

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
CENTRO DE ARTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARTES-MESTRADO-PPGA

LÍVIA SANTOS DE MORAIS

**PORTO DE VITÓRIA: ARMAZÉNS DO SÉCULO XX PATRIMÔNIO
INDUSTRIAL E MEMÓRIA DO TRABALHO**

VITÓRIA-ES

2014/1

LÍVIA SANTOS DE MORAIS

**PORTO DE VITÓRIA: ARMAZÉNS DO SÉCULO XX PATRIMÔNIO
INDUSTRIAL E MEMÓRIA DO TRABALHO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Artes da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Artes na área de Patrimônio Cultural.
Orientador: Prof. Dr. Nelson Pôrto Ribeiro

VITÓRIA-ES

2014/1

Dados Internacionais de Catalogação-na-publicação (CIP)
(Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo, ES, Brasil)

M827p Morais, Lívia Santos de, 1985-
Porto de Vitória : armazéns do século XX patrimônio industrial
e memória do trabalho / Lívia Santos de Morais. – 2014.
163 f. : il.

Orientador: Nelson Pôrto Ribeiro.

Coorientadores: Almerinda da Silva Lopes, Luciana Nemer
Diniz.

Dissertação (Mestrado em Artes) – Universidade Federal do
Espírito Santo, Centro de Artes.

1. Patrimônio cultural. 2. Espírito Santo (Estado) – História. 3.
Vitória, Porto de (Vitória, ES). I. Ribeiro, Nelson Pôrto. II. Lopes,
Almerinda da Silva, 1947-. III. Diniz, Luciana Nemer. IV.
Universidade Federal do Espírito Santo. Centro de Artes. V.
Título.

CDU: 7

LÍVIA SANTOS DE MORAIS

**PORTO DE VITÓRIA: ARMAZÉNS DO SÉCULO XX PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E
MEMÓRIA DO TRABALHO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação do Centro de Artes da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Artes na área de Patrimônio Cultural.

Aprovada em 02 de abril de 2014.

COMISSÃO EXAMINADORA

Prof. Dr. Nelson Pôrto Ribeiro
Universidade Federal do Espírito Santo
Orientador

Profa. Dra. Almerinda da Silva Lopes
Universidade Federal do Espírito Santo

Profa. Dra. Luciana Nemer Diniz
Universidade Federal Fluminense

Dedico a realização deste trabalho ao meu esposo, Mateus, a meu filho João, à minha irmã Esther e minha mãe Ana.

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, Ana e Zeca, pelo estímulo aos estudos e ao trabalho, pela amizade, amor e dedicação.

Ao meu esposo, Mateus, pelo amor e apoio incondicionais. Ao meu filho João, por fazer parte da minha vida.

À querida irmã, Esther, pela paciência e pelas inúmeras demonstrações de amizade, atenção e suporte na diagramação.

À Veronica, Fabrício, Helena e Marcos por fazerem parte de minha vida.

À Adir, Pedro, Maria Regina, Gracinha, Monique, Cris, Meri, Cláudia, Pati, Flávia, Isa, Luli, Fernanda, Geralda e Damiane pelo incentivo na conquista dessa etapa.

Ao professor Nelson Pôrto Ribeiro, por me conceder inúmeras oportunidades de desenvolvimento, e no sugerido o título da minha dissertação.

As professoras Almerinda da Silva Lopes e a Luciana Nemer Diniz pelas correções e sugestões valiosas na dissertação.

A Maria Angelica Tulli Netto, representando a Secult, na disponibilização dos materiais e boa vontade para ajudar.

À Secretaria do Patrimônio da União, nas figuras de Rosileni N. Klein Nogueira pela ajuda norteadora e a José Carlos de Oliveira Machado pela orientação jurídica, ideias para a dissertação e boa vontade em ajudar.

Aos colegas de trabalho da Codesa pela paciência e pelas conversas informais que serviram de muita ajuda.

Aos funcionários das seguintes instituições Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, Arquivo Municipal de Vitória, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), Instituto Jones dos Santos Neves e Biblioteca Central.

*“(...) todo monumento histórico é também
monumento artístico”.*

Alois Riegl

*“(...) aquilo que não se considera notável
pode se tornar válido em outros tempos”.*

Max Dvořák

RESUMO

Esta dissertação aborda a história do Espírito Santo em paralelo com a história do Porto de Vitória, visando, com isso, incentivar e estimular o estudo da cultura capixaba. Para isso, realizou-se uma pesquisa, em fonte secundária, do Brasil Colônia, Império, da década de 60 até a atualidade. Procurou-se dar ênfase ao objeto em estudo, isto é, aos cinco armazéns existentes no Cais Comercial de Vitória, sendo necessário um levantamento das fontes primárias. Foi feita uma sessão fotográfica dos armazéns e prédios e um levantamento das plantas pertencentes à Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). Para tal, o recorte escolhido foi o de 1908 a 1959, período relevante para o estudo em questão. Foram reunidas grandes quantidades de documentos dos armazéns do porto, tentando, com isso, construir um inventário tendo como um dos focos chegar à data mais aproximada de fundação desses armazéns. Buscou-se estar em sintonia com a linha do patrimônio cultural e patrimônio industrial. Foi feito um estudo sobre a preservação e tombamento e foram apresentados alguns projetos e outras alternativas de utilização desses espaços que têm como pano de fundo ampliar a relação cidade-porto.

Palavras-chave: Porto de Vitória-ES. Armazéns do século XX. Patrimônio cultural. Patrimônio industrial. Preservação.

ABSTRACT

This dissertation discusses the history of the Espírito Santo in parallel with the history about port of Vitória, aiming thereby to encourage and stimulate the study of capixaba culture. For this, a survey was done in secondary source of the colonial Brazil, Empire and the 60s to the present. We tried to emphasize the object under study, this is, the five existing warehouses in Cais Comercial of Vitória, a research was required at primary source. A photo shoot of warehouses and buildings and a survey of plants belonging to the Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) was taken. To this end, the cut chosen was the years from 1908 to 1959 , relevant to the study in question. Large quantities of documents in the warehouses of the port were pooled, trying thereby to build an inventory having as a focus to get closer to the date of foundation of these warehouses. We tried to be in line with the line of cultural heritage and industrial heritage. A study on the preservation and restoration was done and some projects or other alternative uses of those spaces who has as backdrop extend the port-city relationship were presented.

Keywords: Port of Vitória-ES. Warehouses of the twentieth century. Cultural heritage. Industrial heritage. Preservation.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1- Vídeo postado sobre dragagem e ampliação do Cais Comercial.....	23
Figura 2 - Parte da lateral do Armazém 1.....	30
Figura 3 – Armazéns 1 - Adaptações elétricas.	31
Figura 4 - Outra parte da lateral do Armazém 1.	32
Figura 5 - Exposição da estrutura e dos tijolos de uma janela do Armazém 1.	33
Figura 6 - Vista geral da lateral do Armazém 1.	33
Figura 7 - Vista geral do Armazém 1.	34
Figura 8 - Vista geral do Armazém 1.	35
Figura 9 - Detalhe parte frontal do Armazém 1.....	35
Figura 10 - Vista da Avenida Elias Miguel do Armazém 1.	36
Figura 11 - Vista geral do Armazém 1.	37
Figura 12 - Parte interna do Armazém 2.	37
Figura 13 - Visão baixa do Armazém 2.....	38
Figura 14 - Placa da empresa contratada Fried Krupp Grusonwerk A.G. de 1927.	38
Figura 15 - Vista geral do Armazém 2.	39
Figura 16 - Vista da Avenida Elias Miguel do Armazém 2.	40
Figura 17 - Vista geral do Armazém 2.	40
Figura 18 - Vista interna do Armazém 3.	41
Figura 19 - Placa presente no interior do Armazém 3.	42
Figura 20 - Vista geral do Armazém 3.	42
Figura 21 - Vista lateral do Armazém 3.	43
Figura 22 - Detalhes do Armazém 3.....	44
Figura 23 - Vista da Avenida Elias Miguel do Armazém 3.	44
Figura 24 - Vista geral do Armazém 3.	45
Figura 25 - Vista geral dos armazéns 4 e 5.....	46
Figura 26 - Vista da fachada do Armazém 4.	46
Figura 27- Prédio 4 e Armazém 4 vistos da Avenida Getúlio Vargas.....	47
Figura 28 - Prédio 4 e Armazém 4 vistos ao nível da Avenida Getúlio Vargas.	48
Figura 29 - Placa situada no Armazém 4.	49
Figura 30 - Interior do Armazém 5.....	49
Figura 31 – Vista interna do Armazém 5.	50

Figura 32 - Vista geral do prédio 5 e Armazém 5.	50
Figura 33 - Armazém 5 visto da Avenida Getúlio Vargas.....	51
Figura 34 - Vista geral do prédio 5 e Armazém 5.	52
Figura 35 - Anexo do porto.	52
Figura 36 - Vista aérea atual.	53
Figura 37 - Prédio 5: fachada frontal e fundos, desenho de Rita de Cássia.....	54
Figura 38 - Prédio 5: Fachada lateral direita, desenho de Rita de Cássia.....	55
Figura 39 - Armazém 5: fachada frontal, fachada lateral esquerda, desenho de Rita de Cássia.	56
Figura 40 - Armazéns 4 e 5: fachada frontal, fachada fundos, fachada lateral direita, fachada lateral esquerda, desenho de Rita de Cássia.	57
Figura 41 – Galpão (anexo) entre os armazéns 4 e 5, cópia de Adriana.	58
Figura 42 - Planta da fachada (lado da rua), corte AA , e planta baixa do Armazém 4, desenhistas possíveis José Pedro Vieira Gomes e Divanilda S. Gonçalves.....	59
Figura 43 - Prédio 4: fachada frontal, desenho de Lourdes Z.K.R. e cópia de Silvana M.	60
Figura 44 - Prédio 4: fachada lateral, desenho de Lourdes Z.K.R. e cópia de Vera Lucia.....	61
Figura 45 - Prédio 4: fachada frontal, fachada fundos, desenho de Rita de Cássia.	62
Figura 46 - Armazém 3 e escritórios, desenho de Lourdes.	63
Figura 47 - Armazém 3: fachadas frontal, fundos e laterais esquerda e direita, desenho de Hudson.	64
Figura 48 - Armazém 2: fachadas frontal, fundos e laterais esquerda e direita, desenho de Joel.	65
Figura 49 - Armazém 2: alfandegado, desenho de Cláudia.	66
Figura 50 – Armazém 2: corte da tesoura, desenho de Luiz e cópia de Vania.....	67
Figura 51 - Armazém 1: fachadas frontal, fundos, laterais esquerda e direita e da caixa d'água frontal e fundos, desenho de Hudson.....	68
Figura 52 – Eutychio d'Olivier. Rua do Comercio (Porto dos Padres), 1908.....	74
Figura 53 - Eutychio d'Olivier. Porto dos Padres, 1908.....	75
Figura 54 – Autoria desconhecida. Armazéns particulares no Cais da Alfândega, 1908.	81
Figura 55 - Planta representativa da “Planta Geral da Cidade de Vitória em 1895” elaborada por André Carloni em 1967.....	83

Figura 56 – Arcesislau Soares, vista geral do Porto de Vitória, 1912.....	84
Figura 57 - Porto de Vitória - seção transversal ao cais - projeto.....	90
Figura 58 - Movimento marítimo nacional e estrangeiro do Porto de Vitória de 1908 a 1920, entradas de navios.	91
Figura 59 – Autoria desconhecida. Construção do primeiro armazém do cais do Porto.....	95
Figura 60 – Autoria desconhecida. Fundações dos armazéns (1 e 2) do cais do Porto.	96
Figura 61 – Autoria desconhecida. Porto de Vitória - Armazéns 1 e 2 em construção.	97
Figura 62 – Autoria desconhecida. Aspecto da construção dos armazéns 1 e 2; 12-01-1928.....	102
Figura 63 – Autoria desconhecida. Armazéns 1 e 2 concluídos e o 3 em fase de construção.....	105
Figura 64 - Quartel da Polícia, 1932. Aspecto com vista para o Parque Moscoso e Bahia de Vitória.	106
Figura 65 – Studio Quintas, Francisco Quintas. Vista panorâmica de Vitória, 1945.	109
Figura 66 – Autoria desconhecida. Armazém 3 em atividade.....	110
Figura 67 – Autoria desconhecida. Armazéns 2 e 3 do Porto de Vitória.....	111
Figura 68 – Studio Mazzei. Vagões e Armazém 3 já concluídos.	112
Figura 69 – Foto Arte. Vista panorâmica da cidade, 1938.....	114
Figura 70 – Alfredo Mazzei. Canteiro de obra (à esquerda) e fundação (à direita) do Armazém 4 (ao fundo Armazém 3).....	116
Figura 71 - Alfredo Mazzei. Fundação do Armazém 4 (ao fundo Armazém 5).	117
Figura 72 - Alfredo Mazzei. Fundação do Armazém 4 (ao fundo Armazém 3).	118
Figura 73 - Alfredo Mazzei. Fundação do Armazém 4.....	118
Figura 74 - Alfredo Mazzei. Construção do Prédio 4 (ao fundo Armazém e Prédio 5).	120
Figura 75 - Alfredo Mazzei. Construção do Prédio 4.	121
Figura 76 – Autoria desconhecida. Prédios 4 e 5 e Armazéns 4 e 5 concluídos (sem Anexo).....	122
Figura 77 - Armazém 1 em processo de tombamento.....	136
Figura 78 - Planta baixa do Centro de Memória do Porto, do OGMO, da área	

operacional da Codesa e da praça de acesso ao Armazém 1.	144
Figura 79 - Interior do Centro de Memória do Porto.....	145
Figura 80 - Praça em frente ao Armazém 1.....	146
Figura 81 - Interior da Estação Porto.	148
Figura 82 – Autoria desconhecida. Cais Comercial em reforma, 28 de abril de 1926.	151
Figura 83 – Autoria desconhecida. Fotografia aérea do Porto de Vitória, década de 80.	152

LISTA DE SIGLAS

APEES	Arquivo Público do Estado do Espírito Santo
BRT	Transporte Rápido por Ônibus
Canenge	Carneiro Neves Engenharia Projetos e Consultoria Ltda
CEC	Conselho Estadual de Cultura
CMPC	Conselho Municipal de Política Cultural de Vitória
Codesa	Companhia Docas do Espírito Santo
ES	Espírito Santo
Iphan	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
M	Mensagens dos Presidentes das Províncias
OGMO	Órgão Gestor de Mão de Obra
PMC	Plano Municipal de Cultura
PMV	Prefeitura Municipal de Vitória
RM	Relatórios Ministeriais
SADNPEES	Sindicato dos Amarradores e dos Desatracadores de Navios nos Portos do Estado do Espírito Santo
Secult	Secretaria de Estado da Cultura
Sedec	Secretaria de Desenvolvimento da Cidade de Vitória
SEMC	Secretaria Municipal de Cultura

SEP	Secretaria Especial de Portos
Settre	Secretaria de Turismo, Trabalho e Renda
Sindiappes	Sindicato dos Artistas Plásticos Profissionais do Espírito Santo
SPU	Secretaria do Patrimônio da União
Ufes	Universidade Federal do Espírito Santo

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	17
1 ARQUEOLOGIA INDUSTRIAL E PATRIMÔNIO INDUSTRIAL	20
1.1 SITUAÇÃO ATUAL DOS ARMAZÉNS NO PORTO DE VITÓRIA	29
1.2 PLANTAS DOS ARMAZÉNS	54
2 BREVE HISTÓRICO DO PORTO DE VITÓRIA E O SURGIMENTO DOS ARMAZÉNS DO CAIS COMERCIAL	69
2.1 COLÔNIA, IMPÉRIO E REPÚBLICA	69
2.2 DO GOVERNO DE JERONYMO MONTEIRO AO DE FRANCISCO LACERDA DE AGUIAR (1908-1959).....	86
2.3 DÉCADA DE 60 ATÉ A ATUALIDADE	122
3 PRESERVAÇÃO E TOMBAMENTO	128
3.1 TEORIA E LEIS FEDERAIS, ESTADUAIS E MUNICIPAIS.....	128
3.2 ACOMPANHAMENTO DOS PROCESSOS ADMINISTRATIVOS MUNICIPAIS E ESTADUAIS.....	136
3.3 ARMAZÉNS: BENS DA UNIÃO, DO ESTADO OU DA CODESA?.....	140
4 MÚLTIPLAS RELAÇÕES DOS ARMAZÉNS COM A SOCIEDADE	142
4.1 TRANSPORTE RÁPIDO POR ÔNIBUS (BRT)	142
4.2 PROJETO DO CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E MEMÓRIA DO PORTO DE VITÓRIA.....	143
4.3 ESTAÇÃO PORTO: COMO ESPAÇO DE CULTURA.....	146
4.4 RELAÇÃO PORTO E CIDADE.....	149
CONCLUSÃO	156
REFERÊNCIAS	159

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objeto o estudo do Cais Comercial, localizado no Complexo Portuário de Vitória, sobretudo de seus armazéns que serão analisados sob a perspectiva de monumento histórico, do patrimônio industrial e de sua representação simbólica no imaginário capixaba. Devido à riqueza e complexidade dessa história é necessário um recorte. Assim, o período analisado compreende a primeira metade do século XX, no ano de 1908, até o ano de 1959. A escolha do recorte cronológico deve-se ao fato da construção nesse período, de um porto moderno e aparelhado com guindastes, pontes rolantes, armazéns, iluminação elétrica, linhas férreas, entre outros. Ou seja, o porto deixou de ter as características de porto colonial onde as embarcações fundeavam ao largo e se tornou oficialmente organizado passando a oferecer condições técnicas e operacionais eficientes e seguras na atracação de navios.

O Cais Comercial é composto por quatro berços¹ de atracação e onde se encontram os prédios administrativos da empresa e os armazéns que remontam ao século passado. Desde o Brasil Colônia essa área era composta por atracadouros naturais e havia movimentação de mercadorias. O Cais Comercial é uma área que passou por aterros e foi a que primeira sofreu modificações em sua estrutura rudimentar para atender à corrente da modernização e está localizado em Vitória, capital do estado.

Atualmente, o Porto de Vitória passa por reformas que têm como fundamentação o aumento da capacidade de movimentação de cargas e para tal, armazéns e prédios administrativos serão demolidos em benefício de uma sobrevida comercial. Entretanto, não foi feito um estudo de forma preliminar que aprofundasse sobre a importância cultural e arquitetônica desses armazéns no intuito de uma classificação enquanto patrimônio histórico que justificasse sua preservação.

Com o tema Porto de Vitória, propõe-se trabalhar sob a ótica do patrimônio cultural e da arqueologia industrial, já que não existem muitos estudos específicos nesse campo, em especial quando foca-se naquilo que se pode intitular de patrimônio

¹ São locais de atracação e de movimentação das cargas as serem embarcadas e descarregadas.

portuário. Será analisada a noção de patrimônio industrial e sua aplicabilidade em zonas portuárias. Sendo os armazéns entendidos como detentores de uma memória coletiva que se aplica não apenas a uma memória do trabalho como também às implicações simbólicas que emanam deste espaço. Todavia, um dos objetivos é chegar de uma maneira científica à conclusão da relevância histórica e patrimonial dos armazéns do Cais Comercial. Segundo Kühn (2009), o patrimônio industrial é o produto da cultura industrial que é constituído de um rico acervo de valores ligados à história, à tecnologia, à sociedade, à arquitetura e à ciência. A partir disso, no Porto de Vitória, os cinco armazéns fazem parte do legado portuário, da história do Espírito Santo, enfim, do patrimônio industrial. Já a arqueologia industrial estuda de maneira interdisciplinar os vestígios do patrimônio industrial visando compreender o passado e o presente da indústria.

