitura Municipal de Vitória e levantados pela autora, três são tombados: (1) a Ponte Florentino Avidos (Ponte Seca); (2) a Ponte Florentino Avidos (“Cinco Pontes”); e (3) a Casa Porto das Artes Plásticas (antiga Capitania dos Portos).

Quadro 5 - Quadro dos bens identificados na fração do município de Vitória em 2022

Total de bens levantados	Bens tombados	Bens de interesse de preservação	Bens não identificados como de interesse de preservação pela PMV
21 bens materiais	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ponte Florentino Avidos (“Cinco Pontes”);</li> <li>2. Ponte Florentino Avidos (“Ponte Seca”);</li> <li>3. Casa Porto das Artes Plásticas (antiga Capitania dos Portos).</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. “Cais do Avião”;</li> <li>2. Armazém 1 do Conjunto de galpões do Porto de Vitória;</li> <li>3. Edifício sede dos Correios;</li> <li>4. Ed. Henrique Lage (antiga sede da C.V.R.D.);</li> <li>5. Edifício Glória;</li> <li>6. Edifício do Sindicato dos Estivadores;</li> <li>7. Viaduto Caramuru.</li> <li>8. Edifício do antigo Liceu Industrial de Vitória.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Trajeto da E.F.V.M. na Avenida Duarte Lemos;</li> <li>2. Corte da pedra da Rua Construtor Vitorino Teixeira,</li> <li>3. Moinho Vitória;</li> <li>4. Avenida Jerônimo Monteiro e o trajeto do bonde;</li> <li>5. Ponto dos Catraieiros no Porto de Vitória;</li> <li>6. Aterros e galpões da empresa Flexibras;</li> <li>7. Centro Cultural Carmélia Maria de Souza;</li> <li>8. Residência da Família Guimarães na Ilha da Fumaça;</li> <li>9. Galpões na Ilha da Fumaça;</li> <li>10. Galpão remanescente Estaleiro Varetta;</li> <li>11. Conjunto de galpões do Porto de Vitória, que inclui o Armazém 1 citado como bem de interesse de preservação pela PMV. (em processo de tombamento)</li> </ol>
10 bens imateriais	Não aplicável	_____	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Estivadores;</li> <li>2. Catraieiros;</li> <li>3. Festa de São Pedro;</li> <li>4. Festa de São Benedito;</li> <li>5. Festa de Nossa Senhora da Penha.</li> </ol> <p>Bairros operários</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>6. Alagoano;</li> <li>7. Caratoira;</li> <li>8. Ilha do Príncipe;</li> <li>9. Vila Rubim;</li> <li>10. Santo Antônio.</li> </ol>

Fonte: elaborado pela autora.

Dos demais bens de interesse de preservação mapeados em Vitória e apontados pela autora, apenas o “Cais do Avião” e o Armazém 1 do Porto de Vitória estão abandonados e

deteriorados, conforme apresentados em levantamento fotográfico da “fração territorial em Vitória”.

De acordo com o Quadro 6, em Vila Velha foram identificados 12 bens imateriais e 22 bens culturais materiais, desses apenas 5 apontados como bens de interesse de preservação: (1) o Cais de Minério (Eumenes Guimarães), mas sem considerar o conjunto de viadutos e a linha férrea; (2) os Catraieiros; (3) Traçado do Ibes; (4) o Chalé dos Ingleses; e (5) o Píer dos Ingleses. Há também 3 bens tombados e levantados pela autora: (1) a Estação Leopoldina, que se encontra em reforma; (2) a Ponte Preta de Cobi, sobre o Rio Marinho, bem da extinta RFFSA; e (3) a Estação Pedro Nolasco, que abriga o Museu Vale e se encontra em bom estado de conservação.

Portanto, há em Vila Velha 16 bens materiais que não foram considerados ainda: (1) a Fábrica Garoto e o seu restaurante; (2) o Viaduto de Cobi sobre a E. F. Leopoldina (atual E. F. C. A.); (3) a Ponte Robert Kennedy (“Ponte Verde”), em São Torquato; (4) o Viaduto de São Torquato, da infraestrutura do Cais de Minério; (5) o Viaduto de Chácara Conde, da infraestrutura do Cais de Minério; (6) o Viaduto de Argolas, da infraestrutura do Cais de Minério; (7) o Viaduto de Paul, da infraestrutura do Cais de Minério; (8) o Túnel de Paul, da infraestrutura do Cais de Minério; (9) as ruínas da ponte de Paul (parte alta), da infraestrutura do Cais de Minério; (10) o conjunto de casas em Paul (remanescentes); (11) o Cais de Paul; (12) o Cais de Capuaba; (13) o Hospital dos Ferroviários; (14) a área dos tanques da *Oiltankin*; (15) os aterros e galpões da *Prysmian*; e (16) as pontes metálicas (“Ponte Preta”) sobre o Rio Marinho da E. F. V. M. A maioria desses bens é referente ao patrimônio industrial ferroviário, um patrimônio do transporte.

Quadro 6 - Quadro dos bens identificados na fração do município de Vila Velha em 2022

Total de bens levantados	Bens tombados	Bens de interesse de preservação	Bens não identificados como de interesse de preservação pela PMVV
22 bens materiais	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Estação Leopoldina;</li> <li>2. Ponte Preta de Cobi;</li> <li>3. Estação Pedro Nolasco.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cais de Minério (Eumenes Guimarães);</li> <li>2. Chalé dos Ingleses;</li> <li>3. Píer dos Ingleses;</li> <li>4. Cais dos Catraieiros.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fábrica Garoto e o Restaurante;</li> <li>2. Viaduto de Cobi sobre a E. F. Leopoldina (atual F.C.A.);</li> <li>3. Ponte Robert Kennedy ("Ponte Verde"), em São Torquato;</li> <li>4. Viaduto de São Torquato do Cais de Minério;</li> <li>5. Viaduto de Chácara Conde do Cais de Minério;</li> <li>6. Viaduto de Argolas do Cais de Minério;</li> <li>7. Viaduto de Paul do Cais de Minério;</li> <li>8. Túnel de Paul do Cais de Minério;</li> <li>9. Ruínas da ponte de Paul (parte alta);</li> <li>10. Cais de Paul;</li> <li>11. Cais de Capuaba;</li> <li>12. Hospital dos Ferroviários;</li> <li>13. Área dos tanques da <i>Oiltankin</i>;</li> <li>14. Aterros e galpões da <i>Prysmian</i>;</li> <li>15. Pontes metálicas da E. F. V. M.</li> </ol>
14 bens imateriais	Não aplicável	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Catraieiros;</li> <li>2. Congo e Festa de São Benedito;</li> <li>3. Procissão Marítima de Nossa Senhora dos Navegantes;</li> <li>4. Festa de Nossa Senhora da Penha.</li> <li>5. Ibes</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ferroviários;</li> <li>2. Estivadores;</li> <li>3. Catadoras e catadores de "ferrinho".</li> </ol> <p>Bairros operários</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Argolas;</li> <li>2. Aribiri;</li> <li>3. Glória/Garoto.</li> <li>4. Paul</li> <li>5. Ilha das Flores</li> <li>6. São Torquato</li> </ol>

Fonte: elaborado pela autora.

Enquanto isso, no município de Cariacica, dentre os 11 bens materiais levantados pela autora, sete deles estão mapeados como bens de interesse de preservação pela respectiva Prefeitura Municipal. Desses, apenas quatro apresentam-se conservados e em uso: (1) o galpão da oficina de carros de passageiros; (2) o galpão da Vale, em Itaquari; (3) a Escola Cerqueira Lima; e (4) o conjunto de galpões da Avenida América, em Jardim América. Nenhum desses bens recebeu proteção de tombamento. Há também 10 bens imateriais indicados pela autora, pelo que, portanto, foram levantados 21 bens do patrimônio industrial em Cariacica, conforme apresentado adiante, no Quadro 7.

Quadro 7 - Quadro dos bens identificados na fração do município de Cariacica em 2022

Total de bens levantados	Bens tombados	Bens de interesse de preservação	Bens não identificados como de interesse de preservação pela PMC
11 bens materiais	—	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Galpão da oficina de carros de passageiros;</li> <li>2. Galpão da Vale, em Itaquari;</li> <li>3. Escola Cerqueira Lima;</li> <li>4. Conjunto de galpões da Avenida América, em Jardim América;</li> <li>5. Conjunto de imóveis do Morro da Companhia;</li> <li>6. Complexo da Desportiva Ferroviária;</li> <li>7. Conjunto de galpões da Rua Amazonas com Rua Paraguai.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Terreno e Galpões da Antiga Companhia Ferro e Aço de Vitória;</li> <li>2. Passarela Metálica sobre trilhos da E.F.V.M.;</li> <li>3. Oficina de vagões de Sotema;</li> <li>4. Galpões da década de 1960 e Estação Ferroviária Pedro Nolasco.</li> </ol>
10 bens imateriais	Não aplicável	—	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Congo de Sotema;</li> <li>2. Catraieiros do Rio Marinho;</li> <li>3. Esporte Clube Itaquari;</li> <li>4. Time da Desportiva Ferroviária e Mascote Grená.</li> </ol> <p>Bairros operários</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Sotema;</li> <li>6. Jardim América;</li> <li>7. Vale Esperança;</li> <li>8. Vasco da Gama;</li> <li>9. Nova América;</li> <li>10. Itaquari.</li> </ol>

Fonte: elaborado pela autora.

Os demais bens levantados na fração territorial em Cariacica seguem sendo modificados sem o devido entendimento do conjunto (o patrimônio industrial), ocasionando perdas significativas, como no caso do Conjunto de imóveis do Morro da Companhia e do Complexo da Desportiva Ferroviária, em Jardim América.

No geral, considerando aqui apenas o patrimônio industrial material levantado (54 bens), são 30 exemplares (55% dos bens) não apontados como bens de interesse de preservação e, ainda, se somados aos bens apontados de interesse de preservação em estado de abandono e/ou ruína, totalizam 39 bens com possibilidades de perdas e danos. Isso representa risco de perda de 72% por cento dos bens até aqui levantados.

Dos 34 bens imateriais apontados nas frações dos três municípios abordados – tendo-se observado, pelo menos, 10 em cada um deles –, apenas em Vila Velha alguns se encontram mapeados (apenas cinco do total) no Plano Diretor. Portanto, nas cidades de Vitória e Cariacica, não foram apontados no mapeamento os bens imateriais de interesse de preservação, conforme se indicou no levantamento histórico (Capítulo 2): os catraieiros, os bairros operários, as festividades (Congo de Sotema, Festa de São Pedro, Festa de São Benedito e Festa da Penha), o Rio Marinho, a Baía de Vitória, entre outros.

Seguindo com a análise das diretrizes do PDUI da RMGV, percebe-se que há possibilidades de preservar o patrimônio industrial identificado e potencializar os resultados das diretrizes, observando-se benefícios quanto:

- 1) à garantia da função social da propriedade: oportunidade para a ressignificação e o reuso do patrimônio industrial ainda não reconhecido ou em estado de abandono;
- 2) à melhoria da mobilidade urbana (afinal, dos 53 bens levantados pela autora, mais da metade tem relação com a mobilidade urbana e a logística portuária) com a proposta da “criação” de redes de transporte público intermodal e multimodal: oportunidade para a preservação do patrimônio industrial inativo (ferrovias), descartado (bonde e balsa) e excluído da centralidade em estudo (catraias);
- 3) ao desenvolvimento socioeconômico e à criação do sugerido “Plano Integrado de Economia Verde, Economia Criativa e Cultura”, uma oportunidade de desenvolver um projeto ampliado de preservação do patrimônio cultural, a partir do patrimônio industrial, o Porto de Vitória, neste caso, cujas dinâmicas econômicas comunitárias

seriam consideradas, como uma forma de combate ao discurso hegemônico da “Economia Verde” sobre a criação de ativos financeiros ambientais.

4) aos cuidados com o meio ambiente: oportunidade para contemplar as áreas verdes remanescentes de antigas fábricas e os vazios operacionais como potenciais para manutenção de áreas verdes de uso público. Além disso, é oportunidade para valorizar a paisagem física e cultural da metrópole e para compreender a Baía de Vitória e os rios a ela conectados como parte integrante da construção e manutenção do patrimônio industrial em questão, pelo que se motivaria buscar recuperá-los e reduzir os impactos das atividades econômicas, a partir de uma reflexão histórica crítica.

Confirma-se aqui a urgência de um olhar específico para o patrimônio industrial, tal como demonstrado nesta dissertação em abordagem sobre o Porto de Vitória e vizinhança, para uma revisão dos Planos Diretores Urbanos nas cidades de Vitória, Vila Velha e Cariacica, sobretudo dos bens imateriais (intangíveis), conforme apontamentos de Schicchi (2020) para a região metropolitana de Campinas (SP).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

No primeiro capítulo desta dissertação é possível compreender o processo de construção e evolução do conceito de “patrimônio industrial”. Com a evolução desse conceito, nota-se que há abertura de possibilidades para debates mais amplos acerca das ações políticas de preservação desse patrimônio cultural. Essa ampliação tanto pode incidir sobre o campo do restauro urbano, quanto pode ir ao encontro das lutas pelo direito à cidade, convergindo com o debate sobre a construção de cidades sustentáveis, desde que essa sustentabilidade urbana desejada seja entendida de forma integral e sintonizada em todas as suas dimensões (social, cultural, econômica, ambiental – ecológica e espacial – e geográfica).

Ainda no primeiro capítulo, entende-se que as legislações brasileiras evoluíram e oferecem instrumentos capazes de garantir a defesa do patrimônio cultural. Algumas experiências revelam que as políticas de preservação do patrimônio cultural podem se aliar às políticas de intervenções urbanas de forma positiva, desde que haja incentivo à participação popular nas decisões políticas, sendo essas decisões valorizadas e unidas à gestão compartilhada, sobretudo no que tange às questões referentes ao patrimônio cultural, a exemplo das experiências na cidade de São Paulo, no período de redemocratização das cidades brasileiras.

Confirma-se, no segundo capítulo, que o Porto de Vitória e vizinhança – com destaque para os bens construídos entre os anos de 1895 e 1966 – registram a memória do desenvolvimento territorial, são testemunhas da história das transformações das atividades humanas, ocorridas por meio do patrimônio industrial portuário da Grande Vitória, que vão muito além da área de estudo. Isso se considerados os constantes impactos ambientais, sociais, econômicos e culturais causados pela manutenção das atividades portuárias nas frações territoriais estudadas, que apontam para a necessidade de um restauro urbano.

Por outro lado, as experiências de convívio nas comunidades e as relações de trabalho, construídas ao longo de mais de um século, conferem valor imaterial ao patrimônio industrial portuário, a exemplo: a formação dos bairros de Sotema e Jardim América, em Cariacica; Vila Rubim e Alagoano, em Vitória; e, Paul e Argolas, em Vila Velha (citando alguns). Portanto, essas comunidades enraizadas nesse território interurbano são bens de valor cultural, o que justifica a preservação desses bairros e a inclusão da população local nas decisões sobre o destino do patrimônio industrial portuário, seja ele inerte ou ativo. Para isso, tanto a gestão da

cidade, quanto a gestão das atividades do Porto de Vitória devem ser compartilhadas com a população local. Afinal, a história revela que essa população sempre esteve subordinada às transformações das atividades portuárias, e essas transformações têm impedido a continuidade das pequenas economias, a liberdade de ir e vir e de viver em um ambiente justo, equilibrado e sustentável.

No terceiro capítulo, o levantamento de campo revela que a maior parte (quase a totalidade) do patrimônio industrial da RMGV abordado existe desde 1895 e, a despeito disso, mais da metade do conjunto ainda não foi reconhecida ou apontada como bem cultural. Tendo-se podido aproximar dos bens culturais industriais selecionados e das políticas públicas urbanas voltadas ao patrimônio cultural, nas frações territoriais da RMGV em que eles se encontram, verifica-se que é necessária revisão dos planos diretores de cada município abordado, a fim de que esses incluam o Porto de Vitória de modo mais amplo, com o objetivo de buscar a preservação e conservação do conjunto de bens industriais que o constituem.

Quanto às análises que tais políticas são capazes de conduzir merecem ser aprofundadas por equipe de caráter multidisciplinar e interdisciplinar, para inventariar, por exemplo: equipamentos, documentos, máquinas, que podem conferir testemunhos da evolução das técnicas de trabalho (processos de produção). O que já se sabe é que apenas o interesse de preservação não é suficiente para a proteção do patrimônio industrial portuário, a exemplo: parte das construções antigas do Morro da Companhia e o Clube Social da Desportiva Ferroviária, em Cariacica, demolidos, mesmo classificados pelo município como bens de interesse de preservação. O exemplo do Mucane revela que o reuso pode ser uma forma de preservar o patrimônio cultural, se aliado à memória dos trabalhadores e trabalhadoras e com objetivo de construir espaços populares.

O estudo analítico sobre o PDUI da RMGV indica que tal preservação e conservação, considerando a ressignificação e o reuso do patrimônio industrial, guarda potencialidades diversas, dentre as quais, permitir o ordenamento territorial, criar condições mais favoráveis à mobilidade urbana, favorecer a criação de parques públicos e resgatar a vitalidade dos rios urbanos e da Baía de Vitória. Desse modo, seria possível operar uma verdadeira transformação no tecido urbano-metropolitano, mediante a (re)criação de lugares de sociabilidade urbana feita de maneira atenta às especificidades de cada fração territorial (em Vitória, Vila Velha e Cariacica), a fim de que os desafios em comum sejam superados, mas os

potenciais específicos, reconhecidos e valorizados. Acredita-se que esse esforço pode ser viabilizado caso conte com o apoio de um comitê local específico dedicado ao patrimônio industrial da RMGV, que trabalhe amparado em um inventário participativo com a população, junto aos municípios, instituições, organizações não governamentais (ONGs) e a grupos acadêmicos.

Em resposta a pergunta da pesquisa, posta na Introdução da dissertação, qual seja: considerando a existência de Planos Diretores Municipais e de um Plano Desenvolvimento Metropolitano, como preservar o Porto de Vitória – caracterizado como patrimônio industrial em território interurbano –, e ainda fortalecer as políticas existentes de preservação do patrimônio histórico-cultural e as diretrizes propostas Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) da RMGV?, conclui-se que o conjunto de bens relacionados ao Porto de Vitória integra uma rede de lugares com potencial de fortalecer as políticas dos Planos Diretores locais. E, ainda, potencializa diretrizes propostas do Plano Metropolitano. Contudo, a autora sugere seja construído um plano metropolitano de preservação do patrimônio industrial portuário (regeneração urbana), com ênfase na (re)valorização das dinâmicas econômicas comunitárias, combatendo a ideia de construção do “Plano Integrado de Economia Verde, Economia Criativa e Cultura” apontada no PDUI da RMGV, no sentido de não integrar para entregar ao mercado financeiro. Nesse sentido, o Porto de Vitória pode ser usado como “porto-laboratório” para uma transformação a favor da coletividade, fora da lógica econômica global de exploração e destruição desse território.

Quanto aos bens culturais demolidos e/ou apagados dos territórios, mas que há registros (desenhos, fotos, relatos), aponta-se que seja possível resgatar, por meio da construção de equipamentos públicos contendo informações sobre a história do bem identificado (placas com imagens e descrições, totens com histórias escritas e narradas, entre outras formas de comunicar a história dessas localidades). Quanto aos bens já ressignificados, que também sejam incluídas identificações históricas, indicando datas, acontecimentos e a conexão com os demais bens levantados, e, também, mantendo as toponímias que identificam os lugares já mencionados (exemplo: rua do cais São Francisco, bairro Sotema, entre outros) para que moradores e visitantes conheçam a história do patrimônio industrial portuário estudado e que a história desse território não seja apagada.

Assim, em síntese do que até aqui se argumentou, conclui-se neste estudo que, a partir do entendimento interdisciplinar das potencialidades de transformação urbana, com a devida restauração e reativação dos conjuntos industriais levantados e, por fim, com a consolidação de uma sociedade atenta aos instrumentos existentes na legislação, a conservação e o reuso do patrimônio industrial portuário da Grande Vitória (ES) podem auxiliar na redução de desigualdades e atender diversas camadas de interesses, sobretudo os de caráter coletivo.

## REFERÊNCIAS

ACOSTA, Alberto; BRAND, Ulrich. **Pós-extrativismo e decrescimento**: saídas do labirinto capitalista. São Paulo: Elefante, 2018.

A GAZETA. **Consórcio garante volta da Maria Fumaça**. 1997. Disponível em: [www.ijsn.es.gov.br/ConteudoDigital/20161214\\_aj21187\\_turismo\\_trem.pdf/](http://www.ijsn.es.gov.br/ConteudoDigital/20161214_aj21187_turismo_trem.pdf/). Acesso em: 23 jun. 2022.

\_\_\_\_\_. **Especial Aterros de Vitória**. 2016. Disponível em: [www.ijsn.es.gov.br/ConteudoDigital/20161018\\_aj25103\\_vitoria\\_aterros.pdf](http://www.ijsn.es.gov.br/ConteudoDigital/20161018_aj25103_vitoria_aterros.pdf). Acesso em: 11 fev. 2022.

\_\_\_\_\_. **Galpões do IBC abertos em comemoração aos 50 anos de Jardim da Penha**. 2019. Disponível em: [www.agazeta.com.br/es/gv/galpoes-do-ibc-abertos-em-comemoracao-aos-50-anos-de-jardim-da-penha-0919](http://www.agazeta.com.br/es/gv/galpoes-do-ibc-abertos-em-comemoracao-aos-50-anos-de-jardim-da-penha-0919). Acesso em: 23 fev.2022.

\_\_\_\_\_. **Segunda ponte: atraso em obras é histórico**. 2019. Disponível em: [www.agazeta.com.br/es/gv/segunda-ponte-atraso-em-obras-e-historico-1019](http://www.agazeta.com.br/es/gv/segunda-ponte-atraso-em-obras-e-historico-1019). Acesso em: 11 fev. 2022.

\_\_\_\_\_. **Prestes a virar armazém, Teatro Carmélia foi símbolo da redemocratização**. 2020. Disponível em: [www.agazeta.com.br/es/politica/prestes-a-virar-armazem-teatro-carmelia-foi-simbolo-da-redemocratizacao-0820](http://www.agazeta.com.br/es/politica/prestes-a-virar-armazem-teatro-carmelia-foi-simbolo-da-redemocratizacao-0820). Acesso em: 14 fev. 2022.

\_\_\_\_\_. **Entenda o que muda após Vitória virar uma metrópole brasileira**. 2021. Vitória, 2021. Disponível em: [www.agazeta.com.br/es/economia/entenda-o-que-muda-apos-vitoria-virar-uma-metropole-brasileira-1221](http://www.agazeta.com.br/es/economia/entenda-o-que-muda-apos-vitoria-virar-uma-metropole-brasileira-1221). Acesso em: 22 fev. 2022.

\_\_\_\_\_. **História**. Disponível em: [www.redegazeta.com.br/a-empresa/historia/](http://www.redegazeta.com.br/a-empresa/historia/). Acesso em: 22 jan. 2022.

ALVES DOS SANTOS JÚNIOR, Orlando. Espaços Urbanos Coletivos, heteretopia e o direito à cidade: Reflexões a partir do pensamento de Henri Lefebvre e David Harvey. In: COSTA, Geraldo Magela; COSTA, Heloisa Soares de Moura; MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo (Orgs.). **Teorias e Práticas Urbanas**: condições para a sociedade urbana. Belo Horizonte: C/Arte, 2015. p. 55-69.

ANDRADE, Bruno Amaral de; ALMEIDA, Renata Hermann de. Patrick Geddes e a Escola Territorialista Italiana: aproximações conceituais e metodológicas. Reflexões a partir da participação de crianças na representação de valores patrimoniais da cidade de Santa Leopoldina–ES/Brasil. **PosFAUUSP**, [S. l.], v. 23, n. 39, p. 120-137, 2016. DOI: 10.11606/issn.2317-2762.v23i39p120-137. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/posfau/article/view/101278>. Acesso em: 20 out. 2022.

ANDRÉ, Marlene Monteiro. **A Consciência de periculosidade e as estratégias defensivas dos portuários avulsos no contexto portuário de Vitória, ES**. São Paulo: s.n., 1998.

ANTENOR GUIMARÃES & CIA. LTDA. **Antenor Guimarães, o empreendedor**. 2022. Disponível em: [/www.ilhadafumaca.com.br/AntenorGuimaraes.aspx](http://www.ilhadafumaca.com.br/AntenorGuimaraes.aspx). Acesso em: 22 fev. 2022.

ARAÚJO, Tânia Bacelar de. A trajetória do Planejamento Urbano e Regional no Brasil. **Conferência de abertura da XXVI - Semana IPPUR 2021**. YouTube, 29 nov. 2021. Disponível em: [www.youtube.com/watch?v=1Flb1ZgoM24](http://www.youtube.com/watch?v=1Flb1ZgoM24). Acesso em: 29 nov. 2021.

ARCELORMITTAL. **Linha do tempo**. 2019. Disponível em: [100anos.arcelormittal.com.br/linha-do-tempo/](http://100anos.arcelormittal.com.br/linha-do-tempo/). Acesso em: 14 fev. 2022.

ARECES. Miguel Àngelo Àlvarez. Patrimônio Industrial, um bem cultural. Um futuro para o passado. **Revista Arquitectura Viva**, Madrid, n. 182, p-13-19. 31, mar. 2016. 2016. Disponível em: <https://arquitecturaviva.com/articles/industrial-heritage-a-cultural-asset>. Acesso em 30 jul. 2022.

ARTTERE. **Casa Porto das Artes Plásticas**. 2022. Disponível em: [www.arttere.com.br/espacos/fundacoes-e-museus/189/casa-porto-das-artes-plasticas](http://www.arttere.com.br/espacos/fundacoes-e-museus/189/casa-porto-das-artes-plasticas). Acesso em: 01 abr. 2022.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESPÍRITO SANTO. **Patrimônios capixabas - Mercado da Vila Rubim**. YouTube, 11 set. 2014. Disponível em: [www.youtube.com/watch?v=MuD\\_6Kzr0Vc](http://www.youtube.com/watch?v=MuD_6Kzr0Vc). Acesso em: 30 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. **Vila Rubim – Encantos**. YouTube, 18 nov. 2018. Disponível em: [www.youtube.com/watch?v=MuD\\_6Kzr0Vc](http://www.youtube.com/watch?v=MuD_6Kzr0Vc). Acesso em: 30 mar. 2022.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS – ABTP. **115 anos do Porto de Vitória: o porto dos capixabas**. 2021. Disponível em: [www.abtp.org.br/site/noticias-do-setor-detalhes.php?cod=78225&q=115+anos+do+Porto+de+Vit%C3%B3ria%3A+o+porto+dos+capixabas&bsc=](http://www.abtp.org.br/site/noticias-do-setor-detalhes.php?cod=78225&q=115+anos+do+Porto+de+Vit%C3%B3ria%3A+o+porto+dos+capixabas&bsc=). Acesso em: 16 abr. 2021.

A TRIBUNA. **Prédio histórico no Centro vai ter até teatro no terraço**. 2011. Disponível em: [mail.google.com/mail/u/0/#all/QgrcJHsHqgXcrvDsQMlvTPCvcMfgTJBskBv?projector=1&messagePartId=0.1](mailto:mail.google.com/mail/u/0/#all/QgrcJHsHqgXcrvDsQMlvTPCvcMfgTJBskBv?projector=1&messagePartId=0.1). Acesso em: 26 jun. 2022.

\_\_\_\_\_. **Obras da Flexibrás e da Prysmian estreitam a baía**. 2011. Disponível em: [deolhonailha-vix.blogspot.com/2011/01/baia-de-vitoria-invasao-silenciosa-de.html](http://deolhonailha-vix.blogspot.com/2011/01/baia-de-vitoria-invasao-silenciosa-de.html). Acesso em: 18 jun. 2022.

AZEVEDO, Délio Grijó de. **A Ilha de Vitória que Conheci e com que Convivi**. vol. 6. Coleção José Costa. Vitória: PMV, 2001.

BARROS, Ana Maria Leite de. **A cidade sob o olhar da periferia: aspectos do cotidiano dos moradores do morro dos alagoanos**. 2010. 97 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2010.

BARROS NETO, João Pinheiro de. **Administração Pública no Brasil: uma breve história dos correios**. São Paulo: Annablume, 2004.

BELLINI, Anna Karine de Queiroz Costa. **Espaços Públicos Abertos e o Usufruto da Paisagem: 1860 a 1916-Vitória (ES)**. 2014. 312 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2014.

BONICENHA, Wallace; LIMA JUNIOR, Carlos Benevides; SOARES, Suely Carvalho. **Baía de Vitória, aspectos históricos e culturais**. Vitória: FCAA/Ufes, 1994.

BRASIL. **Decreto nº 20.859, de 26 de dezembro de 1931**. Disponível em: [www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20859-26-dezembro-1931-503678-publicacaooriginal-1-pe.html](http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20859-26-dezembro-1931-503678-publicacaooriginal-1-pe.html). Acesso em: 9 de mar. 2021.

\_\_\_\_\_. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm). Acesso em: 18 ago. 2021.

\_\_\_\_\_. Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 26 fev. 1993.

\_\_\_\_\_. Lei nº 10.257, de 10 julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 11 jul. 2001.

\_\_\_\_\_. Lei nº 11.483, 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 31 mai. 2007.

\_\_\_\_\_. **100 anos da rede federal**. Brasília, MEC, 2009. Disponível em: <http://centenariorede.mec.gov.br/index.php/fotos>. Acesso em: 22 out. 2022.