O que se pode afirmar é que, antes de qualquer decisão, os armazéns devem ser analisados intrinsecamente, não apenas enquanto artefatos, mas também enquanto continuadores de uma prática portuária secular, já que desde o século XVI esta região é “porto”. Isto pode ser comprovado por meio de estudos históricos e iconográficos, levantamentos cadastrais e prospecções arqueológicas. Estudos que contribuam para a formação de uma memória do porto, do trabalho portuário e das práticas portuárias históricas, situando, com isso, o complexo em seu contexto urbano, social, cultural, econômico, objetivando a preservação desse monumento da indústria.

Enfim, procuraremos demonstrar como os armazéns são um patrimônio industrial e, como tal, devem ser preservados e sua conservação é motivada por seu valor histórico e simbólico; constituindo-se este tombamento em uma ação cultural de relevância para a cidade de Vitória.

O primeiro capítulo, *Arqueologia Industrial e Patrimônio Industrial*, será teórico. Na linha do patrimônio material serão trabalhados principalmente os conceitos de patrimônio industrial e arqueologia industrial de Beatriz Mugayar Kühn e também de patrimônio cultural de Françoise Choay. Serão divulgadas fotografias e plantas atuais dos armazéns como forma de enriquecimento da análise dos armazéns.

No segundo capítulo, *Breve histórico do porto de vitória e o surgimento dos armazéns do Cais² Comercial*, o objetivo é familiarizar o leitor com o cenário portuário em conjunto com a história do Estado do Espírito Santo, buscando focar na historicidade dos armazéns do Porto de Vitória. Ou seja, será feita uma descrição cronológica do Porto de Vitória. O estudo será do Brasil Colônia até a atualidade, tendo como recorte principal os anos de 1908 a 1959. Este capítulo tem por finalidade realizar um inventário dos armazéns, buscando encontrar as datas mais próximas de suas construções.

No terceiro capítulo, *Preservação e Tombamento*, será estudado o monumento histórico e as práticas de conservação aplicadas no Brasil e no Espírito Santo. Os referenciais teóricos serão Sônia Rabelo Castro e Max Dvořák. Será feito um acompanhamento dos processos administrativos, municipal e estadual, de tentativa de tombamento dos armazéns. Por fim, chegará à conclusão junto a Secretaria do Patrimônio da União de que os Armazéns são até a presente data bens da União.

No quarto capítulo, *Múltiplas Relações dos Armazéns com a sociedade*, estudar-se-ão medidas alternativas de uso para os armazéns. Será analisado o uso dos armazéns 1, 2 e 3 para o Transporte Rápido por Ônibus (BRT). O Projeto de Documentação e Memória do Porto de Vitória de transformar o Armazém 1 em um espaço cultural e artístico. A utilização do Armazém 5, como Estação Porto, como local de eventos culturais e turísticos. Por fim, o estudo da relação porto-cidade.

² Plataforma em parte da margem de um rio ou porto de mar ao qual atracam os navios e onde se faz o embarque ou desembarque de pessoas e/ou mercadorias.

1 ARQUEOLOGIA INDUSTRIAL E PATRIMÔNIO INDUSTRIAL

Com a revolução documental foi possível uma ampliação das fontes de análise para o historiador. Outras fontes, além da escrita, tornaram-se relevantes para o estudo da História. Tendo como base essa revolução, foi feita nesta dissertação, a utilização de fotografias antigas, cartões postais, plantas, documentos governamentais e relatórios particulares da Codesa, além da análise da estrutura atual dos armazéns do Porto de Vitória.

A história das mentalidades sofre mudanças de ideias, em que tudo se torna fonte para o historiador, servindo, conforme Jacques Le Goff (2003), para conduzir a psicologia coletiva da sociedade. Buscam-se dados das profundezas do cotidiano. Os discursos dos homens são restos de culturas e mentalidades. Tradição, costumes, hábitos, maneiras pelas quais se reproduz mentalmente a sociedade. A história das mentalidades não pode ser feita sem estar estreitamente ligada à história dos sistemas culturais, dos sistemas de crenças, de valores, de equipamento intelectual, no seio dos quais as mentalidades são elaboradas, viveram e evoluíram.

Segundo Françoise Choay (2001), a noção de monumento histórico e as práticas de conservação extravasaram os limites da Europa, onde tiveram origem. Choay chama de monumento tudo o que for edificado por uma comunidade de indivíduos para rememorar ou fazer com que outras gerações de pessoas rememorem acontecimentos, sacrifícios, ritos ou crenças. Para a historiadora, o monumento constitui uma garantia das origens e dissipa a inquietação gerada pela incerteza dos começos. E ainda, é a ação dissolvente que o tempo exerce sobre todas as coisas naturais e artificiais. Ela tenta combater a angústia da morte e do aniquilamento. Françoise escreve que o monumento se assemelha ao universo cultural. O conceito de patrimônio se ampliou após a Segunda Guerra Mundial e "(...) as arquiteturas dos séculos XIX e XX foram progressivamente integradas à categoria de monumentos históricos" (CHOAY, 2001, p.99).

A Diretoria Executiva da Codesa, no dia 03 de abril de 2012, publicou no seu site oficial a seguinte informação:

A Companhia Doca do Espírito Santo – CODESA informa que não existe nada oficial sobre uma possível demolição dos armazéns do Porto de Vitória. O assunto veio à tona a partir da obra de reforma e ampliação do Cais Comercial de Vitória, que iniciou em 2011 e será concluída em dezembro deste ano, e não inclui a derrubada dos armazéns³.

O motivo de tal explicação são as notícias publicadas em jornais de circulação local e na internet da possível demolição dos armazéns do Porto de Vitória.

No mesmo dia dessa publicação, pela Codesa, aconteceu no auditório da Secretaria Municipal de Cultura (SEMC), situada à Rua Treze de Maio, 47, Centro - Vitória - ES, a trigésima segunda reunião ordinária do Conselho Municipal de Política Cultural de Vitória (CMPC). A reunião teve como pauta: Plano Municipal de Cultura (PMC), Edital de Circulação 2012 e Armazéns. Ficou registrado na ata o seguinte:

Reginaldo Secundo avisou aos conselheiros que um abaixo-assinado contra a demolição dos Armazéns 4 e 5 tem mobilizado adesões na internet, além de movimentar um debate mais sério referente “a onda de desmantelamento dos equipamentos culturais da cidade de Vitória”. [...] A seguir, o conselheiro Alcione fez alguns esclarecimentos referentes à suposta demolição dos Armazéns 4 e 5. Segundo Alcione, foi divulgado um vídeo pela internet que projetava a reforma e a ampliação do Cais Comercial de Vitória pela Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA, e nele projetava ruas no lugar dos armazéns. Disse que a CODESA divulgou nota oficial dizendo que não pretende demolir os armazéns do Porto de Vitória. O conselheiro também informou ao plenário que o CMPC já enviou ofício com pedido de Tombamento Histórico para a Secretaria de Desenvolvimento da Cidade de Vitória – SEDEC, para o Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN e para o Conselho Estadual de Cultura. O presidente Alcione também informou que, até o momento, não há nenhuma deliberação oficial sobre a demolição dos armazéns, por parte da Prefeitura Municipal de Vitória⁴.

O sindicato dos artistas plásticos e profissionais do Espírito Santo (SINDIAPPES) publicou no dia 03 de março de 2011, em seu site, um abaixo assinado contra a demolição dos armazéns no Porto de Vitória. O mesmo foi encaminhado para Ministério dos Portos, Ministério da Cultura, Secretaria de Cultura do Estado do Espírito Santo (Secult), Prefeitura Municipal de Vitória (PMV), SEMC, Secretaria de Turismo, Trabalho e Renda (Settre), CMPC. Segundo seus adeptos, os armazéns são prédios que são um patrimônio arquitetônico e referencial paisagístico da cidade

³ <http://www.codesa.gov.br/site/Home/tabid/65/ctl/Details/mid/765/itemid/1156/language/pt-BR/Default.aspx>

⁴ http://www.vitoria.es.gov.br/arquivos/20120530_ata_32_ro_cmcv.pdf

de Vitória e compõem a paisagem do centro histórico e a memória coletiva da cidade. Segundo o site:

Propomos, paralelamente, o tombamento do Porto de Vitória como patrimônio histórico da cidade de Vitória e do estado do Espírito Santo pelos conselhos de cultura municipal e estadual, sendo esta a melhor forma de garantir sua preservação, o investimento em melhorias e a destinação a usos condizentes com as necessidades da comunidade⁵.

Já no dia 09 de março de 2011, no jornal Gazetaonline foi publicada a seguinte manchete: “Artistas defendem permanência de armazéns do Porto de Vitória em prol da cultura. Galpões 4 e 5 do Porto serão demolidos até o final do ano”. Locais abrigam o projeto Estação Porto. Segundo os artistas eles veem na demolição dos imóveis a perda de um importante espaço cultural e uma agressão à identidade visual da Capital.

A produtora cultural Sâmya Lievore mora no Centro e diz que a região só tem a perder com a demolição. “A Estação Porto dava certo. Por causa dela, alguns amigos passaram a frequentar o bairro”, relembra. O poeta e jornalista Caê Guimarães alerta que o fim dos galpões poderá ser um golpe forte no movimento cultural da região. “Há uma vocação natural do Centro para a cultura. Não é o momento de perder espaço”, defende⁶.

O motivo de tamanho repercussão na mídia foi o vídeo postado no site You Tube (figura 1), no dia 15 de abril de 2010, que mostra uma animação sobre a dragagem⁷ do canal⁸ e ampliação do Cais Comercial do Porto de Vitória onde os Armazéns 4 e 5 seriam demolidos pelo projeto da Codesa e com anuência da Secretaria Especial de Portos (SEP)⁹.

⁵ http://sergiocamara.blogspot.com.br/2011_03_01_archive.html

⁶ http://gazetaonline.globo.com/_conteudo/2011/03/noticias/a_gazeta/caderno_2_ag/792940-espaco-em-risco.html

⁷ Ato de dragar, serviço de escavação nos canais de acesso e áreas de atracação dos portos para manutenção ou aumento da profundidade.

⁸ Ou canal de acesso, é a via que permite o tráfego das embarcações desde a barra (local que demarca a entrada do porto e a partir de onde se torna necessária uma adequada condição de sinalização) até às instalações de acostagem e vice-versa, ou seja, é o Canal que liga o alto-mar com as instalações portuárias, podendo ser natural ou artificial.

⁹ Com status de Ministério, cabem à Secretaria as atribuições e competências relativas a portos marítimos e a portos outorgados às companhias docas, estabelecidas em leis gerais ou específicas ao Ministério dos Transportes e ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT).

Porto de Vitória - Dragagem e Ampliação do Cais Comercial

Adriano Santoro



Inscrever-se

7 vídeos ▾



Figura 1- Vídeo postado sobre dragagem e ampliação do Cais Comercial.

Fonte: You tube.

Segundo o site da Codesa, o edital de concorrência de Nº 003/2009 e o edital do pregão eletrônico de Nº 065/2010, foi realizada a contratação de empresa especializada para prestar serviços de revitalização da área localizada entre os

armazéns 01 e 02 do Cais de Vitória, a empresa vencedora foi a Carioca Engenharia. Pelo site da Codesa os interessados podem acompanhar as obras que o Porto vem passando. Segundo o site, as obras de alargamento e ampliação dos berços 101 e 102 do Cais Comercial de Vitória iniciaram no dia 31 de outubro de 2011. O comprimento da faixa do cais passará dos atuais 356m para 456m, e ganhará novo calado¹⁰, de 7.7m para 12.5m de profundidade. Já o pátio de estocagem e manuseio de cargas passará de 26.000 m² para 40.000 m². As obras estão previstas para terminar em dezembro de 2012 e estimam um valor de 128 milhões de reais¹¹.

No Jornal Gazetaonline, do dia 26 de outubro de 2009, a seguinte manchete foi estampada: “Cidade partida: A proposta partiu da Codesa para ampliar o Cais Comercial. Opinião de urbanistas se divide”. Segundo jornal, o Diretor Presidente da Codesa Ângelo Baptista disse que os armazéns 4 e 5 do Porto de Vitória poderão ser demolidos para ampliação do cais. Segundo acadêmicos:

A professora de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes) Martha Machado argumenta que é contra a demolição dos armazéns 4 e 5 do Porto de Vitória. [...] No entanto ela defende a derrubada do prédio anexo erguido entre esses galpões. [...] o porto, com seus cinco galpões, representa um marco da Capital. "É um referencial paisagístico enorme, por isso proponho a preservação dos cinco galpões", afirma¹².

Nelson Pôrto, arquiteto e professor da Ufes, acredita que:

[...] "A rigor é muito difícil viabilizar uma área de uso conjunto: portuária e ao mesmo tempo de lazer da população. É interessante que se reabilite para lazer e cultura áreas que estejam sem uso ou que a utilização delas com outros propósitos não vá prejudicar economicamente as atividades portuárias", explica¹³.

O fato é que existe a possibilidade dos armazéns serem demolidos. Quando e como isso acontecerá? Não sabemos. O importante é sabermos se os mesmos devem ser preservados e se são considerados como patrimônio histórico. A cidade em

¹⁰ Profundidade em que cada navio está submerso na água. Tecnicamente é a distância da lâmina d'água até a quilha do navio.

¹¹ <http://www.codesa.gov.br/site/projetoscodesa/Projetos/Amplia%C3%A7%C3%A3oCaisComercial/tabid/759/language/pt-BR/Default.aspx>

¹² http://gazetaonline.globo.com/_conteudo/2009/10/553601-cidade+partida.html

¹³ Ibid.

processo de metropolização pode estar fadada à desmemória. E perdas de patrimônios têm sido frequentes. Casarios antigos têm sido substituídos por prédios modernos. E demolições são realizadas em prol do fluxo de veículos e em nome da economia.

Para a demolição de um bem de valor cultural são necessárias medidas que validam tal fato. Segundo a Carta de Veneza, os trabalhos de conservação, restauração e de escavações são acompanhados de uma documentação precisa, relatórios analíticos e críticos. E devem ser acompanhados de levantamentos relativos ao universo de elementos do patrimônio cultural da região onde situa o bem de estudo. (KÜHL, 2009). Assim, o ideal, no caso de demolição dos armazéns do Porto de Vitória, seria uma série de estudos, em parceria com a universidade local, a Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), especificamente no Centro de Artes e de Arquitetura onde existem estudos aprofundados desse assunto.

Apesar do abaixo-assinado do SINDIAPPES citado acima, falta esclarecimento popular sobre a importância da preservação do patrimônio do ES. Essa conscientização deveria começar no Ensino Fundamental e Médio. “São tantos os patrimônios quantos são as inúmeras compartimentações da sociedade e seus interesses” (LEMOS, 1982, p.32).

Segundo Carlos Lemos (1982), existe um consenso de que somente o “bonito” ou o “histórico” devem ser preservados. Esquecem que o bonito é um critério subjetivo e o belo para o indivíduo pode ser o feio para o outro.

Segundo Kühl, a preocupação com o legado do processo da industrialização começou a aparecer no século XIX, todavia tornou-se sistemático a partir de 1960. A autora trabalhou com dois conceitos, a do patrimônio industrial e da arqueologia industrial. Segundo a arquiteta e professora, existe uma síntese amadurecida dessas definições:

O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de tratamento 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 atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação. A arqueologia industrial é um método interdisciplinar que estuda todos os vestígios, materiais e imateriais, os documentos, os artefatos, a estratigrafia e as estruturas, as implantações humanas e as paisagens naturais e urbanas, criadas para ou pelos processos industriais. A arqueologia industrial utiliza os métodos de investigação mais adequados para aumentar a compreensão do passado e do presente industrial (KÜHL, 2009, p.51).

Dessa forma, a arqueologia industrial seria como um método interdisciplinar e não mais como uma disciplina autônoma, ela precisa de vários campos do saber. Por essas definições, os armazéns do Porto de Vitória fazem parte do patrimônio industrial, e como tal, deveriam ser preservados. Entretanto, é necessário também entender os armazéns e suas relações com a estruturação da cidade e suas articulações com aspectos sociais, econômicos, culturais e políticos (KÜHL, 2009). Ou seja, os armazéns devem ser preservados, mas sem se tornarem um objeto estante e morto, porém algo vivo e com interação com a sociedade. Com isso,

[...] qualquer obra arquitetônica, não importa a técnica utilizada em sua feitura, relaciona-se com o espaço (e com a sociedade) em que está inserida, é elemento participante das transformações ali ocorridas ao longo do tempo, por vezes provocando mudanças profundas, e é parte integrante da percepção de uma dada realidade [...] O que importa não é unicamente a lógica do objeto em si, mas como esse objeto insere-se e é apreendido numa dada realidade – historicamente estratificada – física, cultural, social etc (KÜHL, 2010, p.29).

Então, a preservação é um ato que implica a identificação dos elementos a preservar e o restauro é um ato crítico, um projeto, que envolve a criatividade. Preservando o armazém preserva-se a memória do trabalho que detém valor histórico, memorial e simbólico, permeando o universo do patrimônio imaterial quando em interação com a comunidade e seus costumes.

Os armazéns do Cais Comercial são testemunhas do passado e transmitem para o futuro definições únicas e não repetíveis de sua história que merecem ser efetivamente preservados.

O patrimônio industrial, segundo Kühl (2009), é um restauro à parte, são em sua maioria relevantes patrimônios culturais. Esses complexos estão em zonas centrais de várias cidades e, sobre eles, incidem considerável pressão da especulação imobiliária. É o caso dos armazéns de Vitória, sua área de abrangência é visada

como local de armazenagem de carga. Sendo esta região privilegiada por estar na capital do Espírito Santo, um ponto estratégico para o escoamento desse material.

Os cinco armazéns do Porto de Vitória estão localizados em áreas de berço público, mas sofrem pressões para esses locais serem arrendados para a iniciativa privada. Armazéns como os do Porto são considerados obsoletos para a armazenagem de carga pesada. Eles foram projetados para o estoque de café e minério de ferro. Provavelmente, esses armazéns serão demolidos caso essa área passe para a iniciativa privada, visto que não foram projetados para suportar pesos como o de bobinas¹⁴ de trinta toneladas, material este comum na Codesa que danifica o piso do armazém. A falta de uma retroárea¹⁵ em Vitória leva a esse tipo de situação operacional no Armazém 2. Este, praticamente não é utilizado nas operações portuárias¹⁶.

Atualmente, no Cais Comercial, os armazéns servem para:

- Armazém 1: é também sede da Parede do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO)¹⁷, Sindicato do Amarradores e dos Desatracaadores de Navios nos Portos do Estado do Espírito Santo (SADNPEES)¹⁸, oficinas mecânica e elétrica da Codesa e local onde é guardado o acervo histórico da Codesa.

¹⁴ Apresentação de formato cilíndrico, produzido por enrolamento do item, geralmente usada para fios de diversas qualidades, corda vegetais, plásticos, chapas metálicas e eventualmente tubos de baixo calibre. Tem, por vezes, um tubo núcleo de suporte. Não confundir com o carretel, que para além do núcleo é provido de flanges (discos laterais de apoio).