\_\_\_\_\_. Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 5 jun. 2013.

\_\_\_\_\_. Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: Brasília, DF, 13 jan. 2015.

\_\_\_\_\_. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) – Porto de Vitória**. [Vitória, ES]: \_\_\_\_\_ 2018. Disponível em: [https://codomar.gov.br/images/SNP/planejamento\\_portuario/pdz/pdz34.pdf?](https://codomar.gov.br/images/SNP/planejamento_portuario/pdz/pdz34.pdf?). Acesso em: 27 jul. 2021.

BRCIDADES. **BrCidades Núcleo ES**. Disponível em: [www.brcidades.org/espírito-santo](http://www.brcidades.org/espírito-santo). Acesso em: 24 fev. 2022.

BUAIZ ALIMENTOS. **Moinho Vitória**. 2014. YouTube, 4 nov. 2014. Disponível em: [www.youtube.com/watch?v=Xg15cwdDvDg](http://www.youtube.com/watch?v=Xg15cwdDvDg). Acesso em: 12 abr. 2022.

BUCHANAN, Robert Angus. The Origins of Industrial Archaeology. In: COSSONS, Neil (ed.). **Perspectives on Industrial Archeology**. London: Science Museum, 2000. p. 18-38.

CAMPOS, Martha Machado. **Vazios operativos da cidade**: territórios interurbanos da Grande Vitória (ES). 2004. 281 f. Tese (Doutorado em Comunicação e Semiótica). Programa de Estudos Pós-Graduados em Comunicação e Semiótica, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2004.

\_\_\_\_\_. Cidade e mobilidade: experiência em fluxos. **IV Seminário de Pesquisa e Iniciação Científica do Núcleo de Estudos em Arquitetura e Urbanismo da UFES**. Vitória, 2008.

\_\_\_\_\_. (org.). **Plano de Proteção da Paisagem da Área Central de Vitória**. Vitória: Prefeitura Municipal de Vitória; Secretaria de Desenvolvimento da Cidade; Única Consultores, 2011.

\_\_\_\_\_. Vitória ES. As potências de uma paisagem. **Resenhas Online**. São Paulo, ano 14, n. 162.04, 2015. Disponível em: [www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/14.162/5545](http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/14.162/5545). Acesso em: 12 abr. 2022.

\_\_\_\_\_. **Porto na cidade**: tensionando paisagens - Rio de Janeiro (RJ) e Vitória (ES). Relatório de Pesquisa. 2017.

CAMPOS, Martha Machado; FIM, Minieli; SORTE, Nathalia Spala. Infraestrutura dos portos: herança cultural da cidade. **Arquitextos**. São Paulo, 2018. Disponível em: [www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/18.214/6937](http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/18.214/6937). Acesso em: 08 abr. 2021.

CANAL FILHO, Pedro; REIS, Fabio Paiva; ANDRADE, Marcela Oliveira de; BLANK, Bruno (2010). **O Convento de São Francisco**. Vitória: Edufes. ISBN 978-85-7772-063-7

CARLETTO, Tatiana Endlich. **Conectividades Urbanas**. Transformação e integração de área industrial com a Baía de Vitória e vizinhança, em Cariacica. 2010. 120 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2010.

\_\_\_\_\_. Memória e Paisagem: catraieiros na Baía de Vitória. **Anais do III Congresso Nacional para Conservação do Patrimônio Industrial**. Bauru, p. 1-10, 2021.

CARLETTO, Tatiana Endlich; CAMPOS, Martha Machado. Patrimônio Ferroviário e ODS: apontamentos sobre o projeto de intervenção na Estação Leopoldina – ES. **Anais da V Jornada de Jovens Pesquisadores em História e Patrimônio Ferroviário**. Assis, p. 1-8, 2022.

CARTA DE VENEZA, Carta internacional sobre a conservação e o restauro de monumentos e sítios. **II Congresso Internacional dos Arquitectos e Técnicos dos Monumentos Históricos**, Veneza, 1964. Adoptada pelo ICOMOS em 1965.

CARVALHO, Claudio; RODRIGUES, Raoni. **O direito à cidade**. Rio de Janeiro: Lumen Iuris, 2016.

CASADO, Tatiana Caniçali. **Cidade-paisagem: novas perspectivas sobre a preservação da paisagem urbana no Brasil**. 2010. 146 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2010.

CASA FLUMINENSE. **Estações de Trem – a história conta nosso passado em trilhos**. 2017. Disponível em: [casafluminense.org.br/estacoes-de-trem-historia-conta-nosso-passado-e-m-trilhos/](http://casafluminense.org.br/estacoes-de-trem-historia-conta-nosso-passado-e-m-trilhos/). Acesso em: 17 fev. 2022.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. Intervenções sobre o patrimônio urbano: modelos e perspectivas. **Fórum Patrimônio: ambiente construído e patrimônio sustentável**. Belo Horizonte, v. 1, n. 1, p. 9-31, 2007.

CASTRIOTA, Leonardo Barci; BRAGA, Gabriel. Patrimônio insurgente: estetização e resistência cultural no Brasil do início do Século XXI. **Anais do Congresso Internacional CONTESTED\_CITIES**. Madrid, p. 1-14, 2016.

CAUS. Celso Luiz. **Das Fontes e Chafarizes às Águas Limpas – Evolução do Saneamento no Espírito Santo**. 1ª edição, Cesan, Vitória, 2012.

CBN VITÓRIA. **Catraieiros dizem que barcas no Porto de Vitória podem causar acidentes**. 2011. Disponível em: [gazetaonline.globo.com/\\_conteudo/2012/01/noticias/cbn\\_vitoria/reportagem/1093219-catraieiros-dizem-que-barcas-no-porto-de-vitoria-podem-causar-acidentes.html](http://gazetaonline.globo.com/_conteudo/2012/01/noticias/cbn_vitoria/reportagem/1093219-catraieiros-dizem-que-barcas-no-porto-de-vitoria-podem-causar-acidentes.html). Acesso em: 30 mar. 2021.

CELANTE, Suellem; SATHLER, Marcelo; ROSA, Teresa da Silva. Histórias de vida no resgate da história da ocupação do solo de Vila Velha (ES). **Anais do XVII Congresso Brasileiro de Sociologia**. Porto Alegre, 2015.

CHOAY, Françoise. **O patrimônio em questão: antologia para um combate**. Belo Horizonte: Fino Traço, 2011.

COELHO, Eduardo; SETTI, João Bosco. **A E.F. Vitória a Minas e suas locomotivas desde 1904**. São Paulo: Hamburg Donneley Gráfica Editora, 2000.

COMPANHIA DE JESUS. Quem somos. **Jesuítas Brasil**. 2021. Disponível em: <https://www.jesuítasbrasil.org.br/institucional/quem-somos>. Acesso em: 30 mai. 2021.

COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO – CODESA. **Galeria de fotos**. Disponível em: [www.codesa.gov.br/site/?p=galeriafotos](http://www.codesa.gov.br/site/?p=galeriafotos). Acesso em: 08 abr. 2021.

COMPANHIA ESTADUAL DE TRANSPORTES COLETIVOS DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO – CETURB-ES. **História**. Disponível em: [ceturb.es.gov.br/historia#:~:text=Em%201963%2C%20s%C3%A3o%20extintos%20os,do%20servi%C3%A7o%20do%20transporte%20coletivo](http://ceturb.es.gov.br/historia#:~:text=Em%201963%2C%20s%C3%A3o%20extintos%20os,do%20servi%C3%A7o%20do%20transporte%20coletivo). Acesso em: 07 fev. 2022.

CONGRESSO INTERNACIONAL DE ARQUITETURA MODERNA - CIAM. **Carta de Atenas**. 1933. Disponível em: [portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf](http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf). Acesso em: 09 mai. 2021.

CORDEIRO, José Manuel Lopes. Desindustrialização e salvaguarda do patrimônio industrial: problema ou oportunidade? **Oculum Ensaios**. Campinas, n. 13, p. 154-165, 2011.

COSTA, João Ribas da. **Canoeiros do rio Santa Maria**. Santa Leopoldina, FCAA/UFES, 2 ed, 1982.

CRUZ, Patricia Stelzer da. **Territórios da mobilidade urbana na metrópole portuária da Grande Vitória (ES): escalas, velocidades e conflitos**. 2010. 158 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2010.

DIÁRIO DIGITAL CAPIXABA. **Os 80 anos do “capixaba” Altamar Dutra**. O cantor de "O Trovador" e "Sentimental Demais", explodiu nas paradas de sucesso. 2020. Disponível em: [diariodigitalcapixaba.com.br/noticia/1136/os-80-anos-do--capixaba--altamar-dutra](http://diariodigitalcapixaba.com.br/noticia/1136/os-80-anos-do--capixaba--altamar-dutra). Acesso em: 24 jan. 2022.

DIÁRIO DO GRANDE ABC. **Prysmian inaugura fábrica em Vila Velha**. 2007. Disponível em: [www.dgabc.com.br/Noticia/277663/prysmian-inaugura-fabrica-em-vil-a-velha](http://www.dgabc.com.br/Noticia/277663/prysmian-inaugura-fabrica-em-vil-a-velha). Acesso em: 14 fev. 2022.

DUN & BRADSTREET. **Associação dos Catraieiros da Baía da Grande Vitória**. 2000. Disponível em: [www.dnb.com/business-directory/company-profiles.associacao\\_dos\\_catraeiros\\_da\\_baia\\_da\\_grande\\_vitoria.3dbe354c13d49e83be4abcf8b17f6825.html](http://www.dnb.com/business-directory/company-profiles.associacao_dos_catraeiros_da_baia_da_grande_vitoria.3dbe354c13d49e83be4abcf8b17f6825.html). Acesso em: 16 fev. 2022.

ELTON, Elmo. **Logradouros antigos de Vitória**. Vitória: Edufes, 1999.

EMPRESA BRASIL DE COMUNICAÇÃO – EBC. **Pequeno Jornaleiro**. Programa homenageia a profissão do Jornaleiro. 2014. Disponível em: [tvbrasil.ebc.com.br/observatorio/episodio/pequeno-jornaleiro](http://tvbrasil.ebc.com.br/observatorio/episodio/pequeno-jornaleiro). Acesso em: 24 jan. 2022.

\_\_\_\_\_. **Leilão de privatização da Codesa é marcado para 25 de março**. Certame prevê concessões dos portos de Vitória e Barra do Riacho. 2022. Disponível em: [agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2022-01/leilao-de-privatizacao-da-codesa-e-marcado-para-25-de-marco](http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2022-01/leilao-de-privatizacao-da-codesa-e-marcado-para-25-de-marco). Acesso em: 11 fev. 2022.

ES HOJE. **Obra da Estação Leopoldina, em Vila Velha, deve ser entregue até novembro**. 2021. Disponível em: [eshoje.com.br/2021/02/obra-da-estacao-leopoldina-em-vila-velha-deve-ser-entregue-ate-novembro](http://eshoje.com.br/2021/02/obra-da-estacao-leopoldina-em-vila-velha-deve-ser-entregue-ate-novembro). Acesso em: 24 fev. 2022.

ESPINDOLA, Rebeca Rebouças de Souza. **Projeto Porto Valongo Santos: revitalização das frentes de água na promoção do desenvolvimento sustentável das cidades costeiras**. 2012. 78 f. Dissertação (Mestrado em Organização e Gestão). Universidade Católica de Santos, Santos, 2012.

ESPÍRITO SANTO. Governador (1971-1974: Santos). **Mensagem à Assembleia Legislativa –1973 – Dr. Arthur Carlos Gerhardt Santos**. Vitória: [s.n.], 1973, p.147.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. **Porto Velho**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efvm/portovelho.htm>. Acesso em: 02 mai. 2022.

FALCONER, Keith. A herança industrial na Grã-Bretanha - os primeiros cinquenta anos. **La revue pour l'histoire du CNRS**. n. 14, p. 1-12, 2006.

FENELON, Déa Ribeiro. Políticas culturais e patrimônio histórico. In: **O direito à memória: patrimônio histórico e cidadania**. São Paulo: DPH/SMC/PMSP, 1992.

FERREIRA, Maria Letícia Mazzucchi. Patrimônio: discutindo alguns conceitos. **Diálogos**, v. 10, n. 3, p. 79-88, 2006.

FIGUEIREDO, Vanessa Gayego Bello. Patrimônio, cidade e política urbana. Hiatos e equívocos na legislação urbanística de São Paulo. **Arquitextos**. São Paulo, ano 14, n. 168.02, 2014. Disponível em: [vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.168/5219](http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.168/5219). Acesso em: 21 jan. 2022.

FIM, Minieli. **Atividade portuária e processos territoriais: uma abordagem urbanística – Grande Vitória (ES)**. 2015. 285 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2015.

FOLHA VITÓRIA. **Buaiz Alimentos investe R\$ 60 milhões em nova fábrica e gera 370 empregos no ES**. 2018. Disponível em: [www.folhavoria.com.br/economia/noticia/09/2018/buaiz-alimentos-investe-r-60-milhoes-em-nova-fabrica-e-gera-mais-de-700-empregos-no-es](http://www.folhavoria.com.br/economia/noticia/09/2018/buaiz-alimentos-investe-r-60-milhoes-em-nova-fabrica-e-gera-mais-de-700-empregos-no-es). Acesso em: 23 fev. 2022.

\_\_\_\_\_. **Após mais de 20 anos fechada, estação Leopoldina começa a ser restaurada em Vila Velha**. 2021. Disponível em: [www.folhavoria.com.br/geral/noticia/03/2021/apos-mais-de-20-anos-fechada-estacao-leopoldina-comeca-a-ser-restaurada-em-vila-velha](http://www.folhavoria.com.br/geral/noticia/03/2021/apos-mais-de-20-anos-fechada-estacao-leopoldina-comeca-a-ser-restaurada-em-vila-velha). Acesso em: 16 abr. 2021.

\_\_\_\_\_. **Galpões do IBC, em Vitória, têm eventos confirmados a partir deste mês**. 2021. Disponível em: [www.folhavoria.com.br/entretenimento/noticia/12/2021/galpoes-do-ibc-em-vitoria-tem-eventos-confirmados-a-partir-deste-mes](http://www.folhavoria.com.br/entretenimento/noticia/12/2021/galpoes-do-ibc-em-vitoria-tem-eventos-confirmados-a-partir-deste-mes). Acesso em: 24 fev. 2022.

FORUM NACIONAL REFORMA URBANA. **Direito à Cidade**. 2021. Disponível em: <https://forumreformaurbana.org.br/tag/direito-a-cidade>. Acesso em: 28 mar. 2022.

FREITAS, José Francisco Bernardino. O aterro da Esplanada Capixaba: a “modernidade” privada. **Anais do XXIII Simpósio Nacional de História**. Londrina, 2005. Disponível em: [anpuh.org.br/uploads/anais-simposios/pdf/201901/1548206370\\_64a1d0d558ef1291b279595ea1031be8.pdf](http://anpuh.org.br/uploads/anais-simposios/pdf/201901/1548206370_64a1d0d558ef1291b279595ea1031be8.pdf). Acesso em: 21 jan. 2022.

FROTA, Henrique Botelho. O direito à cidade: desafios para a construção da utopia por uma vida transformada. In: SOUSA JUNIOR, José Geraldo de (org.). **O Direito achado na rua: Introdução crítica ao direito urbanístico**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2019.

GAZETA online. **Estrada de Ferro Leopoldina já foi principal rota de saída do ES para o RJ**. 2016. Disponível em: [www.gazetaonline.com.br/especiais/capixapedia/2015/06/estrada-d-e-ferro-leopoldina-ja-foi-principal-rota-de-saida-do-es-para-o-rj-1013898875.html](http://www.gazetaonline.com.br/especiais/capixapedia/2015/06/estrada-d-e-ferro-leopoldina-ja-foi-principal-rota-de-saida-do-es-para-o-rj-1013898875.html). Acesso em: 24 fev. 2022.

\_\_\_\_\_. **Fotos antigas mostram um pouco da História da Ilha da Fumaça, em Vitória**. 2017. Disponível em: [www.gazetaonline.com.br/especiais/capixapedia/2016/07/fotos-antigas-mostram-um-pouco-da-historia-da-ilha-da-fumaca-em-vitoria-1013957958.html](http://www.gazetaonline.com.br/especiais/capixapedia/2016/07/fotos-antigas-mostram-um-pouco-da-historia-da-ilha-da-fumaca-em-vitoria-1013957958.html). Acesso em: 26 out. 2022.

G1 ES. **Transporte por catraias é suspenso por um ano na Grande Vitória.** 2015. Disponível em: [g1.globo.com/espírito-santo/noticia/2015/07/transporte-por-catraias-e-suspens-o-por-um-ano-na-grande-vitoria.html](http://g1.globo.com/espírito-santo/noticia/2015/07/transporte-por-catraias-e-suspens-o-por-um-ano-na-grande-vitoria.html). Acesso em: 30 mar. 2021.

GONÇALVES, Guilherme Leite; COSTA, Sérgio. **Um porto no capitalismo global: desvendando a acumulação entrelaçada no Rio de Janeiro.** São Paulo: Boitempo, 2020.

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. **Lei Delegada nº 18, de 16 de novembro de 1967.** Autoriza e reestrutura a Administração do Porto de Vitória (A.P.V.). Vitória, ES, 16 nov. 1967.

\_\_\_\_\_. Documentos do Arquivo Público trazem a história da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo. **Arquivo Público do Estado do Espírito Santo.** 2016. Disponível em: [ape.es.gov.br/Not%C3%ADcia/documentos-do-arquivo-publico-trazem-a-historia-da-estrada-deferro-sul-do-espírito-santo](http://ape.es.gov.br/Not%C3%ADcia/documentos-do-arquivo-publico-trazem-a-historia-da-estrada-deferro-sul-do-espírito-santo). Acesso em: 16 abr. 2021.

\_\_\_\_\_. **Lei Complementar nº 872, de 07 de dezembro de 2017.** Institui o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado – PDUI da Região Metropolitana da Grande Vitória – RMGV. Vitória, ES, 07 dez. 2017.

GURGEL, Antonio de Pádua (org.). **Portos do Espírito Santo.** Vitória: Prottexto, 2020.

GRUPO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA DA TÉCNICA. **Carta de Campinas.** Declaração do GEHT em defesa das construções e instalações utilitárias. Campinas: GEHT, 1998.

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

\_\_\_\_\_. **O direito à cidade.** Tradução de Jair Pinheiro. **New Left Review.** n. 53, p. 73-89, 2008.

HIGA, Carlos César. "Abertura dos portos". **Brasil Escola.** Disponível em: <https://brasilescola.uol.com.br/historiab/abertura-dos-portos.htm>. Acesso em 28 de julho de 2022.

HUDSON, Keneth. **Industrial Archaeology.** A New Introduction. 3. ed. Londres: Baker, 1976 [1963].

\_\_\_\_\_. **World industrial archaeology.** New York: Cambridge University Press. 1979.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **História.** Disponível em: [cidades.ibge.gov.br/brasil/es/vitoria/historico](http://cidades.ibge.gov.br/brasil/es/vitoria/historico). Acesso em: 19 ago. 2021.

INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE - ICMBIO. **“Relatório das atividades técnicas da base operações do PDP em Vitória - ES 1º Semestre”.** 1976. Disponível em: [www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/biblioteca/download/estatistica/es/est\\_1976\\_I\\_semestre.pdf](http://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/biblioteca/download/estatistica/es/est_1976_I_semestre.pdf). Acesso em: 07 jan. 2022.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN. **Carta de Bagé ou Carta da Paisagem Cultural.** Bagé: IPHAN, 2007.

\_\_\_\_\_. **Portaria nº. 127 de 30 de abril de 2009.** Estabelece a chancela da Paisagem Cultural Brasileira. Diário Oficial da União, 05 mai. 2009.

\_\_\_\_\_. **Estação Ferroviária de Vitória, em Argolas - Vila Velha (ES).** 2014. Disponível em: portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1381. Acesso em: 10 jan. 2022.

\_\_\_\_\_. **Lista de Bens Tombados e Processos em andamento.** 2022. Disponível em: portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/126. Acesso em 12 abr. 2022.

INSTITUTO FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO-IFES. **História.** 2022. Disponível em: <http://www.ifes.edu.br/o-ifes?start=1>. Acesso em: 22 out. 2022.

INSTITUTO PÓLIS. Direito à Cidade. **Escola da Cidadania.** 2020. Disponível em: <https://polis.org.br/direito-a-cidade>. Acesso em: 19 jun. 2021.

JACOBS, Jane. **The economy of cities.** New York: Vintage Books, 1969.

JORNAL EMPRESARIALL. **Grupo Simec assume a ArcelorMittal Cariacica e torna-se a terceira maior produtora de aço laminado no Brasil.** 2018. Disponível em: [www.jornalem-presariall.com.br/noticias/arcelormittal/grupo-simec-assume-a-arcelormittal-cariacica-e-torna-se-a-terceira-maior-produtora-de-aco-laminado-no-brasil](http://www.jornalem-presariall.com.br/noticias/arcelormittal/grupo-simec-assume-a-arcelormittal-cariacica-e-torna-se-a-terceira-maior-produtora-de-aco-laminado-no-brasil). Acesso em: 22 fev. 2022.

JULIANELLI, Anna Rachel Baracho Eduardo. **Henrique de Novaes: técnica, território e cidade em uma trajetória profissional: Brasil, primeira metade do século XX.** Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2011.

KLUG, Letícia Beccalli. **Vitória: sítio físico e paisagem.** Vitória: EDUFES, 2009.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação. **Revista do IEEE América Latina, Brasília**, v. 4, p. 1-10, 2006.

\_\_\_\_\_. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização.** Cotia: Ateliê Editorial, 2009.

\_\_\_\_\_. Ética na preservação no século XXI. **Conservando el pasado, proyectando el futuro: tendencias en la restauración monumental en el siglo XXI = Preserving the past, projecting the future: tendencies in 21 st century monumental restoration.** Zaragoza: Institución Fernando el Católico, p. 53-68, 2016.

\_\_\_\_\_. Questões contemporâneas de restauro: A viabilidade da restauração. In: SALCEDO, Rosío Fernández Baca; BENINCASA, Vladimir (Orgs.). **Questões contemporâneas: patrimônio arquitetônico e urbano.** Bauru: Canal 6, p. 89-107, 2017.

\_\_\_\_\_. **O papel do patrimônio arquitetônico no projeto da cidade contemporânea /** Coordenador Adalberto da Silva Retto Júnior. 1 ed. Tupã: ANAP, 2019.

LANDES. David. **A Revolução no Tempo: Os Relógios e o Nascimento do Mundo Moderno.** Tradução: Edgar Rocha. Lisboa: Editora Gradiva, 2009.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade.** São Paulo: Centauro, 2001.

\_\_\_\_\_. **Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002.

\_\_\_\_\_. **Espaço e política**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

MARICATO, Ermínia e FERREIRA, João Sette Whitaker. Operação urbana consorciada: diversificação urbanística participativa ou aprofundamento da desigualdade? **Estatuto da cidade e reforma urbana: novas perspectivas para as cidades brasileiras**. Tradução. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris, 2002.

MARICATO, Ermínia. Globalização e política urbana na periferia do capitalismo. In: QUEIROZ RIBEIRO, Luiz Cesar de. (org.). **As metrópoles e a questão social brasileira**. Rio de Janeiro: Revan, p. 51-76. 2007.

MARRETI, Thales. Patrimônio cultural e planejamento urbano: reflexões sobre intervenções integradas no Centro de São Paulo 1989-1992. **Anais do XVII ENANPUR-SP**. São Paulo, p. 1-19, 2017.

MATTEDI, José Carlos. **Alma de portuário: história do Porto de Vitória**. 1 ed. Vitória: Ed. do autor, 2017.

MENDONÇA, Eneida Maria Souza et al. **Cidade prospectiva: o projeto de Saturnino de Brito para Vitória**. Vitória: EDUFES; São Paulo: Annablume, 2009.

MENDONÇA. Uchôa de. Memórias de um líder. *ES Hoje*. 2020. Disponível em: [eshoje.com.br/2020/05/memorias-de-um-lider/](http://eshoje.com.br/2020/05/memorias-de-um-lider/). Acesso em: 22 fev. 2022.

MENEGUELLO, Cristina. A preservação do patrimônio e o tecido urbano. Parte 1: A reinterpretação do passado histórico. **Arquitextos**, São Paulo, ano 01, n. 003.05, 2000. Disponível em: [vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/01.003/992](http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/01.003/992). Acesso em: 30 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Patrimônio Industrial como tema de pesquisa. **Anais do I Seminário Internacional de História do Tempo Presente**. Florianópolis: UDESC; ANPUH-SC; PPGH, 2011.

MÉRENNE-SCHOUMAKER, Bernadette. Metodología de valoración de los recintos industriales. **Territorios de Europa: Programa RECITE Universidades-Regiones**, Vol. 1, (La problemática de los espacios industriales degradados), ISBN 84-7846-328-3. Europa, p. 75-96, 1994.

MIRANDA, Marcos Paulo de Souza. O Estatuto da Cidade e os novos instrumentos urbanísticos de proteção ao patrimônio cultural. In: FERNANDES, Edésio; ALFONSIN, Betânia (Orgs.). **Revisitando o instituto do tombamento**. São Paulo: Fórum, 2010.

\_\_\_\_\_. **Constituição federal assegura ampla proteção ao patrimônio cultural do país**. Boletim do Consultor Jurídico – Conjur. 2018. Disponível em: [www.conjur.com.br/2018-ago-11/constituicao-assegura-ampla-protecao-patrimonio-cultural-pais#\\_ftn1](http://www.conjur.com.br/2018-ago-11/constituicao-assegura-ampla-protecao-patrimonio-cultural-pais#_ftn1). Acesso em: 11 out. 2022.

\_\_\_\_\_. **O estatuto da cidade e a proteção do patrimônio cultural**. Boletim do Consultor Jurídico – Conjur. 2019. Disponível em: [www.conjur.com.br/2019-dez-14/ambiente-juridico-estatuto-cidade-protecao-patrimonio-cultural](http://www.conjur.com.br/2019-dez-14/ambiente-juridico-estatuto-cidade-protecao-patrimonio-cultural). Acesso em: 29 ago. 2021.

MIRANDA, Clara Luiza. **Introdução da arquitetura moderna no ES**. Vitória: DAU/UFES, 2002.

\_\_\_\_\_. A arquitetura moderna brasileira: experiência e expectativa de modernização do Espírito Santo. **Anais do 9º Seminário Docomomo Brasil**. Brasília, v. 9, s.n., 2011.

\_\_\_\_\_. **Porto de Vitória versus catraieiros em 2012**. Habitação e Cidade. DAU/UFES. 2012. Disponível em: [planhabdauufes.blogspot.com/2012/03/2012-porto-de-vitoria-versus-catraieiros.html](http://planhabdauufes.blogspot.com/2012/03/2012-porto-de-vitoria-versus-catraieiros.html). Acesso em: 20 fev. 2022.

MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo. Urbanização, sustentabilidade, desenvolvimento: complexidades e diversidades contemporâneas na produção do espaço urbano. In: COSTA, Geraldo Magela; COSTA, Heloisa Soares de Moura; MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo (Org). **Teorias e Práticas Urbanas: condições para a sociedade urbana**. Belo Horizonte: C/Arte, p. 55-69, 2015.

MONTIBELLER FILHO, Gilberto. Ecodesenvolvimento e desenvolvimento sustentável: conceitos e princípios. **Textos de economia**. Florianópolis, v. 4, n. 1, p. 131-142, 1993.

MORAIS, Livia Santos de. **Porto de Vitória: armazéns do século XX patrimônio industrial e memória do trabalho**. 2014. 163 f. Dissertação (Mestrado em Artes). Programa de Pós-Graduação em Artes, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2014.

MORENO, Camila Cunha. Economia Verde e Desenvolvimento(ismo) no Brasil: As Políticas para Recursos, Clima e Energia. In: Dawid Danilo Bartelt. (Org.). **Um campeão visto de perto: Uma Análise do Modelo de Desenvolvimento Brasileiro**. 1ed. Rio de Janeiro: Heinrich-Böll-Stiftung, 2012, p. 48-62. Disponível em: [br.boell.org/sites/default/files/democracia\\_inside\\_a\\_champion\\_port\\_final.pdf](http://br.boell.org/sites/default/files/democracia_inside_a_champion_port_final.pdf). Acesso em: 18 out. 2022.

MORRISON, Allen. *The Tramways of Brazil: A 130-year survey*. New York: Bonde Press, 1989. Disponível em: [tramz.com/br/tto/01.html](http://tramz.com/br/tto/01.html). Acesso em: 10 out. 2020.

MORRO DO MORENO. **De Bonde com Grijó - Parando no Hotel Sagres**. 2019. Disponível em: [morrodomoreno.com.br/materias/de-bonde-com-grijo-parando-no-hotel-sagres.html](http://morrodomoreno.com.br/materias/de-bonde-com-grijo-parando-no-hotel-sagres.html). Acesso em: 30 jan. 2022.

MOURA, Gabriela Pinto de; CAMPOS, Martha Machado. Paisagem porto industrial: o reconhecimento de uma tipologia (Porto de Vitória - ES). **Anais do 5º Colóquio Ibero-Americano: paisagem cultural, patrimônio e projeto**. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2019.

MUSEU VALE. **O Museu Vale**. Disponível em: [www.museuvale.com/paginas/3](http://www.museuvale.com/paginas/3). Acesso em: 16 fev. 2022.

\_\_\_\_\_. **A Estrada de Ferro Vitória a Minas**. Disponível em: [museuvale.com/paginas/3/5](http://museuvale.com/paginas/3/5). Acesso em: 20 jan. 2022.