¹⁵ Área onde se encontram os locais de estocagem, circulação rodo ferroviária e os prédios de apoio operacional. É basicamente constituída pelos armazéns e silos, os pátios de estocagem (para contêineres, granéis sólidos, produtos siderúrgicos, tanques para estocagem de granéis líquidos), as vias de circulação rodoviária, vias de circulação ferroviária, e os prédios de apoio (onde se encontram a administração, receita federal, vestiários, refeitório, oficinas, portaria e controle, subestação, etc.).

¹⁶ Movimentação de passageiros, movimentação de cargas ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários.

¹⁷ Sua instituição em cada porto organizado é obrigatória, de acordo com a Lei 8.630/93. Responsável por administrar e regular a mão-de-obra portuária, garantindo ao trabalhador acesso regular ao trabalho e remuneração estável. Além disso, promove o treinamento multifuncional, a habilitação profissional e a seleção dos trabalhadores. As despesas com a sua manutenção são custeadas pelos operadores portuários, e os recursos arrecadados devem ser empregados, prioritariamente, na administração e na qualificação da mão-de-obra portuária avulsa.

¹⁸ Trabalhadores requisitados para executar a função de amarrar e desamarrar a corda da embarcação ao cabeço do cais. O cabeço é coluna de ferro de altura reduzida encravada à beira do

- Armazém 2: utilizado para a armazenagem de cargas.
- Armazém 3: estacionamento dos funcionários do porto e local de armazenagem de peças diversas. Estas, estão sob responsabilidade de um operador portuário¹⁹ que paga uma tarifa para a utilização do metro quadrado. Pelo site da Codesa é possível acompanhar as tarifas pagas pelos operadores portuários que utilizam do berço público. Para a utilização da área do Armazém 3, o operador paga, atualmente, R\$ 25,00 o metro quadrado. Segundo o site:

Por área utilizada para armazenagem, beneficiamento, montagem ou manutenção de partes e peças destinadas a operação offshore, incluindo materiais de bordo, insumos e materiais para abastecimento e consumo da indústria offshore, por m² de área utilizada por mês ou fração²⁰.

- Armazém 4: funciona a alfândega²¹.
- Armazém 5: a Estação Porto, administrada pela PMV, e por onde também passam passageiros de navios nacionais e internacionais. A prefeitura possui um contrato com a Codesa pagando uma tarifa por metro quadrado utilizado.

Apesar dessas utilizações, os armazéns necessitam de manutenção em sua estrutura que estão com marquises, calçadas e telhas comprometidos, existindo inclusive risco de queda de materiais danificados. Infelizmente esse cenário se agrava com a presença de pombos, tornando o local insalubre devido às doenças causadas por esse animal. Portanto, operacionalmente, apenas o Armazém 3 e, ocasionalmente o 2, encontram-se em atividade portuária e geram renda para a Codesa.

Apesar desses fatos e o cenário de abandono, segundo Kühl:

cais ou junto à borda de uma embarcação para nela se amarrar as cordas que mantêm o navio atracado ao cais.

¹⁹ Entidade que se credencia no porto para atender os navios e requisitar os TPA's. Pessoa jurídica pré-qualificada para a execução da operação portuária na área do Porto Organizado.

²⁰ <http://www.codesa.gov.br/site/Tarifas/TABELAIVArmazenagem/tabid/106/language/pt-BR/Default.aspx>

²¹ Repartição federal instalada nos portos de entrada no país, onde se depositam mercadorias importadas e se examinam as bagagens de passageiros que estão em trânsito para o exterior ou chegam ao país.

O valor afetivo e simbólico associado a determinadas atividades produtivas e ao trabalho, a vinculação de variadas comunidades com seu passado industrial e o potencial político e econômico das transformações, possuem grande relevância e devem ser devidamente examinados e ponderados (KÜHL, 2009, p.22).

O projeto específico de como efetuar a restauração dos armazéns de Vitória aplicando-se o conceito de patrimônio industrial será objeto de estudos futuros. O que se pode afirmar é que antes de qualquer decisão devem, segundo Kühl:

[...] ser analisadas pormenorizadamente as características e especificidades do complexo de edifícios e dos equipamentos ali existentes. Para isso deve ser feito um estudo da distribuição no espaço das edificações, um levantamento métrico-arquitetônico de cada uma delas, exame e documentação de vestígios materiais ligados à produção e um extenso registro fotográfico. É preciso também aprofundar os estudos histórico-documental e iconográfico, através de fontes escritas ou gráficas, e a análise de testemunhos orais etc, que se refiram aos edifícios, à produção e ao trabalho. O intuito é situar o complexo em seu contexto urbano ou territorial, além de sociocultural e econômico, em estudos que se desenvolvam de maneira articulada, com vistas à preservação (KÜHL, 2009, p.47).

Os armazéns são um patrimônio industrial e como tal devem ser preservados e sua conservação é motivada por seu valor histórico, artístico, simbólico; é uma ação cultural.

1.1 SITUAÇÃO ATUAL DOS ARMAZÉNS NO PORTO DE VITÓRIA

O trabalho a seguir foi contratado com o fotógrafo Cleriston Boechat de Oliveira de nome artístico Tom Boechat, realizado em janeiro de 2013, entre 7h e 12h.

O objetivo desse ensaio fotográfico realizado por esse artista foi o de catalogar e registrar a atual situação dos armazéns do Porto de Vitória, ficando esse legado para a posteridade, haja vista, também a possibilidade de modificação ou demolição dos mesmos. Assim, como registro histórico e artístico, seguem fotos tiradas por Boechat que falam por si.

A imagem (figura 2) a seguir é uma fotografia do Armazém 1 do Porto de Vitória retirada no Cais Comercial em frente ao berço 104. Ao lado esquerdo da foto há o

prédio da Polícia Federal. As três primeiras entradas (portas) do armazém pertencem, atualmente, ao setor de obras e manutenções, ocupado pelos funcionários da Codesa. O interior desse armazém possui paredes largas que foram adaptadas para o funcionamento de um frigorífero, não mais usado para tal, servindo, atualmente, para armazenagem de materiais de trabalho.



Figura 2 - Parte da lateral do Armazém 1.

A fotografia (figura 3) a seguir mostra a situação em que se encontra este armazém. A segunda porta (em branco) é onde funciona a programação de navios, ocupado pelos funcionários da Codesa. Percebe-se pela foto o desnível da calçada.



Figura 3 – Armazéns 1 - Adaptações elétricas.

Na figura 4, observa-se a parte interna onde funciona a “parede”, local onde os trabalhadores portuários avulsos (TPA's)²² pegam a requisição para o trabalho no complexo portuário, administrado pelo OGMO. Essa seção do armazém 1 encontra-se bastante deteriorada.

²² Trabalhadores Portuários Avulsos. Trabalhadores autônomos filiados ao OGMO, que prestam serviços à atividade portuária no geral. No Paraná, estão divididos em seis categorias: estivadores, conferentes, consertadores, arrumadores, vigias e blocos.



Figura 4 - Outra parte da lateral do Armazém 1.

Na fotografia (figura 5) a seguir observa-se a estrutura exposta da “parede” do armazém. Este armazém é o que sofreu mais alterações ao longo dos anos com relação ao seu projeto original e é também o mais antigo de todos. Nessa imagem observa-se o fechamento dos vãos com tijolos cerâmicos. Esses tijolos não fazem parte da parede original.



Figura 5 - Exposição da estrutura e dos tijolos de uma janela do Armazém 1.

A seguir (figura 6), há a visão geral do armazém. A estrutura em branco do armazém é praticamente administrada pelo OGMO.



Figura 6 - Vista geral da lateral do Armazém 1.

Na figura 7, observa-se a vista geral do armazém. Na primeira porta de acesso ao armazém, voltada para o porto, é onde está localizado o acervo histórico da Codesa, composto por pinturas, fotografias, documentos, mapoteca, filmes, etc.



Figura 7 - Vista geral do Armazém 1.

Na imagem (figura 8) que segue, observa-se o armazém visto à distância. Ao lado esquerdo da foto percebe-se os tubos e o guindaste da empresa Flexibras no berço 104. A Flexibras é uma fábrica de tubos flexíveis do Grupo Technip instalada em 1985, em uma área arrendada²³, sob fiscalização da Codesa.

²³ Arrendamento: É uma forma de privatização da atividade portuária. A Lei 8630/93 defini o que a autoridade vai poder explorar.



Figura 8 - Vista geral do Armazém 1.

Na figura 9, observa-se o detalhe da arquitetura presente no armazém. A parte pintada em branco, é um anexo independente do Armazém 1, onde funciona uma subestação. Sua construção foi posterior à do armazém e local escolhido acabou por obstruir a fachada desse galpão.



Figura 9 - Detalhe parte frontal do Armazém 1.

A imagem a seguir (figura 10), mostra o armazém de frente para a Avenida Elias Miguel. Na primeira porta do armazém, à direita da foto, é o onde funciona o SADNPEES. As calçadas desse galpão apresentam diferenças de desníveis ao longo do seu percurso. Nota-se, próximo ao centro da foto, uma cena cotidiana de um morador de rua instalado na calçada do armazém.



Figura 10 - Vista da Avenida Elias Miguel do Armazém 1.

A seguir (figura 11), há a visão geral do Armazém 1. Neste armazém funciona o vestiário dos TPA's administrado pelo OGMO.



Figura 11 - Vista geral do Armazém 1.

A seguir (figura 12), mostra-se a parte interna do Armazém 2, evidenciando-se sua estrutura metálica no teto e os portões de ferro.



Figura 12 - Parte interna do Armazém 2.

Na figura 13, percebe-se o piso com desníveis causados por sobrecarga já que foram projetados para suportar a armazenagem de café.



Figura 13 - Visão baixa do Armazém 2.

Essa área interior do Armazém 2 possui uma placa (figura 14) da empresa alemã contratada para fazer a estrutura metálica dos armazéns. As informações escritas são: “Capacidade: 1500 kilos, Fried Krupp Grusonwerk A.G., Magdeburg, Buckam, 1927, Representantes: Haupt & Co., Rio de Janeiro”.



Figura 14 - Placa da empresa contratada Fried Krupp Grusonwerk A.G. de 1927.

Na figura 15, observa-se a vista geral do Armazém 2. Nele, funciona o setor de gestão portuária com a presença de funcionários da Codesa. Percebe-se que a calçada interna deste galpão encontra-se praticamente no mesmo nível do cais.



Figura 15 - Vista geral do Armazém 2.

Nestas fotografias (figura 16 e 17) segue a vista geral do Armazém 2 de frente para a avenida Elias Miguel. Este, em relação ao Armazém 1, sofreu ao longo do tempo menos alterações e representa mais fielmente o seu projeto original. As portas voltadas para a rua não são acessadas. As calçadas externas desse armazém também apresentam um desnível acentuado em relação ao asfalto. Infelizmente, as calçadas externas de todo os armazéns, principalmente, 1 e 2 se tornaram local frequentado por usuários de drogas que utilizam para suas necessidades básicas.



Figura 16 - Vista da Avenida Elias Miguel do Armazém 2.



Figura 17 - Vista geral do Armazém 2.

A imagem (figura 18) que segue mostra a área interior do Armazém 3. Em parte deste armazém está sendo feita a armazenagem de peças.



Figura 18 - Vista interna do Armazém 3.

Dando prosseguimento (figura 19), observa-se uma placa semelhante à que se encontra no Armazém 2. Embora, a placa atribua ao ano de 1927, este armazém não ficou pronto neste ano, apenas a sua estrutura metálica que já havia sido importada da Alemanha.



Figura 19 - Placa presente no interior do Armazém 3.

A seguir (figura 20), há uma vista geral do Armazém 3. À direita há um navio atracado no berço 103 realizando uma operação portuária. À esquerda há um galpão metálico desconectado do armazém onde funciona o descarregamento de trigo.



Figura 20 - Vista geral do Armazém 3.

Na figura 21, nota-se uma parte da lateral do Armazém 3. Ao final, percebe-se o Prédio 3.



Figura 21 - Vista lateral do Armazém 3.

Na imagem a seguir (figura 22), observa-se uma parte da lateral do armazém. Percebem-se adaptações dos fios, do ar-condicionado e estruturas do galpão expostas.



Figura 22 - Detalhes do Armazém 3.

Segue a fotografia (figura 23) com a visão do armazém voltada para a Avenida Elias Miguel. As portas voltadas para a rua não são acessadas. As calçadas externas desse armazém também apresentam um desnível acentuado em relação ao asfalto.



Figura 23 - Vista da Avenida Elias Miguel do Armazém 3.

Segue (figura 24) outra visão do Armazém 3. À esquerda, há o Prédio 3, desconectado do Armazém 3. Parte externa deste prédio foi alugada para o Banco do Estado do Espírito Santo (Banestes) e onde fica também a sede administrativa do OGMO. Já na parte interna, funciona o setor de gestão portuária.



Figura 24 - Vista geral do Armazém 3.

Na imagem a seguir (figura 25), há uma vista geral contemplando o prédio 4 e o Armazém 4, o Armazém 5 e o anexo em preto e o prédio 5. Esse espaço contempla os berços 101 e 102. Essa foto mostra a obra concluída de ampliação do cais, percebida pela linha de marcação na cor cinza.



Figura 25 - Vista geral dos armazéns 4 e 5.

A fotografia (figura 26) que segue é a vista lateral do Armazém 4 que possui a sede da alfândega. A sua parte interna, ao longo dos anos, sofreu várias alterações. A última alteração foi quando este serviu de canteiro de obra para uma empresa contratada. Esta responsável pelo projeto de ampliação dos berços, finalizando o serviço no ano de 2013.



Figura 26 - Vista da fachada do Armazém 4.

A figura 27 mostra o prédio 4 e o Armazém 4 vistos de longe. Em frente ao ponto de ônibus da foto encontra-se o Palácio Anchieta, este é uma das mais antigas sedes de governo do país.



Figura 27- Prédio 4 e Armazém 4 vistos da Avenida Getúlio Vargas.

A imagem a seguir (figura 28) mostra uma vista de baixo do prédio 4 e Armazém 4. Percebe-se também o desnível da calçada dos armazéns. As portas do Armazém 4 também não são utilizadas.

Convém destacar que o desnível nas calçadas externas de todos os armazéns do Cais Comercial é devido à função da altura dos caminhões, nível de baía de carga e descarga, motivo pelo qual foram essas projetadas.



Figura 28 - Prédio 4 e Armazém 4 vistos ao nível da Avenida Getúlio Vargas.

Esta placa (figura 29) encontra-se no Armazém 4. Nela está escrito: “Obra inaugurada pelo governador Francisco L. de Aguiar 1955-1959”.



Figura 29 - Placa situada no Armazém 4.

A figura 30 mostra a área interna do Armazém 5. Sofreu algumas reformas, estando, com isso, mais conservado interna e externamente que os demais. Visto ser utilizado, atualmente, como espaço cultural.

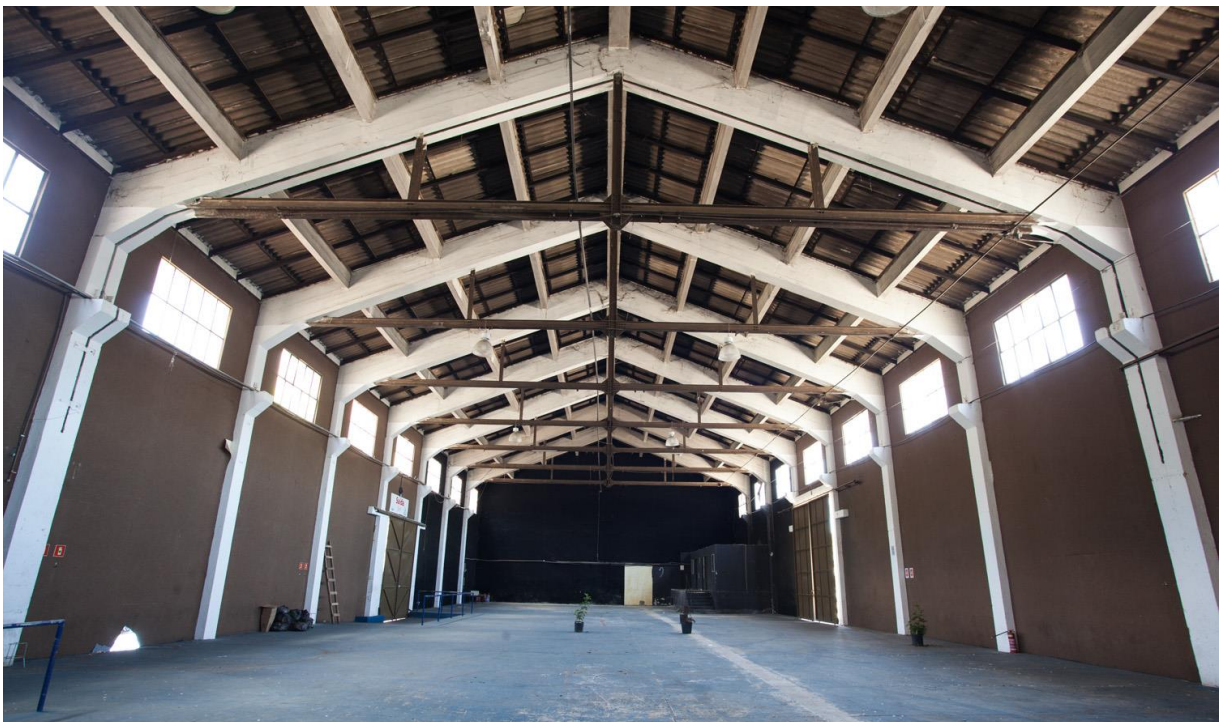


Figura 30 - Interior do Armazém 5.

A imagem a seguir (figura 31), mostra o outro lado do interior do Armazém 5. Foram feitas algumas adaptações como a construção de banheiros, cantina e palco.



Figura 31 – Vista interna do Armazém 5.

A fotografia (figura 32) que segue mostra a visão geral do prédio 5 e Armazém 5.



Figura 32 - Vista geral do prédio 5 e Armazém 5.

A figura 33 contempla a vista de frente para a Avenida Getúlio Vargas do Armazém 5. Atualmente, é onde funciona a Estação Porto e onde chegam os passageiros turistas. A calçada também é desnivelada. Quando em atividade cultural, as portas externas são abertas ao público. Dentro do seu armazém, o público tem acesso à visão do cais, pois suas portas internas ficam abertas, existindo uma grade de proteção.



Figura 33 - Armazém 5 visto da Avenida Getúlio Vargas.

A imagem (figura 34) que segue mostra o prédio 5 e Armazém 5 vistos voltados para a Avenida Getúlio Vargas.



Figura 34 - Vista geral do prédio 5 e Armazém 5.

A fotografia (figura 35) a seguir, contempla o anexo (em preto) que faz parte do porto. Este foi construído posteriormente às demais estruturas. E por não fazer parte do projeto original esse não deveria ter sido construído.



Figura 35 - Anexo do porto.



Figura 36 - Vista aérea atual.

Fonte: Google Maps.

1.2 PLANTAS DOS ARMAZÉNS

A seguir seguem imagens (figura 37-51) de plantas que foram projetadas dos armazéns e prédios do Porto de Vitória, pertencentes à Codesa. A maioria das plantas foi realizada por empresa contratada, Carneiro Neves Engenharia Projetos e Consultoria Ltda (Canenge) no ano de 1995. O autor do projeto de modificação foi José Maria de Paula Vargas e cada planta teve um desenhista respectivo. As figuras elaboradas pela Canenge foram: 37, 38, 39, 40, 45, 46, 47, 49 e 51. As demais foram realizadas pelo Departamento de Engenharia da Codesa.

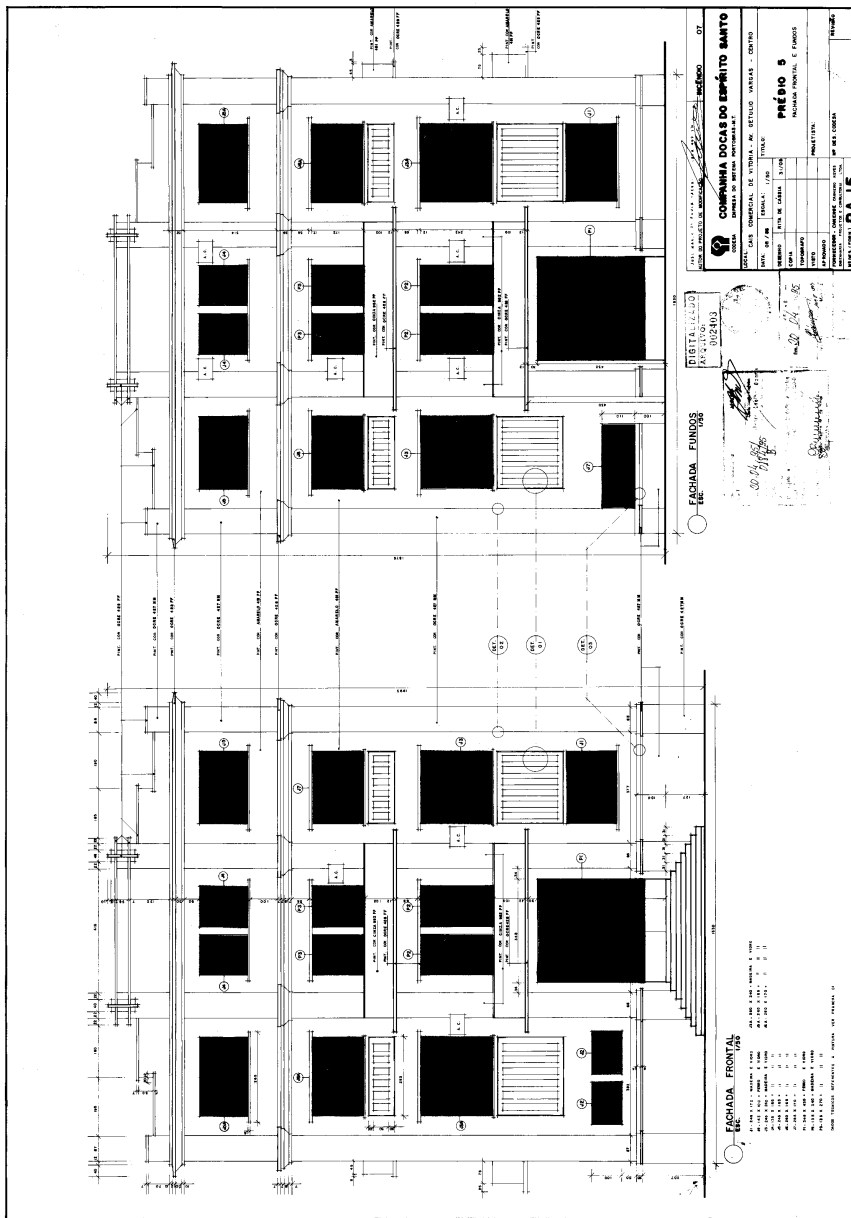


Figura 37 - Prédio 5: fachada frontal e fundos, desenho de Rita de Cássia.

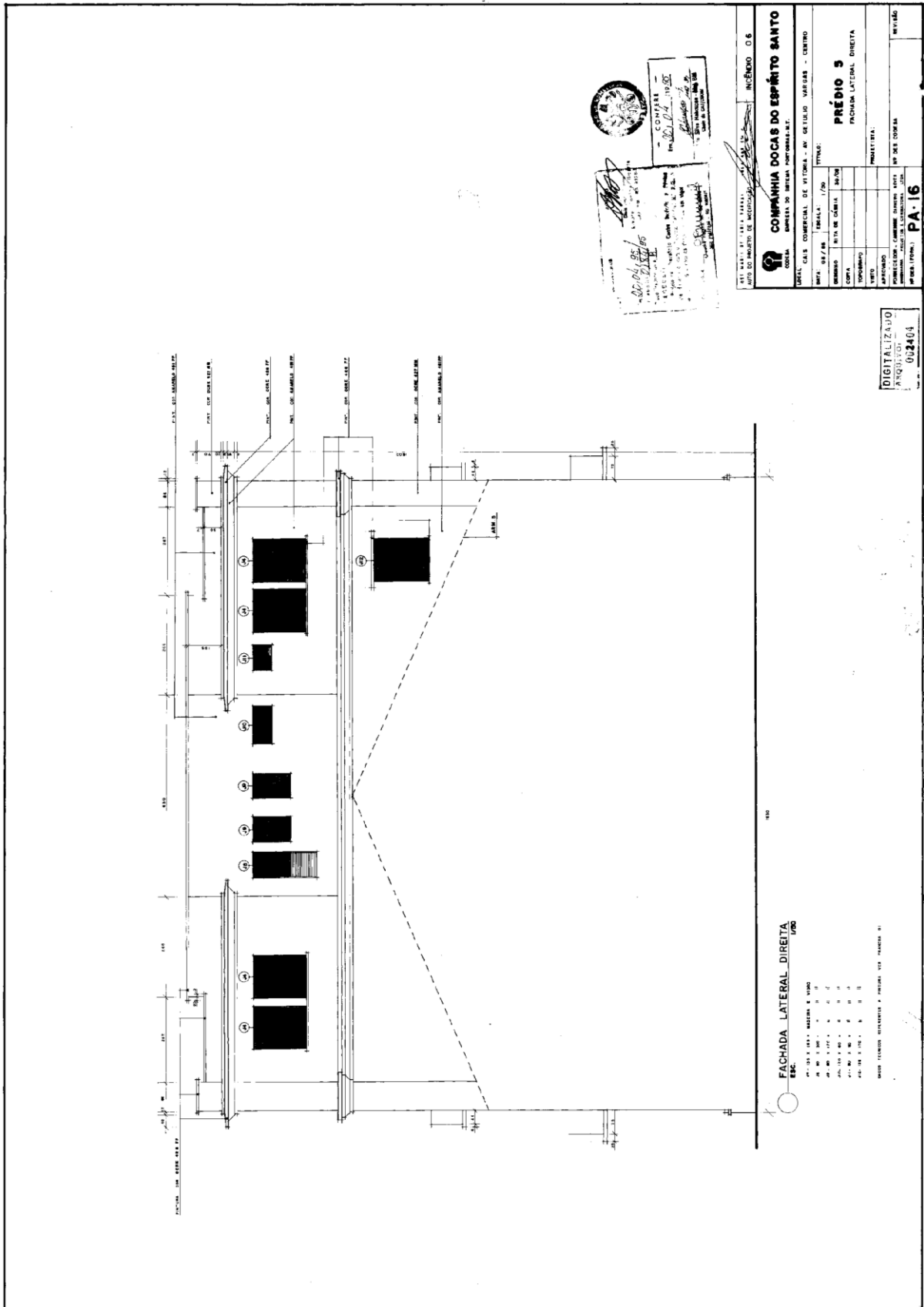


Figura 38 - Prédio 5: Fachada lateral direita, desenho de Rita de Cássia.

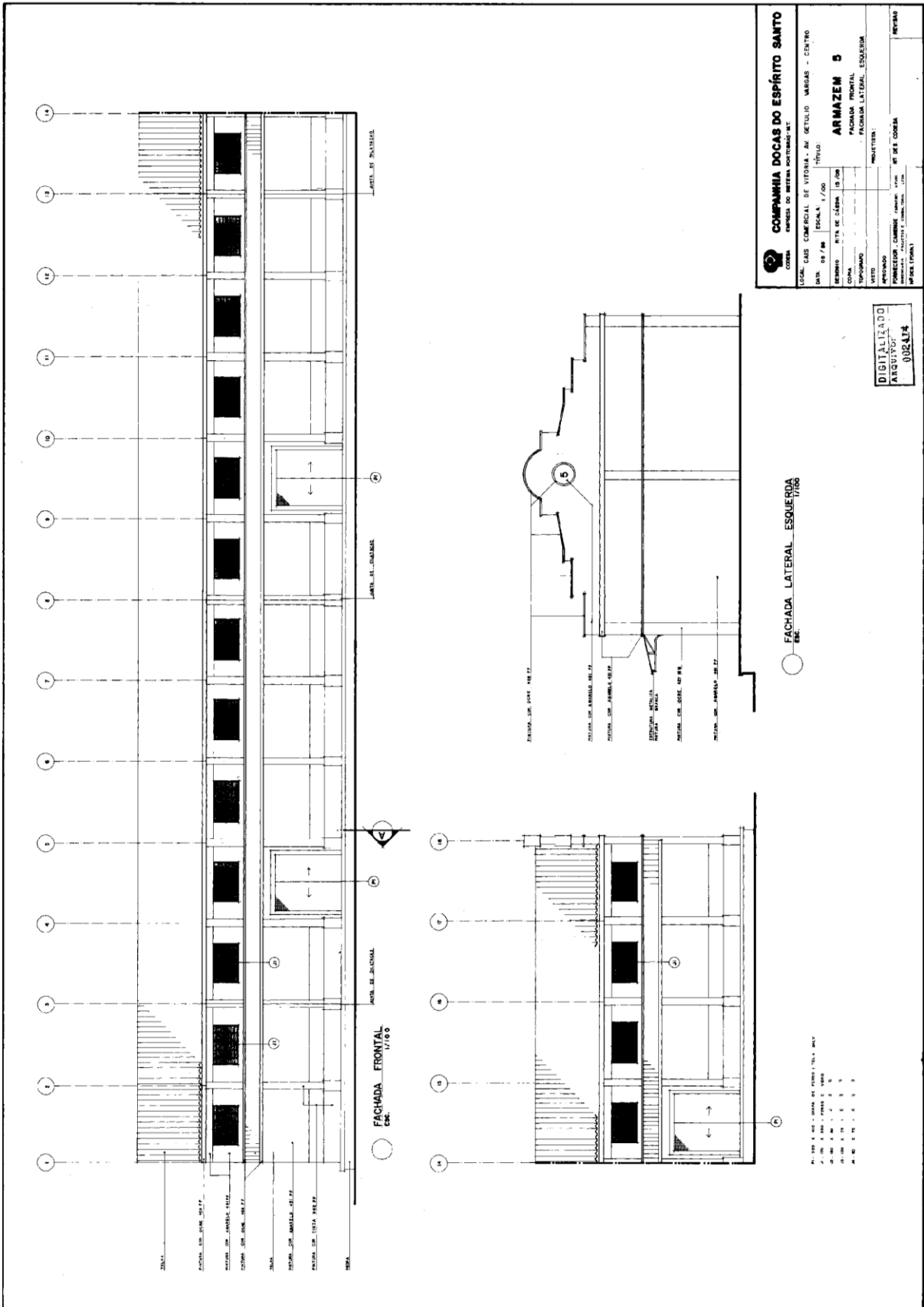


Figura 39 - Armazém 5: fachada frontal, fachada lateral esquerda, desenho de Rita de Cássia.

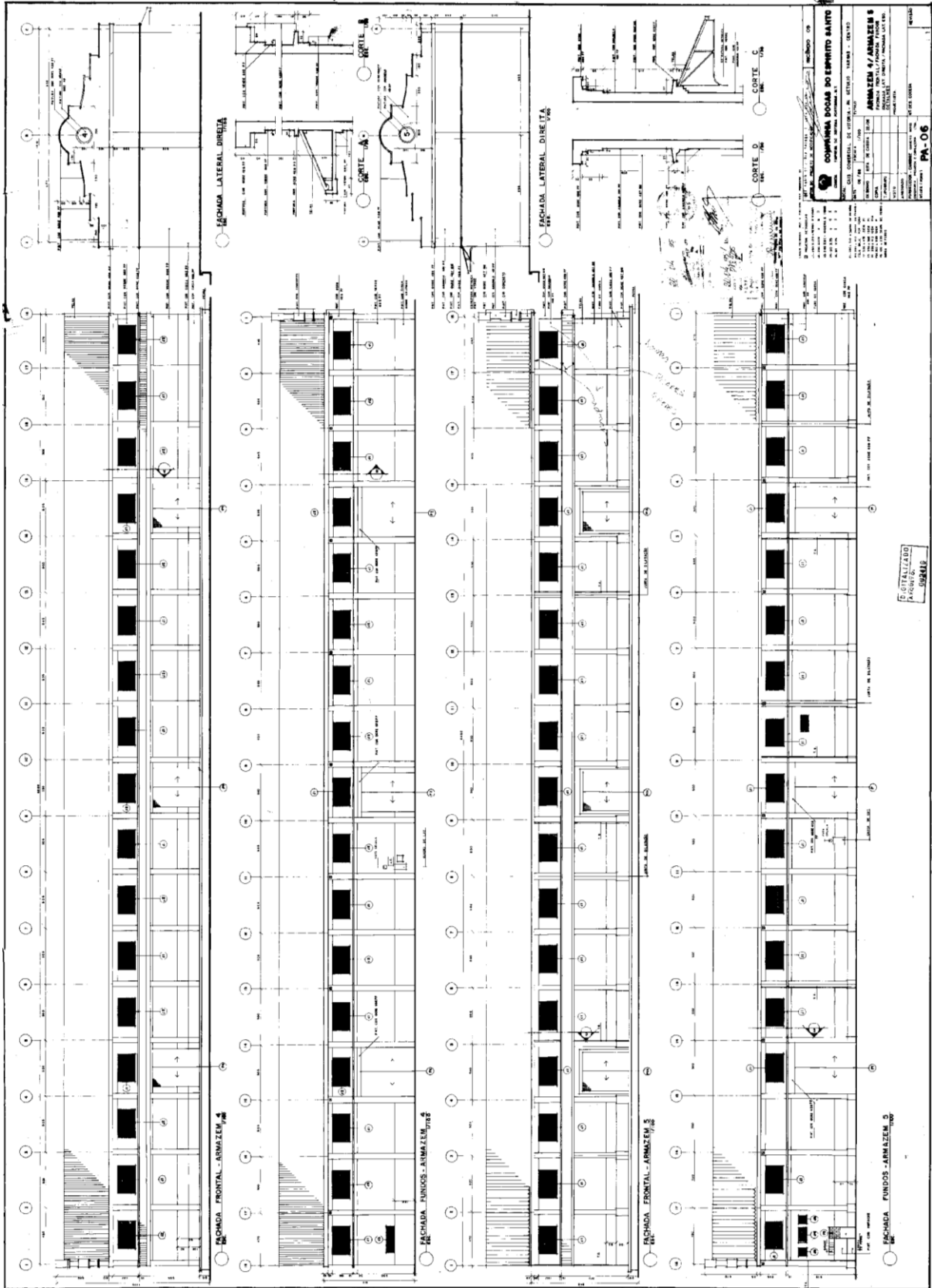


Figura 40 - Armazéns 4 e 5: fachada frontal, fachada fundos, fachada lateral direita, fachada lateral esquerda, desenho de Rita de Cássia.

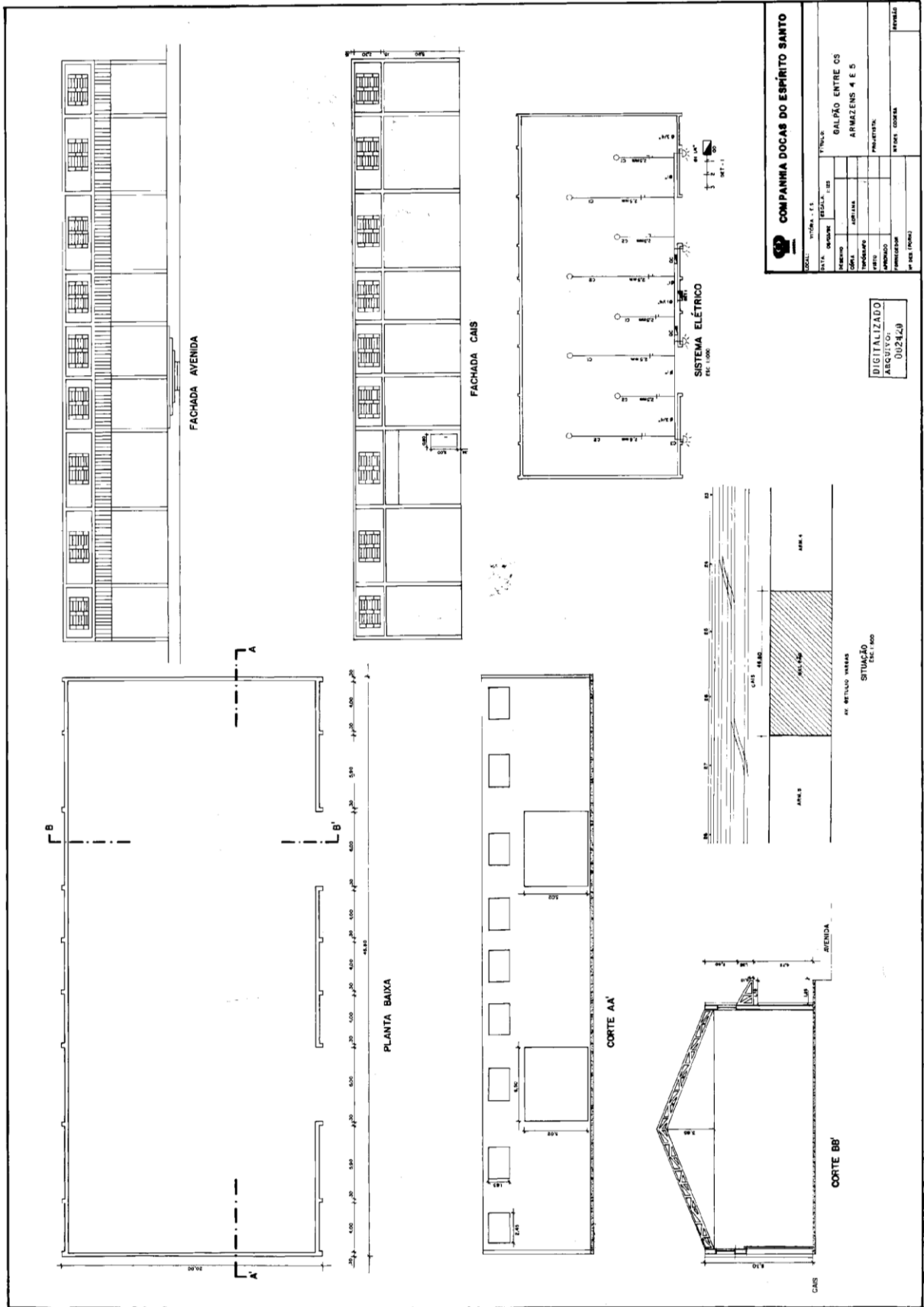


Figura 41 – Galpão (anexo) entre os armazéns 4 e 5, cópia de Adriana.