MUSEU VIVO DA BARRA DO JUCU. **Patrimônios arquitetônicos e naturais**. 2021a. Disponível em: [museuvivodabarradojucu.com.br/project/as-ruinas/](http://museuvivodabarradojucu.com.br/project/as-ruinas/). Acesso em: 10 jan. 2022.

\_\_\_\_\_. **Jacarenema – Linha do Tempo**. 2021b. Disponível em: [museuvivodabarradojucu.com.br/project/jacarenema-linha-do-tempo/](http://museuvivodabarradojucu.com.br/project/jacarenema-linha-do-tempo/). Acesso em: 10 jan. 2022.

\_\_\_\_\_. **O barqueiro subindo o Rio Jucu**. 2021c. Disponível em: [museuvivodabarradojucu.com.br/o-barqueiro-subindo-o-rio-jucu](http://museuvivodabarradojucu.com.br/o-barqueiro-subindo-o-rio-jucu)>. Acesso em: 29 jan. 2022.

\_\_\_\_\_. **Mestre Alcides**. 2021d. Disponível em: [museuvivodabarradojucu.com.br/mestre-alcides/](http://museuvivodabarradojucu.com.br/mestre-alcides/)>. Acesso em: 29 jan. 2022.

\_\_\_\_\_. **Barra do Jucu**. 2021e. Disponível em: [museuvivodabarradojucu.com.br/project/barra-do-jucu](http://museuvivodabarradojucu.com.br/project/barra-do-jucu). Acesso em: 29 jan. 2022.

NASCIMENTO, Anamaria. Linha do tempo: terreno do Cais José Estelita é alvo de disputas há sete anos. **Diário de Pernambuco**. 2019. Disponível em: [www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2019/03/linha-do-tempo-terreno-do-cais-jose-estelita-e-alvo-de-disputa-ha-set.html](http://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2019/03/linha-do-tempo-terreno-do-cais-jose-estelita-e-alvo-de-disputa-ha-set.html). Acesso em: 20 mai. 2021.

NEVES, Luiz Guilherme Santos; PACHECO, Renato. **Os Catraieiros da Baía de Vitória**. Vitória: PMV, 1995.

NOGUEIRA, Antônio Gilberto Ramos. O campo do patrimônio cultural e a história: itinerários conceituais e práticas de preservação. **Antíteses**. Londrina, v. 7, p. 45, 2014.

NÚCLEO DE ESTUDOS DO FUTURO. Cátedra Ignacy Sachs - Ecosociodesenvolvimento. Disponível em: [www5.pucsp.br/catedraignacysachs/nef.html#](http://www5.pucsp.br/catedraignacysachs/nef.html#). Acesso em: 13 dez. 2021.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Arqueologia Industrial, Patrimônio Industrial e sua difusão cultural. Capítulo 9. In: FUNARI, Pedro Paulo Abreu; CAMPOS, Juliano Bitencourt; RODRIGUES, Marian Helen da Silva Gomes (Orgs.). **Arqueologia pública e patrimônio: questões atuais**. Criciúma: Ediunesc, 2015. p. 197-225.

\_\_\_\_\_. A cultura industrial como herança: questões sobre o reconhecimento de um patrimônio da industrialização “tardia” no Brasil. **Oculum Ensaios**. Campinas, v. 14, n. 2, p. 311-330, 2017.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de; DELVIZIO, Inanir de Azevedo. Espaços de trabalho e produção ferroviária: estudos sobre termos técnicos ferroviários (São Paulo, 1868-1930). In: OLIVEIRA, Eduardo Romero de (org.). **Memória Ferroviária e cultura do trabalho**. Perspectivas, métodos e perguntas interdisciplinares sobre o registro, preservação e ativação dos bens ferroviários. São Paulo: Alameda, 2017.

OLIVEIRA, Gabriela Teixeira. **Jardim América: reflexões sobre a proximidade e a distância**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2012.

OLIVEIRA JÚNIOR, Antonio de. **Geografia retrospectiva de São José do Queimado distrito do Município de Serra-ES**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia). Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2009.

PALMER, Marilyn; NEAVERSON, Peter. **Industrial Archaeology: Principles and practice**. Londres: Routledge, 1998.

PIMENTEL, Viviane Lima. **A construção do Novo Arrabalde**: a materialização do projeto de Saturnino de Brito para Vitória. 2006. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

\_\_\_\_\_. O teatro da modernidade: o protagonismo da avenida Capixaba em Vitória ES. **Arquitextos**. São Paulo, ano 19, n. 221.04, 2018. Disponível em: [vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/19.221/7122](http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/19.221/7122). 13 dez. 2021.

PORTOS E NAVIOS. **Estado do ES pode ganhar segunda fábrica de tubos de petróleo**. 2010. Disponível em: [portosenavios.com.br/noticias/ind-naval-e-offshore/estado-pode-ganhar-segunda-fabrica-de-tubos-de-petroleo](http://portosenavios.com.br/noticias/ind-naval-e-offshore/estado-pode-ganhar-segunda-fabrica-de-tubos-de-petroleo). Acesso em: 14 fev. 2022.

POZO, Paz Benito del. Patrimonio industrial y cultura del territorio. **Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles**. Espanha, n. 34, p. 213-227, 2002.

PRINCÍPIOS DE DUBLIN. Documento adotado pela 17ª Assembleia Geral do ICOMOS em 28 de novembro de 2011. Disponível em: [https://ticcihbrasil.org.br/?page\\_id=686](https://ticcihbrasil.org.br/?page_id=686). Acesso em: 16 abr. 2021.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CARIACICA. **Lei nº 08 de 31 de maio de 2007**. Institui o Plano Diretor Municipal do município de Cariacica, altera o perímetro urbano, define o zoneamento urbano e rural e dá outras providências. Cariacica, ES, 31 mai. 2007.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 4696 de 27 de janeiro de 2009**. Institui e regulamenta o Conselho Municipal do Plano Diretor de Cariacica - CMPDC. Cariacica, ES, 27 jan. 2009.

\_\_\_\_\_. **Hospital dos Ferroviários será reaberto e beneficiará moradores de Cariacica**. 2014. Disponível em: [www.cariacica.es.gov.br/noticias/4304/hospital-dos-ferroviarios-sera-re-aberto-e-beneficiara-moradores-de-cariacica](http://www.cariacica.es.gov.br/noticias/4304/hospital-dos-ferroviarios-sera-re-aberto-e-beneficiara-moradores-de-cariacica). Acesso em: 21 jan. 2022.

\_\_\_\_\_. **Escola Eliezer Batista passa por reforma para atender Tempo Integral em 2022**. 2021. Disponível em: [www.cariacica.es.gov.br/noticias/70204/escola-eliezer-batista-passa-po-r-reforma-para-atender-tempo-integral-em-2022](http://www.cariacica.es.gov.br/noticias/70204/escola-eliezer-batista-passa-po-r-reforma-para-atender-tempo-integral-em-2022). Acesso em: 13 abr. 2022.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 111 de 16 de dezembro de 2021**. Institui o Plano Diretor Municipal do município de Cariacica, define o zoneamento urbano e rural e dá outras providências. Cariacica, ES, 16 dez. 2021.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VILA VELHA. **Lei nº 65 de 12 de novembro de 2018**. Institui a revisão decenal da Lei Municipal nº4515/2007 que trata do Plano Diretor Municipal no âmbito do município de Vila Velha e dá outras providências. Disponível em: [https://processos.vilavelha.es.gov.br/Arquivo/Documents/legislacao/html\\_impresao/C652018.html](https://processos.vilavelha.es.gov.br/Arquivo/Documents/legislacao/html_impresao/C652018.html). Acesso em 15 de out. 2021.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA. **Lei nº 6.705, de 13 de outubro de 2006**. Institui o Plano Diretor Urbano do município de Vitória e dá outras providências. Vitória, ES, 13 out. 2006.

\_\_\_\_\_. **Estação Porto recebe neste sábado evento Metal na Carne 3 com a banda Vulcano.** 2012. Disponível em: [m.vitoria.es.gov.br/noticias/noticia-9312](http://m.vitoria.es.gov.br/noticias/noticia-9312). Acesso em: 19 fev. 2022.

\_\_\_\_\_. **Conselhos Municipais de Vitória ES.** 2014. Disponível em: [www.vitoria.es.gov.br/download.php?tipo=1&id=1109](http://www.vitoria.es.gov.br/download.php?tipo=1&id=1109). Acesso em: 18 abr. 2022.

\_\_\_\_\_. **Sesc Glória é destaque no Centro Histórico da capital.** 2015. Disponível em: [www.vitoria.es.gov.br/noticia/centro-cultural-sesc-gloria-e-destaque-no-centro-historico-da-capital-17282](http://www.vitoria.es.gov.br/noticia/centro-cultural-sesc-gloria-e-destaque-no-centro-historico-da-capital-17282). Acesso em: 22 jun. 2022.

\_\_\_\_\_. **Ponte Seca: alunos do Ifes vão visitar as obras de restauro.** 2016. Disponível em: [m.vitoria.es.gov.br/noticia/ponte-seca-alunos-do-ifes-va-visitar-as-obras-de-restauro-20909](http://m.vitoria.es.gov.br/noticia/ponte-seca-alunos-do-ifes-va-visitar-as-obras-de-restauro-20909). Acesso em: 22 mai. 2021.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 9.271, de 21 de maio de 2018.** Aprova o Plano Diretor Urbano do município de Vitória e dá outras providências. Disponível em: <https://sistemas.vitoria.es.gov.br/atosnormativos/arquivos/2018/L9271.PDF>. Acesso em: 22 mai. 2021.

\_\_\_\_\_. **Cemitérios.** 2019a. Disponível em: [www.vitoria.es.gov.br/prefeitura/cemiterios](http://www.vitoria.es.gov.br/prefeitura/cemiterios). Acesso em: 03 fev. 2022.

\_\_\_\_\_. **Patrimônios Históricos.** 2019b. Disponível em: [www.vitoria.es.gov.br/cidade/patrimonio-historico](http://www.vitoria.es.gov.br/cidade/patrimonio-historico). Acesso em: 22 jan. 2022.

\_\_\_\_\_. **Eventos Tradicionais.** 2019c. Disponível em: [www.vitoria.es.gov.br/cidade/eventos-tradicionais](http://www.vitoria.es.gov.br/cidade/eventos-tradicionais). Acesso em: 03 fev. 2022.

\_\_\_\_\_. **Vitória quer municipalizar Ponte Florentino Avidos.** 2020a. Disponível em: [www.vitoria.es.gov.br/noticia/vitoria-quer-municipalizar-ponte-florentino-avidos-40010](http://www.vitoria.es.gov.br/noticia/vitoria-quer-municipalizar-ponte-florentino-avidos-40010). Acesso em: 24 jan. 2022.

\_\_\_\_\_. **Museu Capixaba do Negro completa 27 anos com aula virtual sobre Lei Áurea.** 2020b. Disponível em: [m.vitoria.es.gov.br/noticia/museu-capixaba-do-negro-completa-27-ano-s-com-aula-virtual-sobre-lei-aurea-40724](http://m.vitoria.es.gov.br/noticia/museu-capixaba-do-negro-completa-27-ano-s-com-aula-virtual-sobre-lei-aurea-40724). Acesso em: 03 fev. 2022.

\_\_\_\_\_. **Museu Capixaba do Negro recebe mais de R\$ 600 mil em investimentos.** 2022. Disponível em: [m.vitoria.es.gov.br/noticia/museu-capixaba-do-negro-recebe-mais-de-r-600-mil-em-investimentos-44974](http://m.vitoria.es.gov.br/noticia/museu-capixaba-do-negro-recebe-mais-de-r-600-mil-em-investimentos-44974). Acesso em: 03 mai. 2022.

PROPAGANDAS HISTÓRICAS. **História da marca: Garoto.** Disponível em: [www.propagandashistoricas.com.br/2014/04/historia-da-marca-garoto.html](http://www.propagandashistoricas.com.br/2014/04/historia-da-marca-garoto.html). Acesso em: 24 jan. 2022.

PROTTI, David. **Vitória panoramada.** Vitória: Ed. do autor, 2010.

QUINTÃO, Leandro do Carmo. **A interiorização da capital pela Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo.** 2008. 171 f. Dissertação (Mestrado em História Social). Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas, Centro de Ciências Humanas e Naturais, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2008.

R7. **Fundo da Quadra Capital vence leilão da Codesa com oferta de R\$106 mi.** 2022. Disponível em: [noticias.r7.com/economia/fundo-da-quadra-capital-vence-leilao-da-codesa-com-oferta-de-r106-mi-30032022](https://noticias.r7.com/economia/fundo-da-quadra-capital-vence-leilao-da-codesa-com-oferta-de-r106-mi-30032022). Acesso em: 30 mar. 2022.

ROCHA, Levy. **Viagem de Pedro II ao Espírito Santo**. 3. ed. Vitória: Governo do Estado do Espírito Santo, 2008.

ROLNIK, Raquel; SAULE JÚNIOR, Nelson. **Estatuto da Cidade: guia para implementação pelos municípios e cidadãos**. Brasília: Polis, 2001.

ROLNIK, Raquel. **Guerra dos lugares, a colonização da terra e da moradia na era das finanças**. São Paulo: Boitempo, 2015.

ROSA, Carolina Lucena. O patrimônio industrial: a construção de uma nova tipologia de patrimônio. **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH**. São Paulo, p. 1-14, 2011. Disponível em: [https://anpuh.org.br/uploads/anais-simposios/pdf/2019-01/1548855458\\_fff6e83666bb3753543f45d0eae4ae85.pdf](https://anpuh.org.br/uploads/anais-simposios/pdf/2019-01/1548855458_fff6e83666bb3753543f45d0eae4ae85.pdf). Acesso em: 17 out. 2020.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. **Preservação e restauro urbano: teoria e prática de intervenção em sítios industriais de interesse cultural**. 2009. 347 f. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

\_\_\_\_\_. **Preservação e Restauro Urbano: intervenções em sítios históricos industriais**. São Paulo: Ed. Fap-Unifesp; Edusp; Fapesp, 2013.

\_\_\_\_\_. Patrimônio Industrial. In: CARVALHO, Aline; MENEGUELLO, Cristina (org.). **Dicionário Temático de Patrimônio: debates contemporâneos**. Campinas: Editora da Unicamp, 2020.

SABOYA, Renato. Flávio Villaça e a segregação urbana. **Urbanidades**. Urbanismo, Planejamento Urbano e Planos Diretores. 2016. Disponível em: [urbanidades.arq.br/2016/07/17/flavio-villaca-e-a-segregacao-urbana](http://urbanidades.arq.br/2016/07/17/flavio-villaca-e-a-segregacao-urbana). Acesso em: 02 jan. 2022.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem ao Espírito Santo e Rio Doce**. Tradução de Milton Amado. V. 9. Vitória: Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo; Prefeitura Municipal de Vitória; Secretaria da Cultura (Semc), 2002.