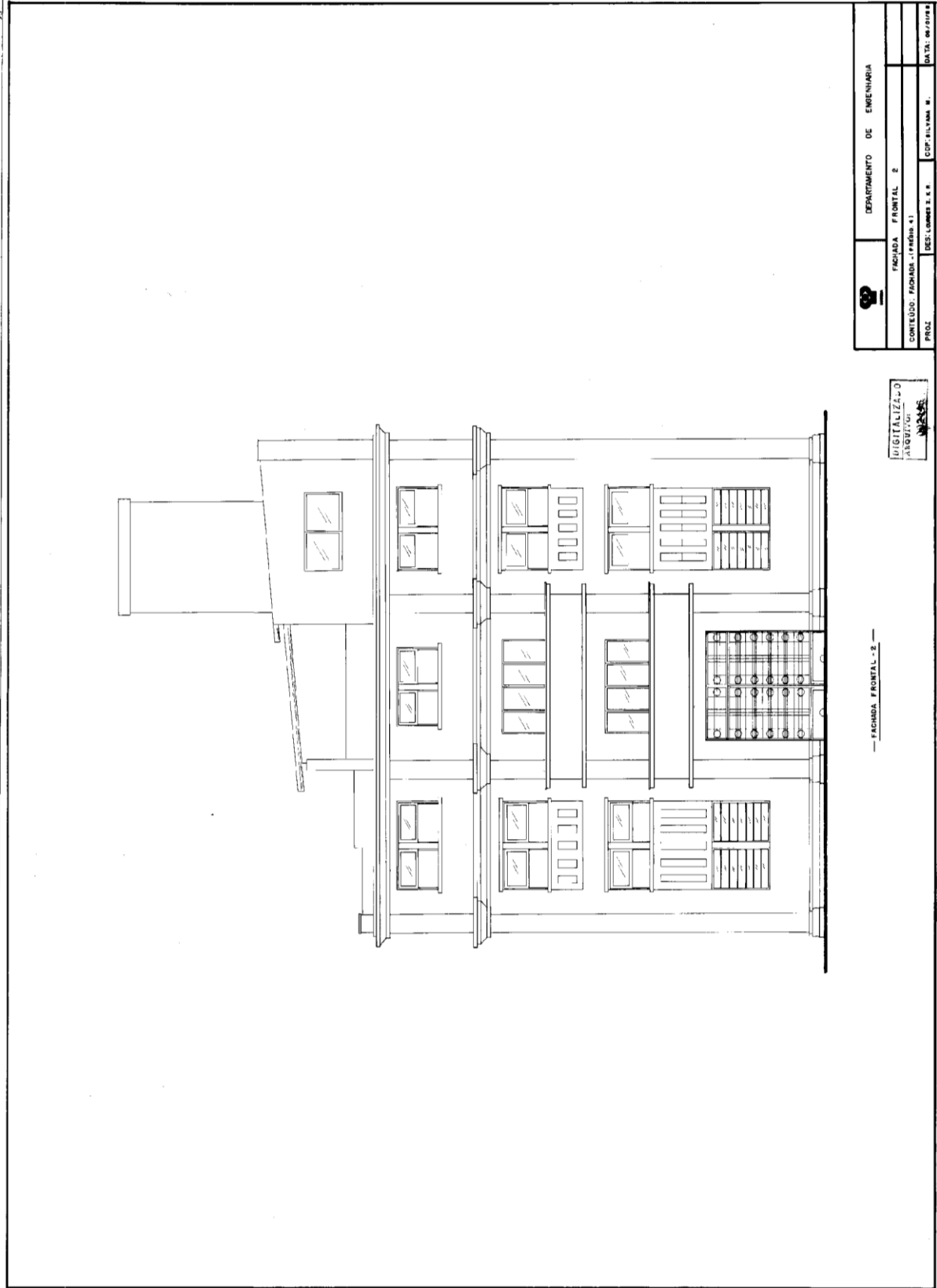


Figura 43 - Prédio 4: fachada frontal, desenho de Loudes Z.K.R. e cópia de Silvana M.

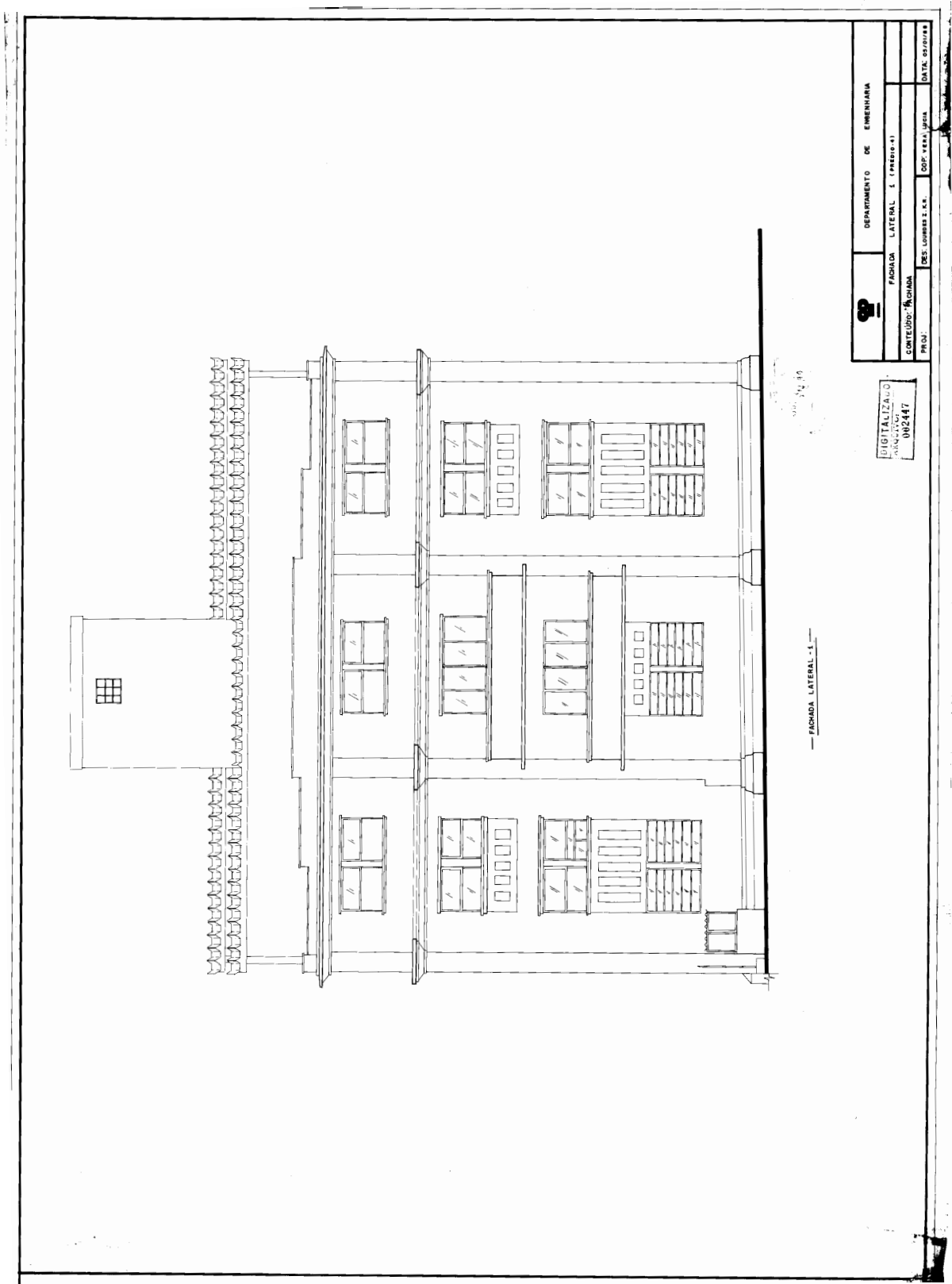


Figura 44 - Prédio 4: fachada lateral, desenho de Loudes Z.K.R. e cópia de Vera Lucia.

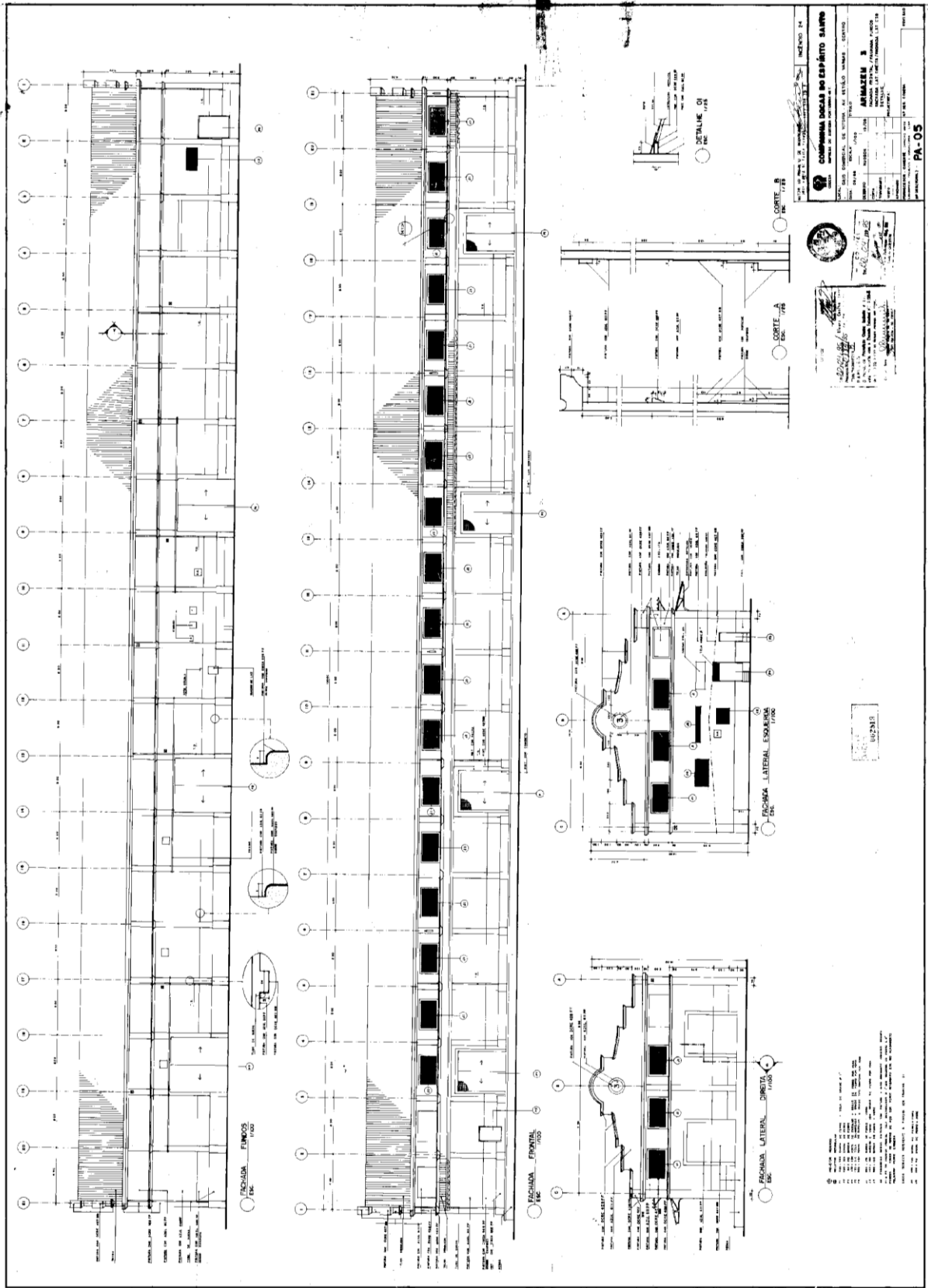


Figura 47 - Armazém 3: fachadas frontal, fundos e laterais esquerda e direita, desenho de Hudson.

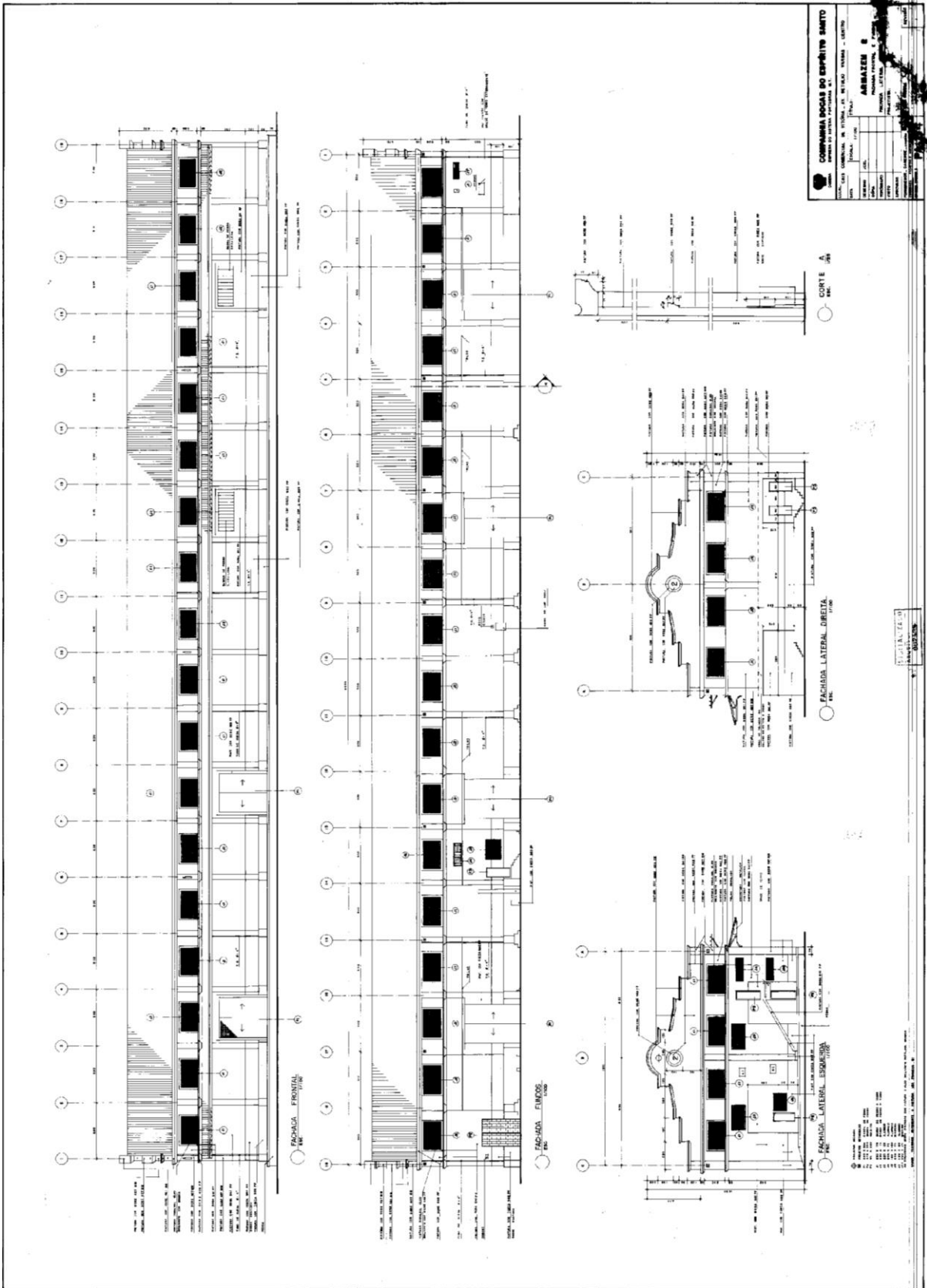


Figura 48 - Armazém 2: fachadas frontal, fundos e laterais esquerda e direita, desenho de Joel.

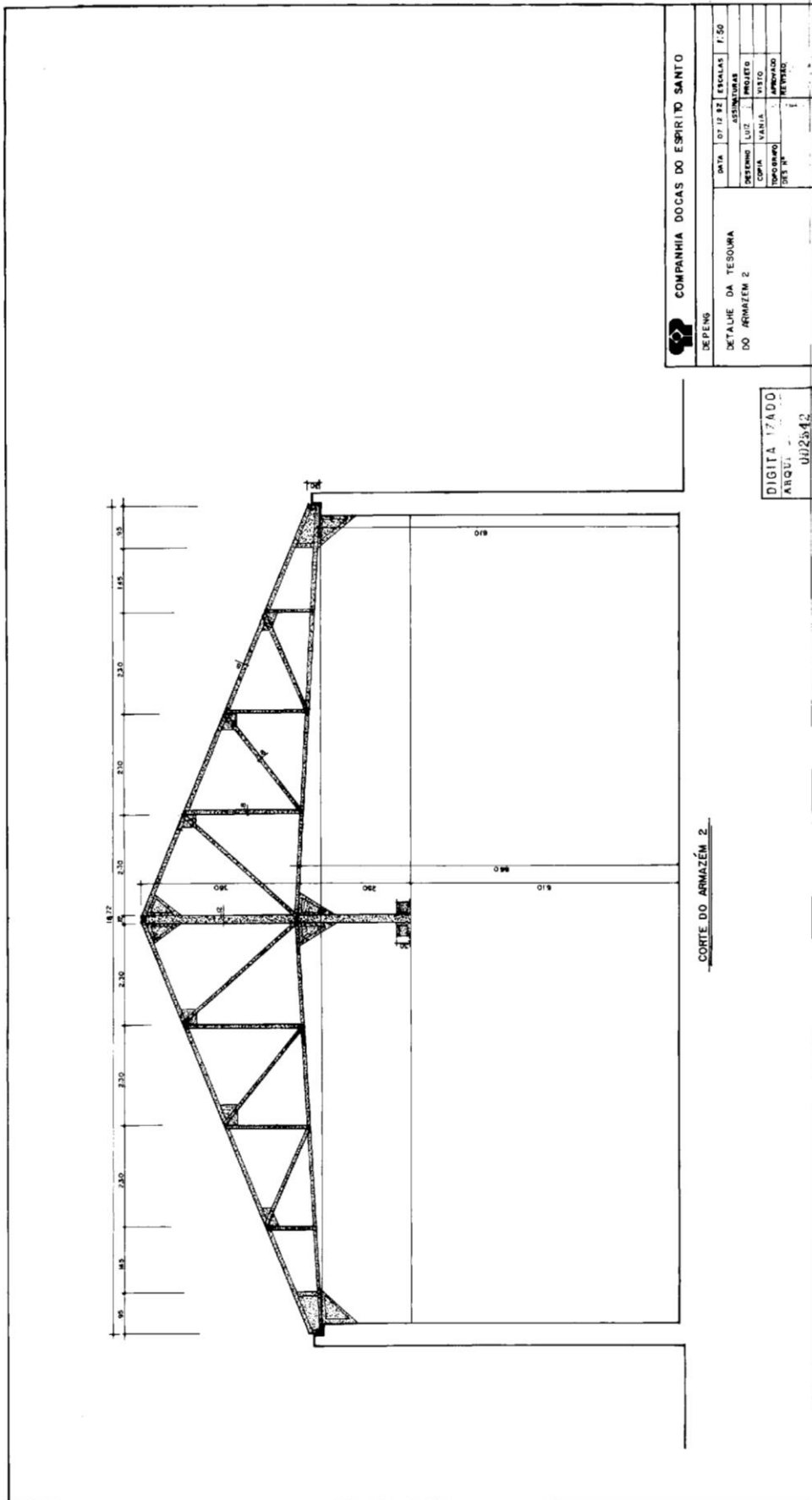


Figura 50 – Armazém 2: corte da tesoura, desenho de Luiz e cópia de Vania.

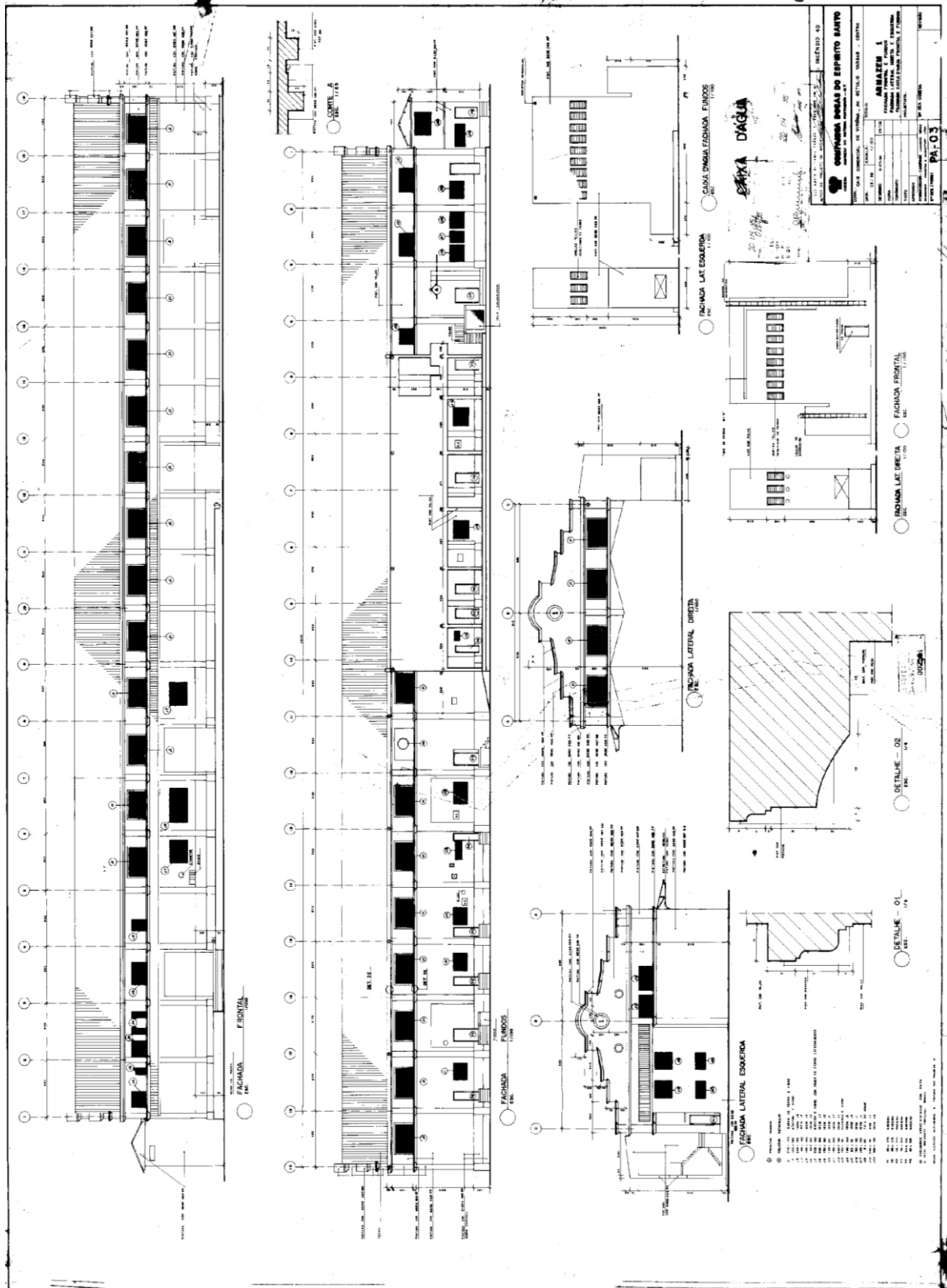


Figura 51 - Armazém 1: fachadas frontal, fundos, laterais esquerda e direita e da caixa d'água frontal e fundos, desenho de Hudson.

2 BREVE HISTÓRICO DO PORTO DE VITÓRIA E O SURGIMENTO DOS ARMAZÉNS DO CAIS COMERCIAL

2.1 COLÔNIA, IMPÉRIO E REPÚBLICA

No século XVI, Vasco Fernandes Coutinho chegou ao Espírito Santo (ES), sendo o primeiro donatário da capitania. Em 1535, o donatário iniciou oficialmente a colonização do ES, seguiu a lógica da expansão portuguesa e implantou seus núcleos urbanos que “eram planejados sob os princípios da engenharia militar que delineava seus primeiros passos adotando as inovações técnicas e científicas do renascimento” (SOUZA e RIBEIRO, 2009, p. 166). Esta capitania de origem portuguesa apresentava características distintas das colônias espanholas. Um exemplo é a influência na localização dos templos religiosos, sua disposição em áreas centrais das cidades e vilas com suas irregularidades e traçados tortuosos. Locais estes de maior prestígio, visibilidade e simbolismo. Logo, “o processo de formação de Vitória foi marcado pelo imaginário religioso, de conquista, de poder, dominação expressos nas linguagens e proporções da arquitetura e, na disposição dos templos” (SOUZA e RIBEIRO, 2009, p.180). Assim:

O Estado e a Igreja aparecem como os principais agentes modeladores das cidades coloniais brasileiras. Os palácios dos governos e as sedes das câmaras estavam sempre localizados nas áreas centrais das cidades.

As fortificações, por outro lado, seguiam uma lógica própria, sendo mais voltadas para a defesa dos portos e do litoral das cidades, também sendo encontradas em pontos elevados de caráter estratégico (SOUZA e RIBEIRO, 2009, p. 24).

Os pioneiros no desbravamento da Vila de Vitória não pareciam interessados na agricultura e sim no descobrimento de minas e metais preciosos. Todavia, essa busca conflitava com a presença dos índios da região, a inexplorada floresta tropical e os rios encachoeirados. No século XVI, discute-se a possibilidade da existência de um muro ou uma paliçada como elemento defensivo aos inúmeros ataques de índios na região (SOUZA e RIBEIRO, 2009). Várias expedições de entradas foram incentivadas pelo donatário e quase todas não obtiveram êxito, devido à resistência dos nativos. O meio de transporte utilizado eram os rios e a costa. A economia do ES era baseada nessa época na produção açucareira. A população europeia encontrava-se restrita ao litoral, entre o mar a selva e as tribos. (BITTENCOURT,

1987). Os portugueses ocupavam o litoral devido ao insucesso das entradas. O conflito com os silvícolas e piratas gerou uma intensa fortificação do sítio da baía de Vitória que contribuiu para a localização do povoamento e das atividades produtivas (SOUZA e RIBEIRO, 2009). Nesse primeiro momento houve poucas atividades agrícolas e portuárias, mas com a participação dos cristãos novos na economia local esse cenário se modificou, já que nos séculos XVI e XVII, “a vida na colônia girava em torno do açúcar, e os cristãos novos detinham o controle do comércio” (SOUZA e RIBEIRO, 2009, p.167).

No fim do século XVI, a população capixaba de origem européia atingia somente a 180 pessoas, passando a 500 no século XVII, responsáveis pelo empreendimento de seis engenhos de açúcar, produzindo cerca de 1500 arrobas anuais. Certamente, a participação da população indígena aculturada, em número aproximando de 11000 pessoas; distribuídas, sobretudo, nos aldeamentos de São João de Carapina, Nossa Senhora da Assunção de Reritiba, Nossa Senhora da Conceição (Serra) e Reis Magos (Nova Almeida) (LEAL apud BITTENCOURT, 1987, p. 34).

Os portugueses controlavam o comércio de importação e exportação até a abertura dos portos em 1808. O Brasil colonial foi marcado pela exportação de matérias-primas para a metrópole portuguesa. Produtos como o pau-brasil e o açúcar eram embarcados nas caravelas para Portugal com a utilização de mão-de-obra indígena e escrava. O porto era o local por onde saíam os produtos nacionais e entravam produtos importados (SOUZA e RIBEIRO, 2009).

Além de produtos, o tráfico negreiro foi destaque nesse contexto. Os africanos chegavam aos portos brasileiros em condições lamentáveis. Eram transportados como animais, com a utilização de correntes, desprovidos de alimentação e condições de higiene e limpeza adequadas. Muitos desses escravos chegavam mortos ou doentes ao Brasil. Aqueles que morriam eram enterrados em covas rasas ou jogados em pilhas próximos à zona do porto. Nas principais cidades portuárias, os escravos chegaram a alcançar metade ou mais da população (SOUZA e RIBEIRO, 2009). A capitania do ES iniciou, em 1621, o tráfico direto de escravos de Angola a vilas de Vitória (FREITAS, 2010).

Esse cenário cotidiano deveria colaborar para uma visão pejorativa do porto, como as marcas feitas a ferro quente para indicar seus proprietários e o sinal da cruz que era realizado depois de desembarcarem nos portos de destino. Esse ambiente era

freqüentado por homens em busca de escravos, sendo um local de comércio. As cidades coloniais eram constantes fontes de epidemias e os cemitérios de africanos a céu aberto contribuíram para essa situação. Para a formação da nação brasileira, infelizmente muito sangue foi derramado e o porto era um espaço de mercadores e comerciantes. Em 1818, a população atingia apenas 4.245 habitantes. Destes, um terço era constituído por escravos e um quarto por brancos (BITTENCOURT, 1987). Foi registrado na orla do ES o aparecimento de navios negreiros mesmo depois da ilegalidade do tráfico. O próprio Barão de Itapemirim era apontado como traficante (BITTENCOURT, 2006). Segundo Siqueira (1995), em 1872, de um total de 82.137 habitantes, 22.695 eram escravos no Espírito Santo.

Os altos funcionários no Brasil Colônia residiam em sobrados e solares, assim também como os grandes proprietários de terra e os comerciantes. Os demais residiam em casas térreas. Algumas destas eram alugadas, representando o esboço da classe média. Os pobres e libertos, geralmente, viviam agregados a alguma família ou realizavam serviços semelhantes aos dos escravos (SOUZA e RIBEIRO, 2009).

No século XVI, o ES entrou em crise econômica. Em 1675, Francisco Gil de Araújo comprou a capitania do último descendente da família Coutinho. Os jesuítas administravam o trabalho da massa indígena e fundaram fazendas de criação de gado, de farinha de mandioca, de açúcar e policultura. A extinção da Companhia de Jesus foi impactante para a economia regional do ES. Segundo Bittencourt,

Espremida no litoral pelo indígena, a colonização não conseguia desenvolver sua agricultura ou atrair os contingentes de população que necessitava. Tão pouco os capitais necessários à dinamização econômica e ocupação efetiva do território, já direcionados para o Nordeste. Além do mais, o absentismo dos donatários, legando a administração da Capitania a capitães mores, parece ter contribuído sensivelmente para a ausência decisiva de uma orientação econômica que buscasse a integração da região à economia tropical de exportação (BITTENCOURT, 1987, p. 20-21).

A capitania do Espírito Santo, em meados do século XVIII, assumiu uma função de defesa do ouro das Minas Gerais. E foi a partir desse momento que chegaram os engenheiros militares. Foi determinado pela coroa portuguesa que o estado seria uma barreira oficial de defesa das minas. O ES foi mantido como escudo protetor. Reduziram o comércio marítimo até a abertura dos portos em 1808. Esta abertura

simbolizou o retorno das operações da Alfândega finalizadas desde o século XVII (FREITAS, 2010).

Entre as repercussões da grande incidência de ouro na Colônia, restou ao ES a construção e remodelação das fortificações de Vitória, a ampliação do destacamento militar e a proibição rigorosa da abertura de estradas que ligassem o litoral à rica Capitania das Gerais. Claras medidas de estratégia da Metrópole, temerosa de ataques estrangeiros e, sobretudo, contrabando pelo litoral mais próximo, do ES. Aliás, litoral do próprio território minerador, se respeitados os limites iniciais da Capitania de Vasco Fernandes Coutinho (BITTENCOURT, 1987, p. 46).

Os prospectos da Vila de Vitória, realizados por engenheiros militares no século XVIII, restringiam-se:

[...] do sítio da cidade alta, ao sítio do Convento do Franciscano avançando a oeste não muito além do Largo da Conceição (Praça da Costa Pereira), apresenta-se muito fortificado e com logradouros articulados em eixos principais longitudinais que vinculam pontos de amarração, edifícios religiosos ou institucionais (Pelourinho, Casa de Câmara e Cadeia), típicos de uma vila colonial portuguesa. Os cais e trapiches da borda do canal são movimentados por uma economia de subsistência, mas havia da exportação de açúcar, madeira, tecido de algodão. O meio de mobilidade principal era aquaviário (SOUZA e RIBEIRO, 2009, p.55).

Assim, o escoamento dos minerais só aconteceu pelo porto do Rio de Janeiro. Nesse momento o Porto de Vitória perdeu a oportunidade de crescimento. E para tal foi realizada a construção de fortes em sua costa (MONTEIRO, 2008). Nessa época a vila de Vitória vivia do comércio com as capitanias vizinhas (Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco).

Na vila portavam fragatas (pouco carregadas), lanchas e sumacas. [...] O comércio de ferragens devia ser o mais importante, proliferando a oferta de ferro em barra para forja e instrumento agrícolas (enxadas e foices). As operações de venda se realizavam a dinheiro. Muitas vezes, porém o agricultor tomava os produtos que necessitava no estabelecimento comercial, e posteriormente, dava quitação com resultado de suas colheitas, sendo feito, por consequência, através de tais comerciantes, o movimento de importação-exportação (inter-provincial) (BITTENCOURT, 1987, p.23-24).

Em 1820, o ES possuía 60 engenhos de açúcar e 66 destilarias (SAINT-HILAIRE, 1974) e a base alimentar era farinha de mandioca produzida em São Mateus. No porto de São Mateus havia a movimentação de embarcações e foram construídos navios. Entre os ricos fazendeiros, o barão de Aimorés, dono da fazenda São Domingos, cultivou cana-de-açúcar. Esta fazenda tinha “três embarcações de porte, como o ‘Santa Rita’, ‘Maria’ e o ‘Constância’ que, pela barra do São Mateus

transportava açúcar, farinha e café até o Rio de Janeiro e a Bahia” (BITTENCOURT, 2006, p 178).

Segundo Gabriel Bittencourt (1987), em 1822, a capitania do Espírito Santo foi transformada em posto militar, despovoada e com a economia atrofiada. Sendo a agricultura de exportação, com o café, a esperança para modificação desse quadro. O açúcar fora, até o século XIX, o produto que proporcionara o surgimento de vilas e povoados.

Essa estrutura urbana foi pouco modificada até o início da República. E pelos edifícios típicos de uma vila colonial portuguesa, podiam ainda ser observados nas primeiras décadas do século XX, os seus cais e trapiches na borda do canal.

Conforme afirmou Derenzi, “apresentava (...) belo aspecto paisagístico” (p.79), situada entre o mar e as montanhas, tendo o seu “(...) casario, nascendo do mar” (p.79), entremeando-se “(...) com restos de vegetação nativa” que ia morrer “(...) em torno do colégio da matriz” (p.79) (DERENZI apud SOUZA e RIBEIRO, 1995, p.190).

Na foto abaixo, (figura 52) observa-se a rua do comércio que exemplifica essa situação. Os habitantes circulavam livremente nos atracadouros, independente da movimentação de mercadorias que acontecia no local. Nessa fotografia há sobrados e casarões.



Figura 52 – Eutychio d’Olivier. Rua do Comercio (Porto dos Padres), 1908.

Fonte: Acervo do IPHAN.

Na figura 53, observam-se os atracadouros e o navio ao largo, visto da Santa Casa de Misericórdia. Segundo Siqueira (1995), “a segurança de seu cais prendeu-se à situação natural do porto, cujas águas foram protegidas dos ventos por morros desde a barra até ao ancoradouro” (SIQUEIRA, 1995, p.103). Nesta foto, “as mercadorias eram trazidas até os trapiches por meio de chatas ou flutuantes. Diretamente no cais só operavam embarcações pequenas” (SIQUEIRA, 1995, p. 107).



Figura 53 - Eutychio d`Olivier. Porto dos Padres, 1908.

Fonte: Acervo do IPHAN.

Segundo Bittencourt, apesar de toda orientação para o mar no ES, a navegação era mantida em bases precárias e esta era a única via de comunicação com as demais províncias.

Até o século XIX, intercomunicavam-se as povoações pelos rios e mar. Também pelo mar, normalmente, ligava-se o ES às demais províncias do Império. Entretanto, em que pese toda essa orientação para o oceano, não havia navegação com o exterior, e mesmo de cabotagem, apesar da posição portuária privilegiada que caracterizava a Província (BITTENCOURT, 2006, p. 174).

No século XIX, houve a abertura das vias de comunicação para o interior do território colonial e, em 1823, a antiga vila de Nossa Senhora da Vitória foi levada à categoria de cidade, capital da província do ES. Neste século, a economia continuava baseada no algodão, milho e mandioca. Em 1801, foi construída a primeira ponte do Estado do ES, a Ponte da Passagem. Essa liga a cidade de Vitória ao continente, ou seja, ao atual município da Serra. Os primeiros aterros foram na parte baixa junto ao porto dos Padres e o largo da Conceição (atual Praça Costa Pereira). Essas obras foram

realizadas com enormes dificuldades de recursos e de mão-de-obra qualificada que dependiam, muitas vezes, da boa vontade dos ricos moradores locais. A partir da segunda metade do século XIX, os engenheiros fizeram-se mais presentes na vida pública. A vila impressionava os visitantes por sua beleza e as construções eram assobradadas normalmente de pedra e cal, caiadas e telhadas. Na Vila de Vitória, existiam casas de um a dois andares, com janelas e vidraças e varandas trabalhadas na Europa (SOUZA e RIBEIRO, 2009).

A vila, que tinha como principais referências edificadas nos seus templos religiosos, tinha também as suas ruas e praças voltadas fundamentalmente para a realização de práticas e rituais derivados dos ofícios litúrgicos: o espaço público na Vitória do século XIX ainda era um espaço fundamentalmente sagrado (SOUZA e RIBEIRO, 2009, p.208).

Nesse século, a navegação a vapor não era regular com o exterior, apesar da posição portuária privilegiada do ES. Segundo Bittencourt,

Tudo indica que era na Bahia, no Rio de Janeiro, que os comerciantes buscavam os principais produtos de suas lojas. Daí a majoração de 30 a 50% dos preços de Vitória em relação aos do Rio, produtos que eram adquiridos em troca de milho, arroz e feijão, que forneciam à Bahia, e os mesmos gêneros acrescidos do açúcar, de madeira e algodão, para o Rio de Janeiro (BITTENCOURT, 1987, p.32).

Os grandes proprietários transportavam seus produtos em suas próprias embarcações ou fretadas. A partir da metade do século XIX, mais de 40 embarcações a vela promoviam a navegação na costa, proporcionando o emprego a 300 funcionários (BITTENCOURT, 1987).