SANTA CASA DE VITÓRIA. **História**. 2018. Disponível em: [www.santacasavitoria.org/minha-historia/](http://www.santacasavitoria.org/minha-historia/). Acesso em: 22 jan. 2022.

SCHICCHI, Maria Cristina da Silva. Patrimônio cultural em territórios metropolitanos: novos aportes para sua compreensão. In: **VI Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo**. Brasília, 2020.

SECRETARIA DA CIÊNCIA, TECNOLOGIA, INOVAÇÃO, EDUCAÇÃO PROFISSIONAL E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO – SECTIDES. **Centro de Pesquisa, Inovação e Desenvolvimento (Cpid)**. 2018. Disponível em: [inovacaoedesenvolvimento.es.gov.br](http://inovacaoedesenvolvimento.es.gov.br). Acesso em: 22 fev. 2022.

SECRETARIA DA CULTURA DO ESPÍRITO SANTO - SECULT-ES. **Congo: bem imaterial do Espírito Santo**. 2014. Disponível em: [secult.es.gov.br/congo-bem-imaterial-do-espírito-santo](http://secult.es.gov.br/congo-bem-imaterial-do-espírito-santo). Acesso em: 23 jan. 2022.

SECRETARIA DE ESTADO DE TURISMO – SETUR. **União autoriza cessão do Complexo Cultural Carmélia Maria de Souza para o Governo do Estado**. 2021. Disponível em: [setur.es.gov.br/Not%C3%ADcia/uniao-autoriza-cessao-do-complexo-cultural-carmelia-maria-de-souza-para-o-governo-do-estado](http://setur.es.gov.br/Not%C3%ADcia/uniao-autoriza-cessao-do-complexo-cultural-carmelia-maria-de-souza-para-o-governo-do-estado). Acesso em: 24 fev. 2022.

SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA – SEP/PR. **Plano Mestre Porto de Vitória**. Florianópolis: UFSC/LabTrans, 2015.

SÉCULO DIÁRIO. **Mucane: 25 anos de resistência do povo negro capixaba**. 2018. Disponível em: [www.seculodiario.com.br/cultura/mucane-25-anos-de-resistencia-do-povo-negro-capixaba](http://www.seculodiario.com.br/cultura/mucane-25-anos-de-resistencia-do-povo-negro-capixaba). Acesso em: 22 jan. 2022.

\_\_\_\_\_. **Pequeno Gigante**. 2020. Disponível em: [www.seculodiario.com.br/colunas/o-pequeno-jornaleiro/](http://www.seculodiario.com.br/colunas/o-pequeno-jornaleiro/). Acesso em: 22 jan. 2022.

SERVIÇO SOCIAL DO COMÉRCIO – SESC-ES. **Centro Cultural Sesc-Glória**. 2021. Disponível em: [sesc-es.com.br/cultura/centro-cultural-gloria/](http://sesc-es.com.br/cultura/centro-cultural-gloria/). Acesso em: 10 abr. 2022.

SILVA, Juliano Motta. **Aspectos de paisagem, memória e esquecimento de um rio urbano: lembranças do Rio Marinho (ES)**. 2017. 140 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2017.

SILVA, Ronaldo André Rodrigues da. Paisagem Cultural Industrial: memórias de um patrimônio da contemporaneidade. **Labor e Engenho**. Campinas, v. 5, n. 1, p. 86-106, 2011.  
\_\_\_\_\_. O patrimônio industrial no Brasil no século XXI: um estudo bibliométrico do estado da arte. **Labor e Engenho**. Campinas, v. 13, 2019.

SILVA, José Afonso da. **Ordenação Constitucional da Cultura**. São Paulo. Ed. Malheiros. 2001. p. 39.

SINDICATO DOS ESTIVADORES DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO – SINDESTIVA-ES. **História**. Disponível em: [www.estiva-es.com.br/se\\_historia.asp](http://www.estiva-es.com.br/se_historia.asp). Acesso em: 21 jan. 2022.

SINDICATO DOS METALÚRGICOS DO ESPÍRITO SANTO – SINDIMETAL-ES. **Nossa História**. Da liga da Maria à boca de forno. Disponível em: [sindimetal-es.org.br/nossa-historia/](http://sindimetal-es.org.br/nossa-historia/). Acesso em: 02 mai. 2022.

SIQUEIRA, Maria da Penha. **O desenvolvimento do Porto de Vitória 1870-1940**. 1980. 141 f. Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1980.

\_\_\_\_\_. **O Porto de Vitória: Expansão e Modernização 1950-1993**. Vitória: CODESA, 1994.

SORTE, Nathalia Spala. **Infraestrutura portuária, memória e vida urbana: O Porto de Vitória (Brasil)**. 2016. 151 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2016.

SOUKEF JÚNIOR, Antônio. A diversidade de conjuntos ferroviários brasileiros e a importância de sua preservação. **Revista Restauro**. São Paulo, n. 2, 2017.

SOUZA, Gracineide Maria de. **Os trabalhadores portuários avulsos (TPAS) e os impactos socioeconômicos da Lei 8.630/93 de modernização dos portos**. 2017. 234 f. Dissertação (Mestrado em História). Centro de Ciências Humanas e Naturais, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2017.

TANAKA, Giselle. “**Planejar para lutar e lutar para planejar**”: Possibilidades e Limites do Planejamento. 2017. 287 f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional). Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017.

TAVOLARI, Bianca. Direito à cidade: uma trajetória conceitual. **Novos estudos CEBRAP**. São Paulo, v. 35, n. 1, p. 93-109, 2016.

TICCIH-BRASIL. **III Congresso Nacional para Conservação do Patrimônio Industrial**. Unesp, Assis, Brasil, 2021. Disponível em: [https://ticcihbrasil.org.br/?page\\_id=1442](https://ticcihbrasil.org.br/?page_id=1442). Acesso em: 20 abr. 2021.

THE INTERNACIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE – TICCIH. **Carta de Niznhy Tagil sobre o patrimônio industrial**. 2003. Disponível em: [ticcih.org/about/charter/](http://ticcih.org/about/charter/). Acesso em: 16 abr. 2021.

TRIBUNA ONLINE. **Até R\$ 50 milhões por galpões do IBC em Jardim da Penha**. 2020. Disponível em: [tribunaonline.com.br/economia/ate-r-50-milhoes-por-galpoes-do-ibc-em-jardim-da-penha-75015](http://tribunaonline.com.br/economia/ate-r-50-milhoes-por-galpoes-do-ibc-em-jardim-da-penha-75015). Acesso em: 23 fev. 2022.

TRINDER, Barrie. **The blackwell encyclopaedia of industrial archaeology**. Londres: Blackwell, 1992.

TSCHUDI, Johann Jakob von. **Viagem à Província do Espírito Santo: Imigração e Colonização Suíça 1860**. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2004.

UNICAMP - Universidade Estadual de Campinas. Entrevista com Cristina Meneguello. **I Encontro Nacional Arte e Patrimônio Industrial**. 2019. Disponível em: [www.unicamp.br/unicamp/noticias/2019/12/10/patrimonio-industrial-e-arte-sao-tema-de-evento-na-unicamp](http://www.unicamp.br/unicamp/noticias/2019/12/10/patrimonio-industrial-e-arte-sao-tema-de-evento-na-unicamp). Acesso em: 12 ago. 2021.

VALE. Nossa História. 2012. Disponível em: [www.vale.com/brasil/PT/aboutvale/book-our-history/Paginas/default.aspx](http://www.vale.com/brasil/PT/aboutvale/book-our-history/Paginas/default.aspx). Acesso em: 10 fev. 2021.

VAINER, Carlos Bernardo. O plano de recuperação e desenvolvimento econômico e social das comunidades atingidas por barragens de Itá e Machadinho: uma experiência inovadora de extensão universitária e de planejamento. **Cadernos IPPUR**. Rio de Janeiro, p. 135-153, Ano XVII, n. 1, 2003.

\_\_\_\_\_. Cidade de exceção: reflexões a partir do Rio de Janeiro. **Anais do XIV Encontro Nacional da ANPUR**. Rio de Janeiro, p. 1-15, 2011.

VILLAÇA, Flávio José Magalhães. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: SP Studio Nobel, 2001.

\_\_\_\_\_. **Reflexões sobre as cidades brasileiras**. São Paulo: SP Studio Nobel, 2012.

ZUCCARATTO, João. Cidade de Cariacica, no Estado do Espírito Santo, busca destaque também em Turismo. **Turismoria**. 2019. Disponível em: [www.turismoria.com.br/turismo-e-cia/cidade-de-cariacica-no-estado-do-espírito-santo-busca-destaque-tambem-em-turismo/](http://www.turismoria.com.br/turismo-e-cia/cidade-de-cariacica-no-estado-do-espírito-santo-busca-destaque-tambem-em-turismo/). Acesso em: 29 jan. 2022.