De Itapemirim fazem-se remessas de cebolas para o Rio de Janeiro, a Vila de Vitória e Campos... Pequenas barcas e grandes pirogas, carregadas de cebolas, seguem de Itapemirim para a Vila de Vitória e voltam com produtos de olaria... A maioria dos agricultores de Itapemirim envia seu açúcar, por conta própria, aos comerciantes do Rio de Janeiro, ou confia sua venda aos comandantes dos barcos. Na região só se desfazem do produto de sua colheita os que se acham forçados, por necessidade de dinheiro, ou os que não fabricam o açúcar, bruto ou mascavo bastante para encher uma barca (SAINT-HILAIRE apud BITTENCOURT, 2006, p.175).

Em 1811, a produção cafeeira já existia em pequena escala. Segundo Bittencourt, o café foi a mola mestra do reaparelhamento material do ES, no século XIX. Em escala nacional este produto fora responsável pelo deslocamento do eixo da economia brasileira do Nordeste para o Sudeste. O café proporcionou o

“desbravamento da floresta, a imigração europeia não portuguesa e fixação dessa mão de obra e, principalmente, a construção de estradas de rodagem, a navegação a vapor e, até mesmo a ferrovia” (BITTENCOURT, 1987, p.27). Assim, o objetivo dos produtores de café era o de colocar a produção nos portos com vistas à exportação. À medida que os núcleos das colônias cafeeiras foram se instalando, estradas e ferrovias passaram a ser construídas para o fluxo da produção cafeeira. Essas obras e investimentos tiveram participação principalmente de capitais britânicos e franceses.

A partir de 1860, o comércio na capital apresentava-se menos dinâmico. No norte, a produção de farinha de mandioca fomentou a presença de navios a vela, no porto de São Mateus. No sul, com a produção cafeeira na década de 1870, as embarcações dos fazendeiros ou dos negociantes se destacavam no porto de Itapemirim. Segundo Bittencourt, nos fins do século XIX, o produto de destaque era o café. Entretanto, a monocultura de exportação “fazia-se sentir sensivelmente de acordo com as oscilações do mercado internacional, quando o café chegava a representar 94,33% das exportações capixabas” (BITTENCOURT, 1987, p. 104).

No período Imperial teve destaque, “[...] a visita Dom Pedro II – o maior acontecimento social desde a fundação da cidade -, que chegou à Capital em 1860 pelo Cais das Colunas, que passou a se chamar cais do Imperador” (MONTEIRO, p. 74).

No final da década de 1860, houve a desobstrução de rios e da realização de numerosos contratos para efetivação de uma navegação regular, nacional e internacional. O governo imperial realizou um contrato com a Companhia Espírito Santo – Campos que proporcionou destaque para a navegação capixaba. Por meio deste contrato, eram realizadas duas viagens mensais ao ES e à Bahia. Esse contrato foi tão importante para o ES que este tornou-se acionista da contratada (BITTENCOURT, 2006).

Em 1865, foi criada a Capitania dos Portos e, em 1870, a escola de aprendizes de marinheiros. Até 1880, a capital possuía diversos atracadores de embarcações situados na baía de Vitória. Era desejo dos políticos capixabas a transformação dos

diversos cais em um único porto, centralizando o comércio do Estado. Em fins do século XIX, o engenheiro americano Milnor Roberts apresentou um relatório ao ministro Buarque Macedo sobre a dificuldade de instalação na capital de um porto. Ele previa que a construção do porto na ilha prejudicaria a futura evolução urbana da cidade. Sugeriu a construção no município de Vila Velha, já que esse município se comunicava com o continente e era considerado um porto comercial, abrigado e profundo (Relatório Ministerial, Indústria, Viação e Obras Públicas de 1909, volume 3 p. 111-112). Para a movimentação de cargas, essas eram características importantes, mas em 1892 sua proposta foi rejeitada. Neste ano, o governo federal concedeu à Companhia Torrens o direito de construção de um porto no município de Vila Velha. Essa medida desagradou a elite política que morava na capital. A capital do ES sendo uma ilha necessitava de um complexo de pontes para ligar ao continente. Já que não possuía ligação terrestre como o atual município de Vila Velha. Esses investimentos eram vultosos, contribuindo para justificar a construção do porto no município vizinho, Vila Velha. Todavia, segundo Freitas (2010, p.26) “(...) a convicção dos governantes do Espírito Santo, de que o porto deveria se localizar na ilha de Vitória, prevaleceu no bojo de uma ideologia desenvolvimentista quase obsessiva”. (FREITAS, 2010). A capital do Estado era Vitória e o porto deveria, para seus administradores, permanecer nesse local. Os representantes políticos não iriam aceitar essa perda de receita e não deixariam, nesse momento, que o município de Vila Velha ganhasse os lucros da movimentação de mercadorias. Assim, foi possível a permissão para a construção do porto na capital, atraindo, com isso, investimentos.

O ES, na segunda metade do século XIX, necessitava de uma classe trabalhadora rural. Esse fato limitava a expansão da produção açucareira, já que essa exige grande quantidade de mão-de-obra quando comparada com a produção cafeeira. Foi exportado, entre 1844 e 1849, 222.835 arrobas de açúcar e 82.863 arrobas de café. Já entre 1863 e 1875, foi exportado 25.812 de açúcar e 404.527 de café, ambos em arrobas (SIQUEIRA, 1995). No ano de 1872, a “(...) agricultura absorvia 56,75% da população ativa em relação às outras divisões de trabalho, até mesmo na capital” (SIQUEIRA, 1995, p. 46).

A economia açucareira e cafeeira necessitava de mão-de-obra para sua sustentação e, para isso, chegaram ao ES migrantes mineiros e fluminenses. Devido à

monopolização desse comércio, havia a necessidade de importação de alimentos. Além, também, da chegada a partir da metade do século XIX de imigrantes no ES, sobretudo alemães e italianos que foram trabalhar na lavoura. Esses também chegavam pelo Porto de Vitória e passavam por situações difíceis. O desembarque se dava diretamente no Porto de Vitória e os alojamentos, quando existiam, ficavam localizados em barracões improvisados nas circunvizinhanças da capital ou então as famílias seguiam diretamente para as colônias. Somente em 1889 foi inaugurada a Hospedaria dos Imigrantes da Pedra D'Água, localizada na entrada da baía de Vitória, em uma área pertencente hoje ao município de Vila Velha.

No final do século XIX, a Revolução Industrial e o fim do tráfico negreiro desencadearam no Brasil a abolição da escravatura. Ocorreu a divisão internacional do trabalho e países periféricos passaram a produzir produtos primários ou pouco processados, ou seja, o Brasil passou a servir de mercado de consumo de produtos industrializados. Teve início a revolução do transporte marítimo e os navios à vela eram substituídos pelos a vapor. Esse fato repercutiu no Brasil e nos estados brasileiros com a necessidade de adequação dos cais para essas novas embarcações. O Porto de Vitória começou o processo de estruturações e reformas, mas continuou dependente do porto do Rio de Janeiro. Segundo Siqueira (1995), até o final do império, o Porto de Vitória possuía apenas um simples cais de madeira e tinha um movimento comercial limitado. A navegação restringia-se à pequena cabotagem²⁴ e navios estrangeiros chegaram a Vitória apenas em 1881. Entretanto, no início do século XX, houve o aumento do número de embarcações nacionais e estrangeiras que levou a um discurso de necessidade de melhoramento do porto

No final do século XIX, registrou-se uma grande movimentação de pessoas e mercadorias no porto de Vitória. Imigrantes, café, madeira, farinha de mandioca, enfim diversas mercadorias circulavam neste atracador. Assim, iniciaram-se os estudos para viabilizar a construção de um porto em Vitória. Visto que a ausência de um cais acostável levava os navios a atracarem ao largo²⁵ do canal, dificultando o transporte de mercadorias.

²⁴ Navegação doméstica (pela costa do país). Grande cabotagem, ou cabotagem internacional, estende o conceito aos países adjacentes, na mesma costa ou ilhas próximas.

²⁵ Mar alto ou alto mar. Toda porção de mar que está fora da vista da terra. Diz-se que uma embarcação nessa situação está ao largo.

Em 1892, o governo federal chegara a emitir concessão à “Companhia Torrens”, por um prazo de 50 anos, empreendimento que resultou em um grande fracasso. Dez anos depois, em 1902, devido a circunstância do lugar de Argolas, do lado continental, haver sido escolhido para terminal da Estrada de Ferro Vitória-Minas e, também da Leopoldina, projetou-se ali o cais de atracação.

Aprovada a construção do porto com o engenheiro Alfredo Lisboa, este contrato parece ter desagradado a elite política local que, por razões óbvias procurou sustar o contrato, até que, pelo Decreto n. 5951, de 1906, autorizou-se a transferência da concessão da Torrens à “Companhia do Porto de Vitória” (BITTENCOURT, 2006, p.354).

No Governo de José de Mello Carvalho Muniz Freire, de 1892 a 1896, a contratação de Saturnino de Brito foi marcante para os estudos e construção do Novo Arrabalde. Foram poucas as mudanças nesse governo, o que ocorreu foi que, em Vitória, à beira-mar, houve a construção de sobrados de uso misto, quiosques e botequins. Além da iniciativa privada, em que “exportadores e comerciantes (...), apesar das variações do preço do café, cada vez mais preenchem a borda da baía com novos armazéns de negócios” (MONTEIRO, 2008, p.81). Conforme figura 54, esses armazéns particulares não eram de grande porte (MONTEIRO, 2008). Existiam também importantes firmas comerciais, na rua da Alfândega, em seu prolongamento, a rua do comércio (atual Jerônimo Monteiro) (FREITAS, 2010).



Cais da Alfândega - Ao fundo torres da Igreja São Thiago, 1908.

Figura 54 – Autoria desconhecida. Armazéns particulares no Cais da Alfândega, 1908.

Fonte: Acervo do IPHAN.

Como Presidente de Estado, Muniz Freire contraiu o primeiro empréstimo externo, no valor de 17.500 mil francos franceses destinados à construção de ferrovias. Conforme Bittencourt,

A malha ferroviária assim constituída teria como epicentro Cachoeiro de Itapemirim, ponto de partida da “Cachoeiro-Alegre” e da Estrada de Ferro “Itapemirim”, entroncando-se ainda, a Estrada de Ferro Leopoldina Railway, cujo ramal espírito-santense ligaria o Vale Itapemirim ao extremo meridional do Estado. O escopo dessa política ferroviária, como vimos, porém, era o de atrair para o Porto de Vitória a circulação e exportação da economia do sul do Estado, que se encontrava estreitamente vinculada ao Rio de Janeiro (BITTENCOURT, 1987, p.115).

A partir do final do século XIX, os portos brasileiros passaram por modernização. Segundo Freitas (2010), essas mudanças eram motivadas por uma política de modernização, imposta pela República, baseada nos valores do positivismo. Assim um dos objetivos dos administradores públicos era a dissipação da herança cultural dos tempos coloniais:

[...] A implantação desses portos levantou uma série de questões em nível técnico que poderiam ser sintetizadas, principalmente, na necessidade de criação de aterros, no saneamento de área insalubres, na ocupação e urbanização de novos espaços urbanos além do tratamento dos espaços públicos. Tudo isso exigia conhecimento e preparo profissional, para adequação dos impactos da construção do porto ao meio urbano e respectivas transformações na cidade, que deveriam advir do ideário urbanístico vigente na época (FREITAS, 2010, p.23).

Na capital do Estado, a rua do Comércio e o Cais do Imperador foram interligados à rua da Alfândega. Assim, todas as vias da orla marítima tiveram comunicação direta com os atracadouros. Cleto Nunes desapropriou terrenos para que a Rua Jerônimo Monteiro (antiga rua da Alfândega) desembocasse na escadaria do Palácio. O litoral da cidade de Vitória era desenhado da seguinte maneira:

[...] do Campinho – atual Parque Moscoso – até o forte de São João, o litoral de Vitória recebia as seguintes denominações: cais do Schimidt, cais de São Francisco (construído em 1737), porto dos Padres (construído 1551), cais do Padre Inácio ou das Colunas (ou Imperador), cais da Batalha ou cais da Alfândega (atual praça Oito de Setembro e palco para a luta com os holandeses, em 1625), cais do Mercado ou do Peixe (nos fundos dos atuais Correios e Telégrafos, onde existiu o mercado, de 1873 a 1928), forte de Nossa Senhora do Carmo e cais do Santíssimo ou da Imperatriz (situado onde hoje se encontra o cine-teatro Glória) (MONTEIRO, 2008, p.75).

O Porto de Vitória possui uma localização favorável. Pelo fato da capital estar situada numa ilha, esta se localiza perto do continente e rodeada por um canal, proporcionando ao porto águas protegidas, sem sofrer fortes correntezas, longe do mar aberto (FREITAS, 2010). Na capital existiam alguns atracadouros, mas aqueles que se destacavam pela movimentação de cargas eram: Cais Schmidt (Cais Queimados), Cais das Colunas (Imperador) e o do Porto dos Padres. Conforme figura(55) a seguir representada por André Carloni.

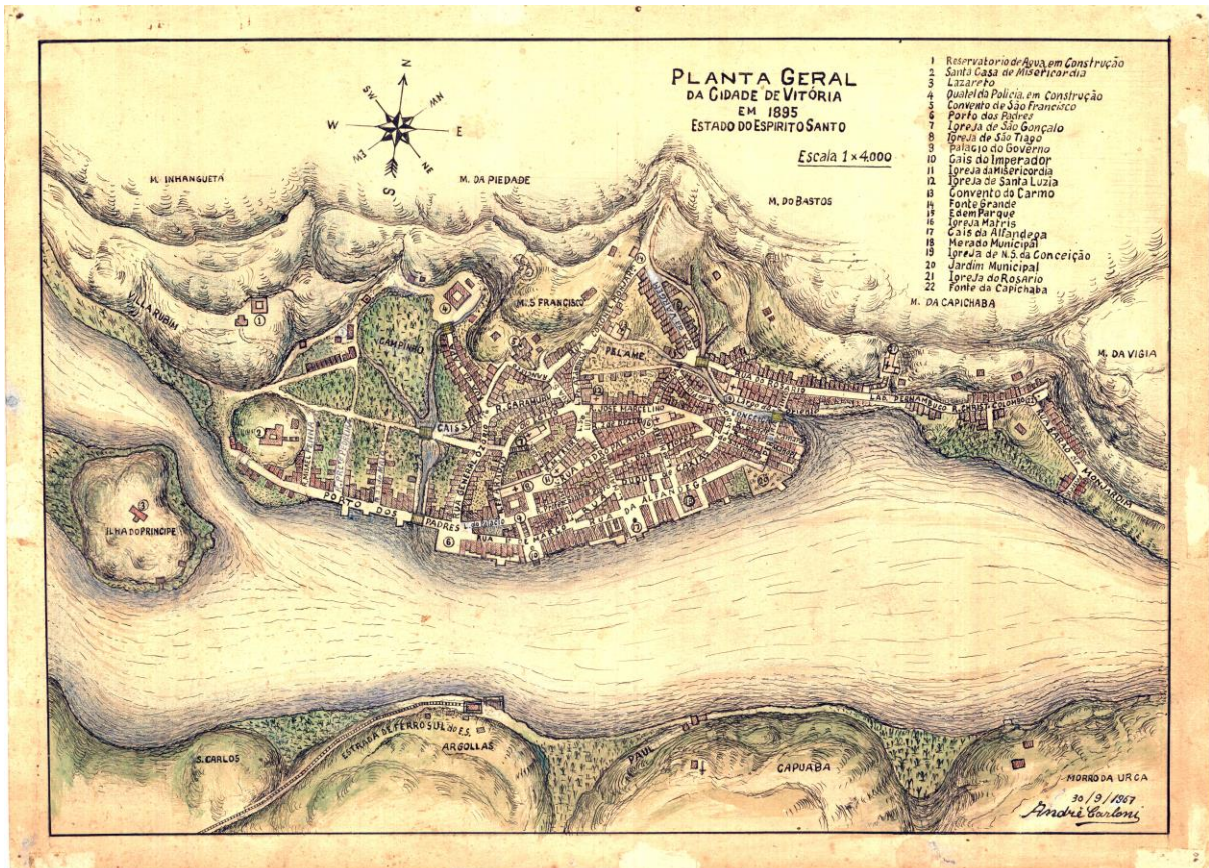


Figura 55 - Planta representativa da “Planta Geral da Cidade de Vitória em 1895” elaborada por André Carloni em 1967.

Fonte: Acervo do IPHAN.

Na antiga Vila de Vitória, até o final do século XIX, o acesso aos serviços de água se dava por meio de quatro chafarizes. Além dos carregadores de água existiam os carregadores de fezes que despejavam no mar, ora no Porto dos Padres, ora no Cais de São Francisco.

[...] a despeito da cafeicultura, continuava de feição tipicamente colonial portuguesa na sua arquitetura e arruamento. As construções, embora algumas extraordinárias, identificavam-se aos logradouros públicos, mal traçados, estreitos e tortuosos, seguindo o terreno acidentado da Ilha, sendo a cidade desprovida de serviços de limpeza urbana, água e esgoto. Desprovida também de energia elétrica, os lampiões de gás, não raro, davam vez ao retorno à iluminação a querosene, substituída desde 1878, sendo as casas e os edifícios públicos iluminados, também por lampiões, lamparinas e velas. Somente o teatro Melpômene, como vimos, chegou a ser iluminado a eletricidade, no século passado. O próprio Palácio do Governo tinha seus jardins iluminados a álcool, até 1909 (BITTENCOURT, 1987, p.109).

Observa-se, conforme figura 56, o traçado da cidade de Vitória, no início do século XX. Algumas das características apontadas na citação acima de Bittencourt se fazem presentes na imagem.



Figura 56 – Arcesislau Soares, vista geral do Porto de Vitória, 1912.

Fonte: Acervo do IPHAN.

No início do século XX o porto era eminentemente destinado à exportação de café para o exterior. Esse século foi marcado por grandes obras que puseram fim aos resquícios da cidade colonial portuguesa. Assim, com a Proclamação da República em todo o país existiu uma vontade de eliminar todas as referências do passado colonial, procurando apagar com a memória do Império.

A vontade de ruptura com o estado de coisas imobilizantes reverte-se na destruição do espaço construído no passado colonial. Apagam-se as coisas e os rastros, como se todo o trabalho de resistir, não tivesse valido a pena. A vila, debruçada sobre a água, começa a ser transformada num simulacro de cidade moderna, no limiar do Séc. XX. Iniciam-se enfaticamente as intervenções no sítio da ilha, substituindo os limites imprecisos do litoral e do mangue pela forma reguladora ortogonal resultante da urbanização. Uma adequação do sítio a uma idéia de solo habitável, que modifica a face da

ilha, afastando a vida do centro urbano da borda da baía, deslocando a própria centralidade para o litoral e o continente. Essa noção de habitabilidade do sítio busca o mar aberto, opera a dissecação e aplanamento do solo, consolidando o território físico, mas desnaturando a paisagem (SOUZA e RIBEIRO, 2009, p. 62).