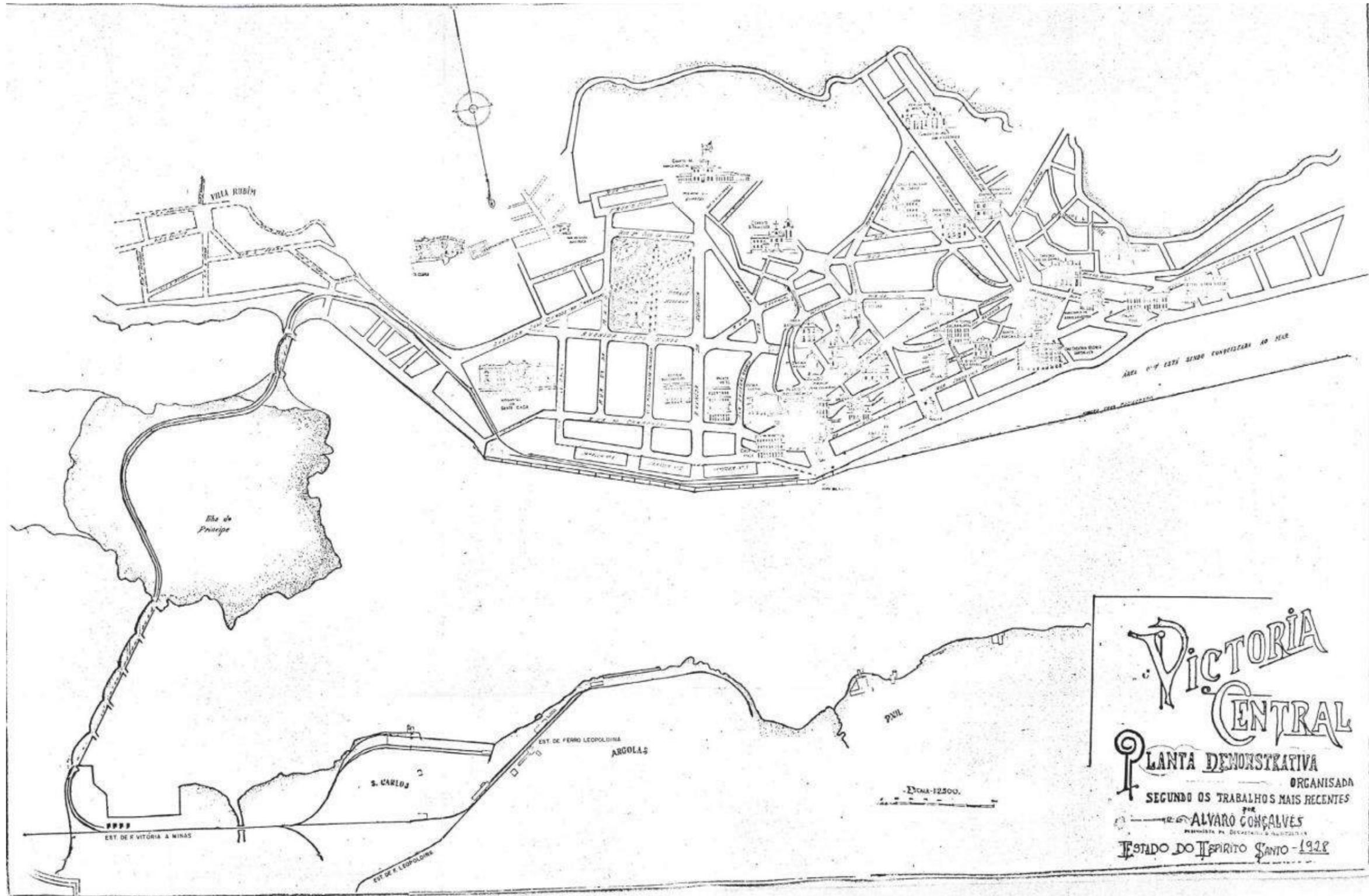
## ANEXOS

### Anexo A - Cronologia geral dos referentes históricos do Porto de Vitória

CRONOLOGIA DOS ANTECEDENTES DA CONSTRUÇÃO DO PORTO DE VITÓRIA (1545-1893)																	
1545	1551	1605	1631	1716	1740	1767	1808	1818	1849	1859	1860	1881	1882	1891	1892	1892-96	1893
Fundação da Santa Casa de Misericórdia (Vila Velha).	Fundação da Vila da Vitória (Vila Nova).	Hospital da Caridade de Nossa Senhora da Misericórdia junto à Capela da Misericórdia, no Largo Pedro Palácios (Vitória).	Mapa com identificação dos trapiches e engenhos (Vila Velha e Cariacica).	Registro dos Catareiros no Rio Maninho (Roças Velhas).	Primeiro canal construído no Brasil ligando a Baía de Vitória ao Rio Jucu, passando pelo Rio Marinho.	Primeiros aldeamentos da região de Vitória.	Carta Régia - Abertura dos portos às nações amigas de Portugal.	Relato do naturalista francês Saint-Hilaire sobre a travessia entre a ilha e o continente por barca.	Criação da Rua da Alfândega.	Construção do Cais das Colunas.	O Cais das Colunas passa a Cais do Imperador.	Primeiros estudos de viabilidade técnica sobre a instalação portuária.	Inauguração do Cais da Imperatriz.	Constituição de 1891 (criação dos estados federativos).	Inauguração do Jardim Municipal no lugar do Cais da Imperatriz.	Moniz Freire declara o foco de seu governo: a construção das linhas férreas e a ocupação do solo.	Novos estudos sobre a melhor localização para a instalação portuária.
CRONOLOGIA DO PERÍODO DE CONTRUÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL PORTUÁRIO (1895-1966)																	
1895	1896	1902	1903	1903	1904	1905	1905	1905	1906	1907	1908	1908	1909	1909	1909	1910	
Inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo. (posterior E.F. Leopoldina)	Plano de Saturnino de Brito (Novo Arrabalde)	Projeta-se a construção do Cais de atracação em Argolas (Vila Velha).	O Largo d'Alfândega passa a ser Praça Santos Dumont (Atual Praça Oito).	Inauguração da Capitania dos Portos (atual Casa Porto das Artes Plásticas).	Inauguração do primeiro trecho ferroviário da E.F.V.M.	Reforma do Jardim Municipal que passa a abrigar o Eden-Parque.	Inauguração da Estação São Carlos (Porto Velho) da E.F.V.M.	Relato dos catreiros no Rio Santa Maria da Vitória.	Criação oficial da Companhia Porto de Vitória (C.P.V.) e autorização para o início das obras.	Inauguração de serviço de bonde por tração animal. Estreia do cinematógrafo no Eden-Parque	Mudança da E.F.V.D. (Vitória-Diamantina) para E.F.V.M. (Vitória-Minas), de Diamantina (MG) para Itabira (MG).	Intensificação do comércio com Minas Gerais (MG).	Implantação do sistema de abastecimento de água.	Reforma da Praça Santos Dumont (antigo Largo da Alfândega).	Criação da Escola de Aprendizes Artífices do ES.	A Praça Santos Dumont passa a se chamar Praça Oito de Setembro.	
1910	1911	1912	1912	1912	1914	1916	1918	1918	1922	1924	1924	1924	1924	1925	1925		
Conclusão da Estrada de Ferro Sul, em Vila Velha e Eletrificação das linhas de bonde, em Vitória.	Início oficial das obras do Porto de Vitória.	Registro da Estação Vitória da Estrada de Ferro Sul (Vila Velha).	Inauguração do sistema de bondes elétricos dos dois lados da baía.	Inauguração do Hospital da Santa Casa.	Interrupção das obras do Porto de Vitória devido a Primeira Guerra Mundial.	Primeiros aterros da Avenida Capixaba, na região onde hoje se localiza a Avenida Jerônimo Monteiro.	Fundação do Sindicato dos Estivadores e dos Trabalhadores em Estiva de Minérios do Estado do Espírito Santo.	Fundação da Associação Beneficente dos Ferroviários da Estrada de Ferro Vitória-Minas (atual Hospital Estadual, em Vila Velha).	Aquisição da Ilha da Fumaça pela Família Guimarães.	Extinção do Eden-Parque.	Abertura da Avenida Capixaba (atual Avenida Jerônimo Monteiro).	Criação dos distritos de Argolas e Jucu, no município do ES, e anexados ao município de Vitória. Lei Estadual n.º 1.445, de 10 de julho de 1924.	A Companhia Porto de Vitória foi encampada pelo Serviço de Melhoramentos de Vitória.	Construção do Viaduto Caramuru.	Reinício das obras do Porto de Vitória.		
1926	1926	1926	1927	1927	1928	1928	1929	1929	1929	193-	1931	1932	1933-1945	1933	1933		
Início da construção do Edifício Glória (antigo Eden-Parque).	Início da construção dos três primeiros Armazéns do Porto de Vitória.	Origem do bairro Alagoano em Vitória.	Início da construção da Ponte Florentino Avidos.	Inauguração do prédio da Estação São Carlos da E.F.V.M. (atual Museu da Vale).	Circulação do primeiro jornal vespertino de A Gazeta e criação do trabalho infantil de pequeno jornaleiro	Inauguração da ES-080 entre Santa Leopoldina e Cariacica	Conclusão dos armazéns 1 e 2 do Porto de Vitória. 1ª da Festa de São Pedro na Baía de Vitória	Criação da fábrica de balas H. Meyerfreund & Cia. (atual Chocolates Garoto S/A), em um galpão na Prainha, em Vila Velha.	Criação do trabalho infantil de vendedor de balas.	Inauguração da Sociedade Técnica de Materiais (Sotema) e oficina de vagões de Itacibá, em Cariacica.	Vitória adquire o distrito de Vila Velha, desmembrado do extinto município de ES, pelo Decreto Estadual n.º 1.102, de 27 de abril de 1931.	Criação do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias dos Estados do Espírito Santo e Minas Gerais (SINDFER ES/MG).	Plano de Urbanização de Vitória por Henrique de Novaes.	Criação dos bairros operários: Vila Rubim, Ilha do Príncipe, Caratoira e Santo Antônio.	Criação dos bairros industriais: Aribiri e Argolas, em Vila Velha, com os "necessários bairros proletários satélites".		
1934	1934	193-	1935	193-	1937	1939	1940	1940	1941	1942	1942	1942	194-	1945	1945		
Inauguração do Parque Industrial Garoto, na Glória, em Vila Velha.	Reconhecimento do trabalho dos estivadores como categoria profissional, pelo Ministério do Trabalho.	Inauguração dos Correios de Vitória na Avenida Jerônimo Monteiro. Instalação do obelisco da Praça Oito.	Estação São Carlos da E.F.V.M. passa a se chamar Estação Pedro Nolasco.	Construção do Edifício Henrique Lage (antiga sede administrativa da Vale).	Inaugurado novo prédio da Estação Leopoldina no lugar da Estação Vitória. Inauguração do Liceu Industrial de Vitória.	Construção do "Cais do Avião", no bairro Santo Antônio, em Vitória. Conclusão do armazém 3 do Porto de Vitória.	Conclusão do Cais Comercial de Vitória. Registro do trajeto do trem em Vitória e do corte na pedra da Santa Casa.	Início da construção do Cais Eumenes Guimarães, conhecido como Cais de Minério ou Atalaia (Vila Velha).	Criado o Grupo Buaz Alimentos e a Fábrica de pregos, papel, comércio e distribuidora.	Criação da Companhia Vale do Rio Doce (prazo de validade 50 anos). Criação da Associação Atlética Vale do Rio Doce.	Criação da Siderúrgica Ferrostal em Cariacica (Cofavi).	Inauguração do relógio da Praça Oito. Estivadores compram o terreno para construção da Sede do Sindicato dos Estivadores.	Criação do ponto de apoio no "Chalé dos Ingleses" + "Pier dos Ingleses", em Vila Velha.	Ampliação do Cais Comercial de Vitória. Conclusão do armazém 5.	Inauguração do Cais Eumenes Guimarães e infraestrutura.		
1946	1950	1950	1950	1950	1952	1953	1956	1958	1959	1960	1962	1963	196-	1965	1966		
Registro de casas populares construídas pela Companhia Melhoramentos de Vitória, em Jardim América (Cariacica).	Registro do Carnaval de Congo em Sotema, em Cariacica.	Construção de nova plataforma de embarque - o Cais de Paul.	Início das obras de aterro da Esplanada Capixaba.	Início das obras de infraestrutura no governo Jones Santos Neves. (rodovias, pontes, escolas, hospitais, espaços públicos).	Inauguração da Escola Cerqueira Lima, em Jardim América (Cariacica).	Início da construção do prédio Sede do Sindicato dos Estivadores.	Primeira intervenção no Rio Marinho (represa para captação de água). Inauguração do Moinho Vitória do Grupo Buaz Alimentos.	Fundação da Associação Profissional dos Trabalhadores na Indústria Metalúrgica do ES, Canacica e criação do Sindicato dos Metalúrgicos do ES.	Inauguração do Cais de Paul e início das exportações de minério fino.	Finalização do Grande aterro da Esplanada Capixaba, Vila Rubim (Vitória) e Jardim América (Cariacica).	Estação Pedro Nolasco é desativada em Vila Velha e passa a funcionar em Cariacica.	Inauguração da Companhia Ferro e Aço de Vitória (Cofavi).	Extinção das linhas de bonde em Vitória.	Extinção das linhas de bonde em Vila Velha. Registro da Oficina de vagões e de carros de passageiros, em Cariacica.	Inauguração do Super Porto de Tubarão.		
CRONOLOGIA DO PERÍODO DE TRANSFORMAÇÕES E CONTINUIDADES PORTUÁRIAS (1967-2022)																	
1967	1973	1975	1975	1979	1979	1979	1980	1983	1984-1988	1985	1985	1986	1986				
Criação da Companhia de Pesca do ES (Copesa) no armazém 1 do Porto de Vitória; A.P.V. e estaleiros.	Início das obras do Cais de Capuaba (Vila Velha).	Transferência da comercialização integral de minério fino para o Porto de Tubarão (CST).	Segundo aterro na Vila Rubim.	Inauguração da Segunda Ponte ao Sul de Vitória ao continente.	Inauguração do Cais de Capuaba.	Início do uso de contêiner no transporte de cargas no Porto de Vitória.	Encerram as viagens Vitória-Rio pela Estação Ferroviária Leopoldina.	Criação da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa).	Período de operação do Projeto Domingo no Trem na E.F. Leopoldina.	Inauguração das instalações da Estação Pedro Nolasco em Cariacica.	Abertura de processo de tombamento do conjunto de galpões do Porto Comercial de Vitória.	Inauguração da Indústria e Terminal da Flexbras no Porto de Vitória.	Inauguração do Centro Cultural Carmélia Maria de Souza.				
1989	1992	1993	1993	1993	1995	1997	1998	2000	2006	2006	2007	2008	2011				
Arquivamento do processo de tombamento dos galpões do Porto de Vitória. Posterior construção do galpão anexo ao 4 e 5.	Privatização da Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST) que passa ser denominada ArcelorMittal.	ArcelorMittal adquire instalações da Companhia Ferro e Aço de Vitória (Cofavi).	Lei n.º 8.630/1993 (Modernização dos Portos).	Inauguração do Museu Capixaba do Negro (Mucane).	Inauguração das Eadis em Vitória.	Privatização da Companhia Vale do Rio Doce (C.V.R.D.) que passa a ser denominada Vale S.A.	Inauguração do Museu Vale no edifício da antiga Estação Pedro Nolasco (Vila Velha).	Criação da Associação dos Catareiros.	Plano Diretor do Município de Vitória e Vila Velha após Estatuto da Cidade-EC (2001). Armazém 1 protegido por lei municipal (PMV, 2006).	Abertura da Estação Porto (Espaço Cultural).	Plano Diretor do Município de Cariacica após EC. Inauguração da Prysmian em Vila Velha.	Criação da Associação dos Catadores de Ferro.	Fechamento da Estação Porto.				
2011	2011-13	2013	2015	2017	2018	2018	2018	2020	2020	2020	2020	2021	2022				
Reabertura de Processo de tombamento dos galpões do Porto de Vitória.	Obra de ampliação do Porto de Vitória.	Lei 12.815/2013 (facilita instalação de novos portos privados).	Suspensão das atividades dos catreiros na Baía de Vitória.	Plano de Desenvolvimento Integrado da PDUI da RMGV.	Inauguração da Buaz Alimentos em São Torquato, em Vila Velha.	Inauguração do Cpid, no antigo Morro da Companhia, em Cariacica.	Grupo Simec passa a ocupar o espaço da antiga Cofavi, no lugar da ArcelorMittal	Aprovação do tombamento dos galpões do Porto de Vitória.	Lei 14.047/2020 (dispensa licitação para arrendamento e potencializa os investimentos em obras portuárias).	Tombamento provisório dos Galpões do Centro Cultural Carmélia Maria de Souza e do IBC.	Autorização da Reforma da Estação Ferroviária Leopoldina.	Reforma do Porto Comercial de Vitória (demolição do bloco anexo entre os galpões 4 e 5).	Privatização do Porto de Vitória.				

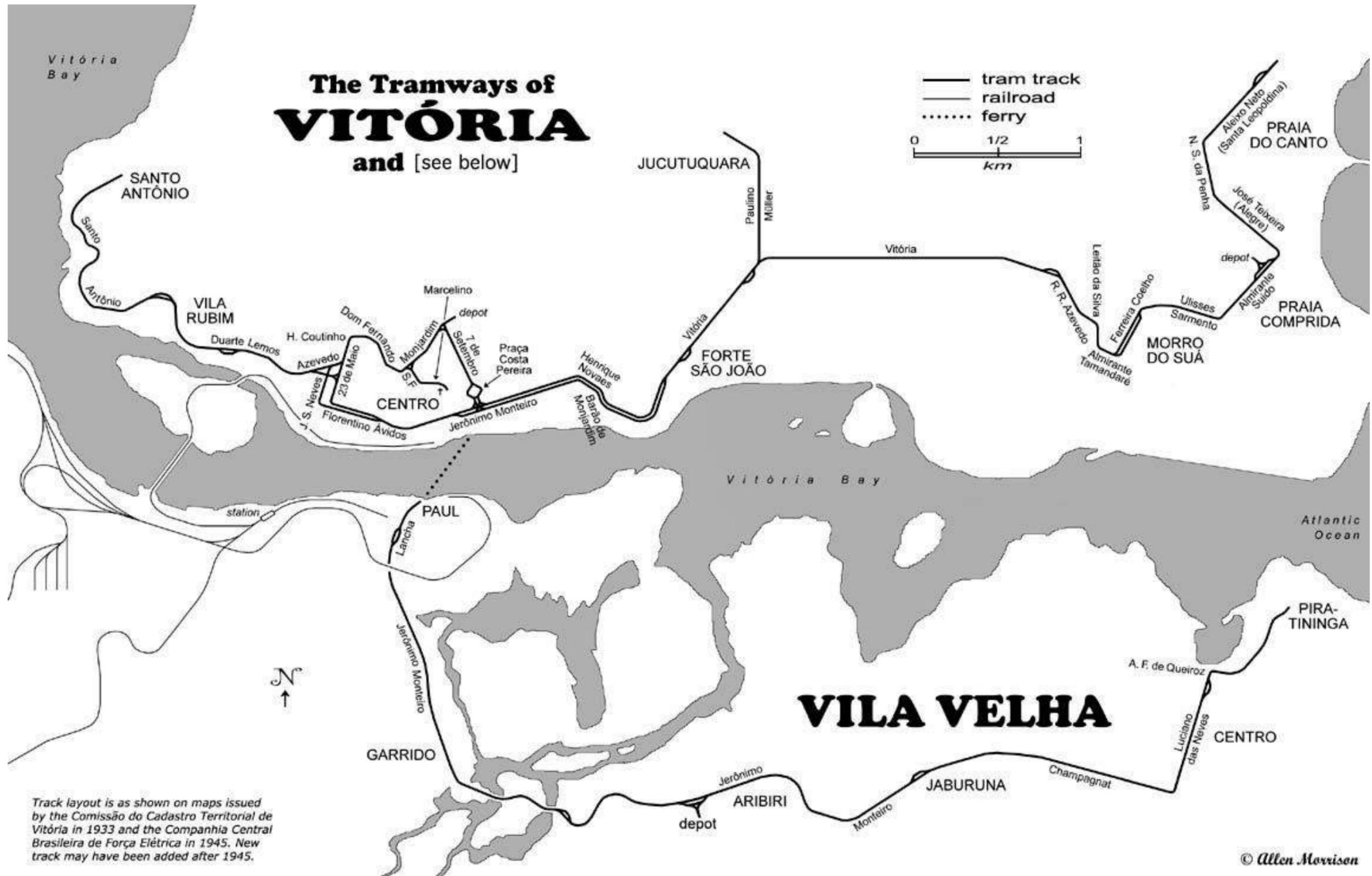
Fonte: Elaborado pela autora. Nota: A partir dos anos de 1980 (em destaque) inicia-se a disputa pelo patrimônio industrial portuário.

Anexo B - Planta demonstrativa da Victória Central em 1928



Fonte: Siqueira (1980).

Anexo C - Mapa das linhas de trem, bonde e balsa em Vitória e Vila Velha em 1945



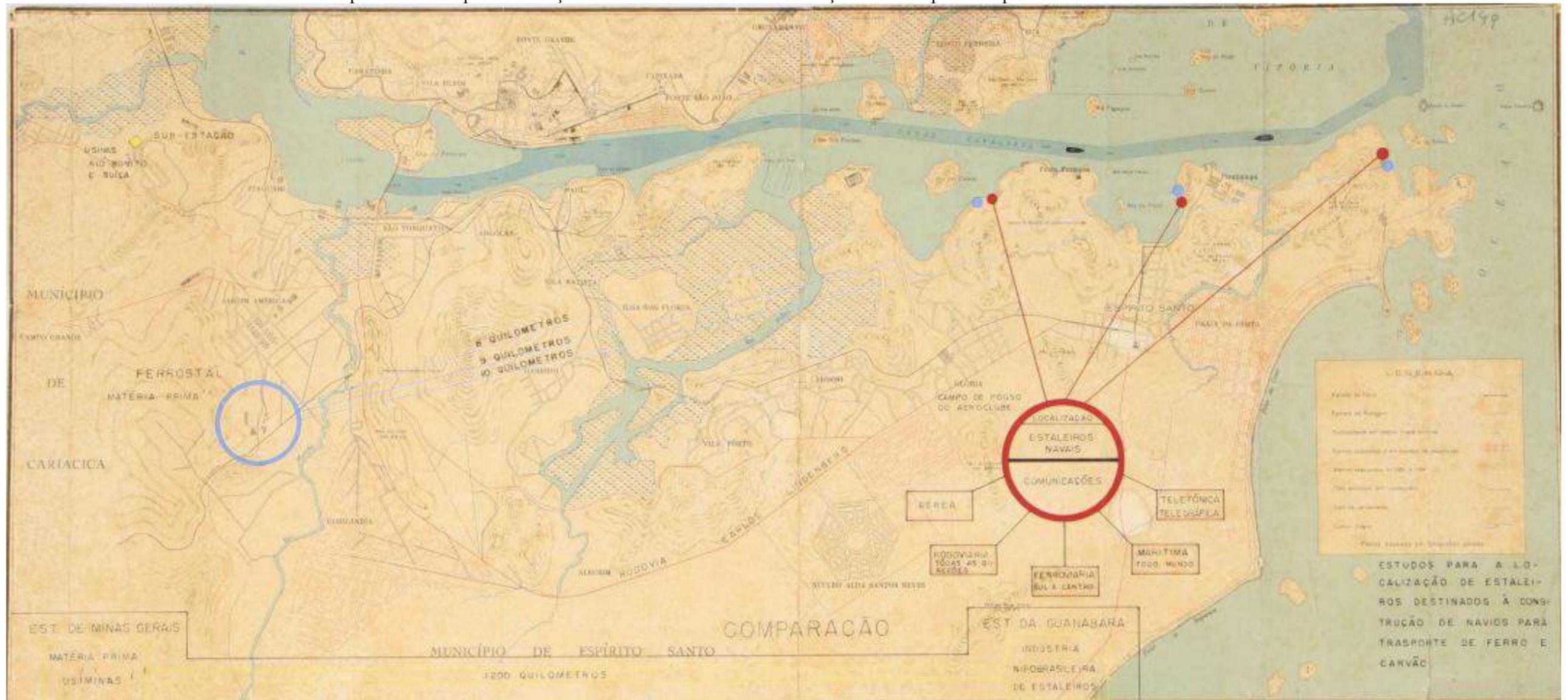
Fonte: Allen Morrison (1989).

Anexo D - Planta topo hidrográfica do Porto de Vitória em 1945



Fonte: Siqueira (1980).

Anexo E - Mapa de “Estudos para localização de estaleiros destinados à construção de navios para transporte de ferro e carvão” da década de 1950



Fonte: Silva (2017).

Anexo F - Ofícios de nº 22 e nº 25 de 1985 (Solicitação do tombamento do "Porto de Vitória e toda sua área")

OF.: Nº 25/85 - 18/07/85

CONSELHO ESTADUAL DE CULTURA  
REGISTRO N.º 26/85  
Vitória, 24 de julho de 1985

DA : ACAPEMA - Associação Capixaba de Proteção ao Meio Ambiente  
PARA : CONSELHO ESTADUAL DE CULTURA  
Att.: Sra. Ana Bernardes

Prezada Senhora

A Associação Capixaba de Proteção ao Meio Ambiente vem desenvolvendo nos últimos meses um processo de discussão junto a comunidade capixaba a respeito da implantação da indústria de Tubos Flexíveis - FLEXIBRAS S/A.

A definição da área do Porto de Vitória para instalação da mesma, passou por um processo totalmente antidemocrático, já que o projeto foi rejeitado pelo Conselho do Plano Diretor Urbano de Vitória e mais cinquenta entidades capixabas, sem qualquer consideração por parte do Prefeito municipal Berrado de Menezes e do Governador Gerson Camata.

O atual Porto de Vitória, quando construído em 1859 era apenas um cais de madeira, porém a partir de 1891 passou a ser a mola mestra que faz da Ilha de Vitória um polo de crescimento e desenvolvimento.

De acordo com Penha Siqueira em "O Desenvolvimento do Porto de Vitória 1870-1940" (1984), a vida econômica de Vitória e do Espírito Santo é refletida na evolução do Porto que por sua vez contribuiu para a evolução social, econômica e política do estado, modificando o próprio espaço ocupado pela cidade de Vitória.

É de conhecimento público que o Porto vem sendo desativado desde 1973 e qualquer destinação a ser dada à área não pode prescindir de uma ampla discussão junto a todos os setores da sociedade capixaba.

Por estarmos assistindo a esta tentativa de descaracterização deste patrimônio histórico capixaba e preocupados com o futuro do centro da cidade de Vitória, vimos recorrer a este Conselho e solicitar o imediato tombamento do Porto de Vitória e toda sua área em nome da preservação de nossos valores.

CEC - Fls. n.º

Estamos enviando em anexo material relativo a implantação da indústria na área do Porto e nos colocamos à disposição para possíveis esclarecimentos que possam acelerar o processo, por considerar esta, uma questão emergencial.

Certos de podermos contar com vosso empenho, agradecemos.

Atenciosamente

*Cloves Mendes Neto*  
CLOVES MENDES NETO  
PRESIDENTE

Associação Capixaba de Proteção ao Meio Ambiente  
ACAPEMA

CEC - Fls. n.º

CEC - Fls. n.º

Vitória, 29 de maio de 1985

OF. Nº 22/85

DO: PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO CAPIXABA DE PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE  
AO: Governador do Estado do Espírito Santo  
Exmº. Sr. Dr. GERSON CAMATA

Senhor Governador:

Vimos, por meio deste, fazer chegar as mãos de V. Exª. o abaixo assinado, em anexo, contendo 3.588 assinaturas, contrário à implantação da FLEXIBRAS S/A na Ilha do Príncipe, nesta capital, com vistas a uma reconsideração por parte deste Poder Executivo, em função dos diversos pontos conflitivos existentes, sobretudo a vontade popular, que aqui se faz representar.

Acreditando serem suficientes as argumentações já apresentadas e sabedores da plataforma democrática, em consonância com a reforma política advinda em nosso país, características desse Governo, firmamos nossos imensos protestos de elevada estima e consideração.

Subscrevemo-nos,

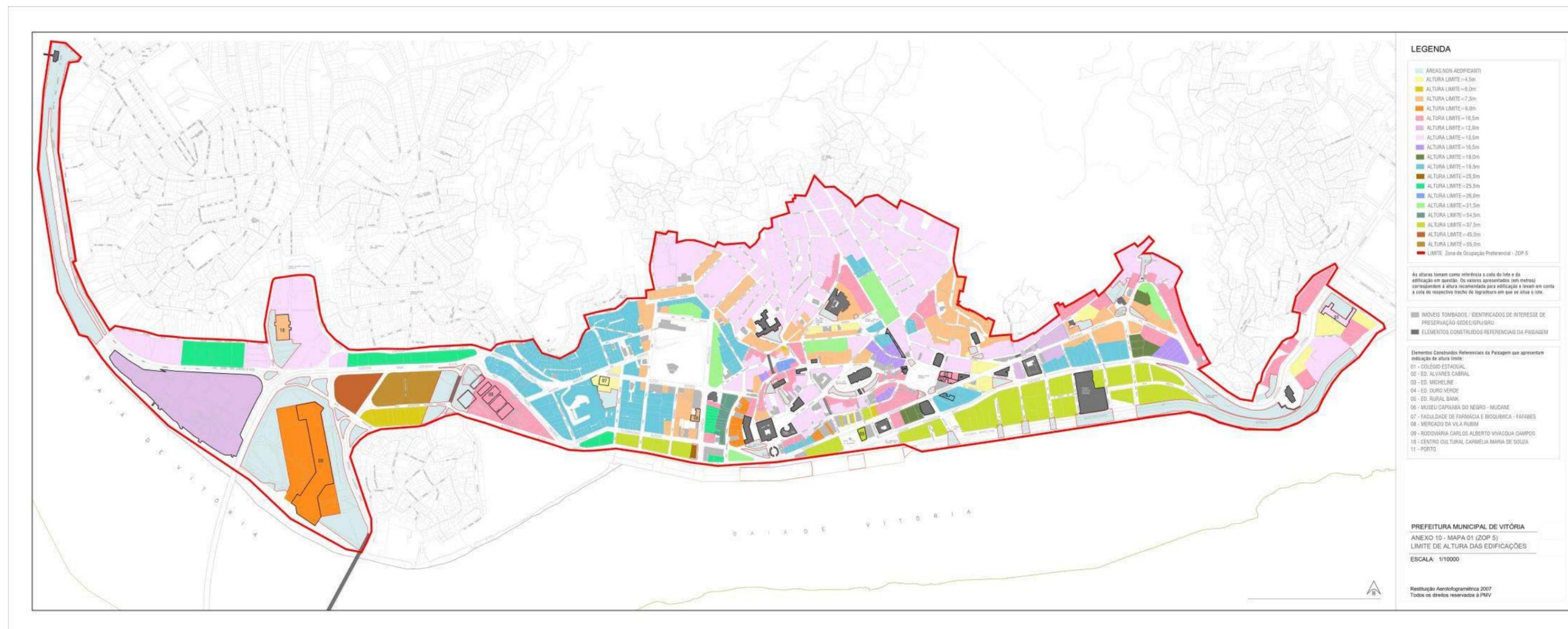
Atenciosamente

*Cloves Mendes Neto*  
CLOVES MENDES NETO  
Presidente da Associação Capixaba de Proteção ao Meio Ambiente

1643

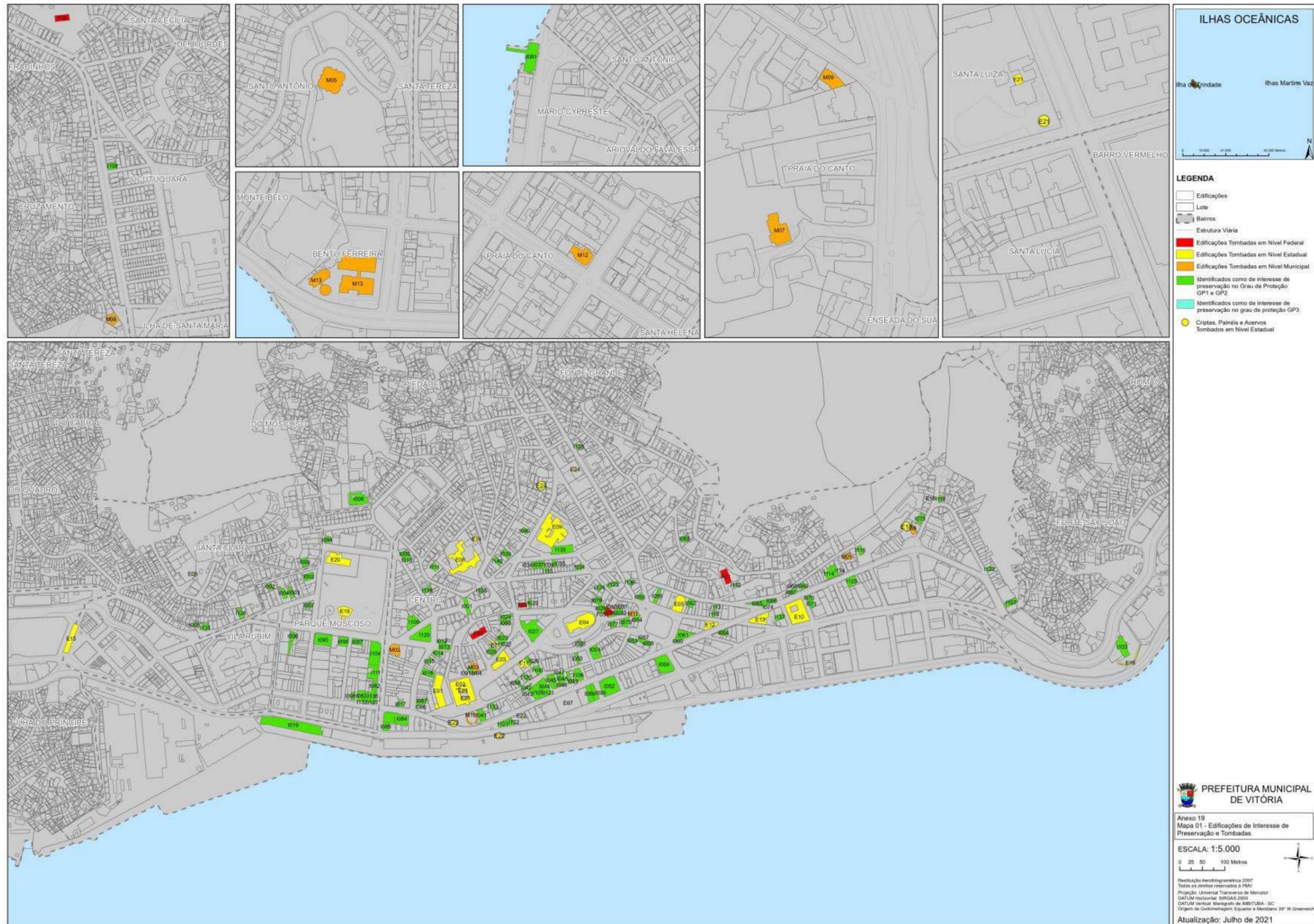
Fonte: Secult-ES.

Anexo G - Mapa do limite de altura das edificações do Centro Histórico de Vitória



Fonte: Prefeitura Municipal de Vitória (2018).

Anexo H - "Mapa 01" das edificações de interesse de preservação e tombadas em 2021



Fonte: Prefeitura Municipal de Vitória (2021).