Com a proclamação da República, em 1889, o ES passou a ter mais autonomia proporcionada pelo café que gerou, com esse recurso, a abertura de estradas e a construção de ferrovias. O Estado pôde pegar empréstimos, formular leis e elaborar uma constituição estadual, dentro da constituição brasileira. Além de decretar impostos de exportação e reverter a receita da importação e exportação ao próprio Estado. Até então, segundo Siqueira (1995), o Império concentrava, no Porto do Rio de Janeiro, o centro financeiro e controlador do mercado cafeeiro e este era “centro de redistribuição de mercadorias dentro do Império e o ponto de importação e exportação do comércio internacional” (SIQUEIRA, 1995, p. 39). Entre 1870 e 1889, no ES, não foram realizados “investimentos em obras de infra-estrutura social” (SIQUEIRA, 1995, p. 40). Não foi realizado, assim, “o aparelhamento do porto de Vitória e estradas subsidiárias ligando-o ao interior da Província” (SIQUEIRA, 1995, p. 56). Apesar do desejo mineiro de ligar o interior das Minas Gerais a Vitória formando um corredor de exportação para as suas mercadorias. A colonização foi uma tentativa de abrir o interior do ES, já que era um fator limitante para o Porto de Vitória a “falta de uma rede de comunicação rodoviária e ferroviária da capital com o interior da Província, que lhe permitisse racionalizar o comércio provincial” (SIQUEIRA, 1995, p. 46).

No final do século XIX e início do século XX, ainda não havia sido possível a instalação de uma estrutura portuária na capital, apesar da navegação regular a vapor. As embarcações continuavam ao largo do canal, sendo as mercadorias e pessoas transportadas por pequenas embarcações. Em 1906, não tinha sido realizada nenhuma obra do Porto de Vitória. O mesmo não se dava com a estrutura ferroviária que com a instalação Leopoldina *Railway* e da Estrada de Ferro Caravelas, favoreceram o escoamento do café. Para realização de tais atividades a participação do Estado foi necessária, além do capital estrangeiro que via nessas iniciativas meios de enriquecimento (BITTENCOURT, 1987).

Segundo Siqueira (1995), na primeira década do século XX, o Porto de Vitória começou a centralizar as operações, em detrimento do Porto de Cachoeiro do Itapemirim e o de São Mateus. Nessa época, o Porto de Itapemirim “mostrava-se insuficiente para comportar as embarcações de maior porte” (SIQUEIRA, 1995, p.67). O Porto de Vitória recebia a mercadoria importada e era este o “centro escoador deste fluxo comercial para toda a província”. (SIQUEIRA, 1995, p.51).

No porto, o principal gênero de exportação do Estado era o café. Segundo Siqueira (1995), era um porto eminentemente cafeeiro, destinado ao exterior. No ano de 1907, foi importado 2.387:937\$ e exportado 13.110:770\$. Deste valor de exportação, 12.169:974\$ pertenciam ao café. Valor considerável que mostra a dependência do Estado a um único produto. E esse quadro irá permanecer por mais alguns anos (RM, Indústria, Viação e Obras Públicas de 1908, p. 1303). No ano de 1913, no Porto de Vitória era exportado 83% do café do Estado e, em 1920, isso subiu para 92%. A capital do Estado, nessa corrente de mudança, foi reestruturada e modernizada (SIQUEIRA, 1995).

2.2 DO GOVERNO DE JERONYMO MONTEIRO AO DE FRANCISCO LACERDA DE AGUIAR (1908-1959)

Na capital do ES, em 1908, havia mais de 9.000 pessoas (Mensagem 1908, p.15). Em 1909, foi registrado no Estado do Espírito Santo 9.341 nascimentos, 3.584 mortes e 1.495 casamentos (M 1910, p.32). Segundo Siqueira (1995), no ano de 1909, o ES tinha 299.419 habitantes (SIQUEIRA, 1995, p. 64).

Jeronymo Monteiro foi presidente da província do Estado do ES de 1908 a 1911. Seu governo procurou pautar metas relacionadas à agricultura de exportação. Para isso, adotou uma política intervencionista de governo e buscou aplicar investimentos na melhoria do transporte, proporcionando uma infraestrutura e aparelhagem adequadas ao modelo tropical de exportação. Foi neste contexto que se enquadrou a criação do Porto de Vitória (BITTENCOURT, 2006).

O mesmo governante encontrou a capital sem água, esgoto e luz elétrica. O fornecimento de água era feito com deficiência e de modo penoso (M de 1908, p. 24). Essa situação foi modificada em 1910 quando passou a investir em iluminação elétrica nas ruas e prédios públicos (M de 1910, p. 14) e serviço telefônico (BITTENCOURT, 1987). Com exceção do bairro da Vila Rubim que, na época, era um bairro modesto de operários, bairro esse próximo da zona portuária. Alguns moradores deste bairro trabalhavam no porto carregando sacas de café. Monteiro entregou a capital com esses serviços concluídos em 1911 (M de 1911, p. 16).

Havia o serviço de polícia, mas era deficiente para o total da população. O local do alojamento dos policiais era precário e necessitava de reformas (M 1908, p. 12). O alojamento passou por reformas e em alguns municípios foram construídas cadeias (M 1911, p.16).

Em 1908, não existia ainda no Estado a Imprensa Oficial, um banco do Estado e os serviços do Arquivo Público e Biblioteca estavam desativados. Havia bondes como forma de transportes coletivos. Existia na capital um hospital, mas o mesmo necessitava passar por reformas. No primeiro semestre desse ano foram registradas 266 mortes na capital.

Segundo o governador Monteiro, a agricultura era o único fomentador da economia, sendo o café o produto de maior destaque. Ele criticava essa dependência capixaba a praticamente um produto (M de 1908, p.31). Devido a esse fato, o governador tentou implantar indústrias no Estado. Contudo, Bittencourt (1987) atribui a essa atitude uma noção de artificialidade. Segundo ele, o capital e a tecnologia eram importados, a matéria-prima era inexistente e foram feitos empréstimos desvantajosos com repercussões na economia capixaba.

Na mensagem de 1908, Jeronymo Monteiro chegou a afirmar que o principal fator de engrandecimento do Estado foram as obras de melhoramento do Porto de Vitória (M de 1908, p. 25). Segundo Freitas (2010, p.45), Jeronymo acreditava que com o “serviço portuário moderno, a cidade poderia prosperar por sua aptidão ao escoamento de produtos, garantindo seu futuro econômico”. Até esse momento, o Porto de Vitória não apresentava as características de um porto moderno. Não

estava aparelhado com máquinas e equipamentos (guindastes, guinchos, escadas, bollards, rampas e linhas férreas) para movimentação de mercadorias. Era um porto rústico, não possuindo um berço acostável com cabeços para atracação dos navios.

A cidade de Vitória estava restrita à Ilha de Vitória. A população era predominante rural. Na capital do Estado, devido a sua característica de ilha a população se concentrava onde atualmente é a Cidade Alta. Esse fato gerava uma integração entre o Porto e a cidade, já que o mesmo estava dentro da Ilha de Vitória. Para se chegar à capital era necessário o deslocamento via mar, por isso o porto era primordial na vida cotidiana. Era por meio dele que chegavam os gêneros alimentícios, vestuários, pessoas. Esse local era um local de passagem. Em 1908, por exemplo, há o registro de famílias de imigrantes da Ilha dos Açores desembarcarem no Porto (M de 1908, p.26). Nas Mensagens dos Presidentes das Províncias do governo do ES, qualquer menção ao Porto de Vitória tinha um título reservado para esse assunto. Isso reflete a importância que o mesmo representava para seus governantes. A importância do porto era grande. A capital estava dentro do porto. Qualquer obra nesse local era acompanhada por seus habitantes que se concentravam no litoral dessa pequena cidade.

No ano de 1908, o cargo do Ministério de Indústria, Viação e Obras Públicas era ocupado por Miguel Calmon Pin e Almeida. Em seu relatório pode-se analisar parte do contrato de obras e melhoramentos do Porto de Vitória. Entre as obras que o porto iria passar estavam: a construção do cais, uma ponte ligando a cidade de Vitória ao continente, dragagem no banco da barra, e coroamento dos diques de concentração de vasão (Relatório Ministerial, Indústria, Viação e Obras Públicas, de 1908, p. 1301). Obras essas que só seriam realizadas mais tarde. Por meio desse documento se percebe que eram obras de grande porte acontecendo. Depois da obra de construção do Cais, os armazéns seriam construídos em cima do mesmo. Analisando este contrato percebe-se que, até então, os navios ficavam atracados sem a proteção de um cais. Embarcações menores iam até aos navios para a retirada das mercadorias, sendo essas operações demoradas e onerosas. Com a construção de um Cais e, conseqüentemente dos cabeços, as embarcações menores para a movimentação de cargas, seriam dispensadas e o tempo de permanência de um navio em Vitória se reduziria, obtendo, com isso, uma maior

agilidade nas operações. Essas obras proporcionariam que navios maiores chegassem à Ilha de Vitória, já que o projeto previa um melhor acesso para as embarcações.

A movimentação de cargas no ano de 1908 no Porto de Vitória foi significativa. Foram 566 embarcações a vela e a vapor, sendo embarcações nacionais e estrangeiras (RM, Indústria, Viação e Obras Públicas de 1909, volume 3, p. 110). Ou seja, são quase duas embarcações por dia durante um ano. Essa movimentação é considerável principalmente porque o porto era ainda rústico e não estava aparelhado para grandes operações.

Devido à dependência da cultura de café no Estado, o ES importava produtos essenciais à vida provinciana que poderiam ser produzidos no Estado. Em 1910, foram importados 40% de tecidos, 30% de bebidas e 20% de gêneros alimentícios. Nesse ano a Companhia do Porto de Vitória realizou projetos e planos de obra para o Porto de Vitória e, em 1911, iniciou-se a construção do porto (BITTENCOURT, 1987).

Em 1911, foi iniciado o serviço de esgoto da cidade e reformadas e ampliadas as linhas de bondes adequando-as para energia elétrica. Isso foi possível devido à inauguração da usina elétrica em 1909. Além disso, foi implantado o serviço de telefonia. No Relatório do ano de 1911 o ministro José Barboza Gonçalves fez referências em detalhes, das obras pelas quais o Porto iria passar:

[...] f) Uma esplanada entre o littoral da cidade e o cães com 70 metros de largura em média, onde serão construídos 6 armazéns, de 75m por 15m, sendo três de um pavimento a montante da ponte, e três e ddous pavimentos ao longo do cães de 8,5 m d'agua (RM, Viação e Obras Públicas de 1911, p.344).

Apesar de no relatório apontar para a construção de seis armazéns, na prática só foram construídos cinco galpões. Não foi achado em nenhuma fonte analisada a explicação para tal modificação. Entre os armazéns 3 e 4 no Cais Comercial, teria espaço de fato para outro, esse ficaria em frente ao Palácio Anchieta e obstruiria a visão que os navios possuem dessa sede de governo. Esta que é um dos cartões postais do Estado do ES.

Segue projeto (figura 57) da seção transversal dos armazéns do Cais Comercial. Nota-se o guindaste, vinculado ao armazém.

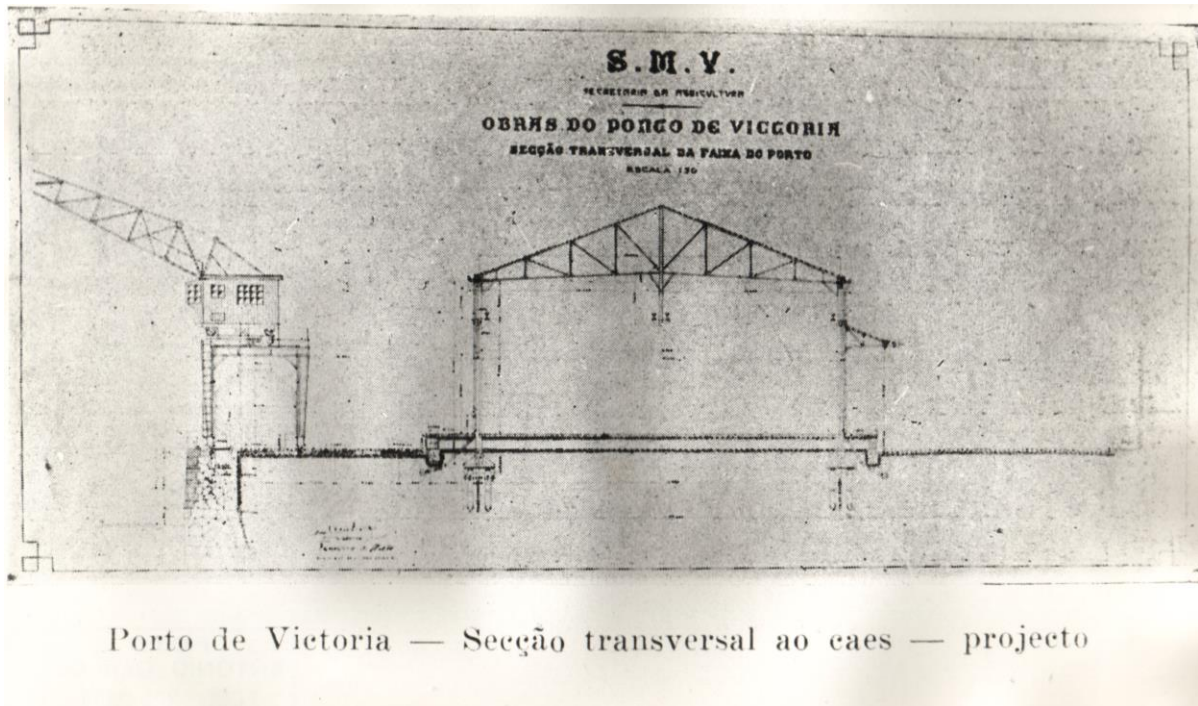


Figura 57 - Porto de Vitória - seção transversal ao cais - projeto.

Fonte: Acervo da Codesa.

A construção desses armazéns só seria possível porque seria construído antes um cais comercial. Ou seja, depois do aterro teria espaço para a obra de armazéns já que seriam construídos 1130 metros de cais. Esse porto teria ainda a instalação futura de guindastes e linhas férreas. Assim, as obras no Porto de Vitória começaram no dia 12 de janeiro de 1911 com a obra de dragagem. (RM Viação e Obras Públicas de 1911, p. 344).

No governo de Jeronymo Monteiro, a capital mudou sua fisionomia. Foi realizada drenagem, água e esgoto, iluminação, limpeza, transporte, parques e arborização (Parque Moscoso), alargamento de ruas, aterros, desapropriações e novas construções. Como exemplo, o alargamento da rua da Alfândega que se tornou o local de comércio mais importante da cidade. A parte baixa da cidade era dominada por inúmeras casas comerciais e por diversos serviços – mercados, correios, bancos. Já na parte alta ficava o caráter administrativo e religioso (MONTEIRO, 2008).

No governo de Marcondes Alves de Sousa, de maio de 1912 a maio de 1916, as obras do Porto não foram continuadas e não se tem menção de nenhuma atividade portuária no Cais Comercial. No dia 8 de agosto de 1914 as obras foram paralisadas (RM Viação e Obras Públicas de 1914, p. 299) e essa interrupção das obras foi possível, pois a Companhia do Porto de Vitória solicitou, por meio do Aviso n. 220 de 6 de novembro 1914, a interrupção dos prazos contratuais devido à Grande Guerra (FREITAS, 2010). Seu governo inaugurou todo um período de contenção de despesas. Marcondes criticara a intervenção estatal na economia, essa praticada por Jeronymo Monteiro (BITTENCOURT, 1987).

O governo de Bernardino de Sousa Monteiro foi de maio de 1916 a maio de 1920. Nesse período, as obras no Porto de Vitória ficaram totalmente paralisadas. Ainda assim, no ano de 1916 a movimentação de mercadorias foi de 797 embarcações, sendo o café o produto de destaque, seguido dos cereais e da madeira (RM, Viação e Obras Públicas de 1916, p. 300). Isso demonstra, de certa maneira, que a movimentação comercial acontecia independente do aparelhamento e modernização do cais. Ou seja, esses antigos atracadouros que remontavam ao período colonial ainda atendiam a cidade, pelo menos às embarcações nacionais. Convém salientar que devido à guerra houve uma redução de embarcações estrangeiras, e esses navios tinham maior capacidade de carga por tonelada. Mas, em relação às embarcações nacionais não houve alterações significativas, como mostra a tabela (figura 58) abaixo:

ANOS	NACION.	%	TONELAGEM	%	ESTR.	%	TONELAGEM	%	NAVIOS	TONELAGEM
1908	319	84	271.331	68	60	16	121.583	32	397	399.914
1909	394	87	309.380	70	57	13	133.901	30	451	443.281
1910	368	84	263.743	66	68	16	135.273	34	436	399.016
1911	318	76	325.446	60	100	24	216.190	40	418	541.636
1912	736	85	425.630	56	129	15	328.458	44	865	754.088
1913	773	86	471.531	54	132	15	396.943	46	905	868.474
1914	665	86	402.532	60	104	14	274.209	40	769	676.741
1915	695	94	390.160	78	45	6	107.856	22	740	498.016
1916	744	96	439.648	85	34	4	76.605	15	778	516.253
1917	762	96	423.946	86	31	4	70.040	14	793	493.986
1918	770	98	479.062	95	11	2	23.577	5	781	502.629
1919	781	95	498.287	84	36	5	96.057	16	817	594.344
1920	793	94	534.828	76	49	6	136.527	24	842	571.355

Figura 58 - Movimento marítimo nacional e estrangeiro do Porto de Vitória de 1908 a 1920, entradas de navios.

Fonte: SIQUEIRA, 1995, p.72.

Já no ano de 1917, foi elaborada pela Companhia Porto da Vitória uma planta da Ilha de Vitória (RM, Viação e Obras Públicas de 1917, p.326). Além da regularização dos terrenos de marinha e o serviço sistemático de observações meteorológicas e hidrográficas (RM, Viação e Obras Públicas de 1916, p. 300). Por fim, no ano de 1920, segundo José Pires do Rio, Ministro da Viação e Obras Públicas, as obras continuaram paradas e já havia sido empregado o capital de 5.290:104\$968 e sobre esse valor o governo pagou juros de 6% ao ano. Segundo Freitas (2010, p.33), na mensagem de governo de Bernardino Monteiro, em 1920, “revelou a execução de um plano geral de viação e estradas trafegáveis para o Estado de forma geral e, para o porto, em particular, para ser implementado quando a crise arrefecesse”. As operações portuárias continuavam acontecendo e em 1920, apesar da precariedade da estrutura portuária, o café continuava a ser exportado. Aproximadamente 90% da renda estatal dependia do café que era movimentado no Cais Comercial (BITTENCOURT, 1987).

No governo de Nestor Gomes, de maio de 1920 a maio de 1924, as obras do porto continuavam paralisadas. A Grande Guerra era a justificativa para a paralização das obras do Porto, utilizadas por este governante em 1921 (M de 1921, p.54). Siqueira (1995) também afirma que as tentativas de aparelhar o porto foram frustradas pelo conflito mundial. Para Bittencourt (1987, p. 169), a “necessidade de importação de maquinário de países beligerantes contribuirá para o seu insucesso, aliado, evidentemente, às deficiências infraestruturais já afloradas”.

Segundo ARAÚJO FILHO (1968), entre 1919 e 1922, a exportação de café para o exterior representou apenas 5% da produção nacional por milhões de sacas, enquanto Santos no mesmo período correspondia a 70,7% e o Rio de Janeiro 22%. No ano de 1923, foram movimentadas 92.533 toneladas (RM, Viação e Obras Públicas de 1923, p. 222). Já no ano de 1924, esse número subiu para 116.864 toneladas e, em 1925, foi para 136.635 toneladas. Convém destacar que com a paralisação das obras, as operações de embarque e desembarque eram feitas no regime primitivo, ou seja, a cargo da alfândega e de particulares (RM, Viação e Obras Públicas de 1922, p.449).

O presidente do Estado, em 1921, encaminhou para o Ministro de Viação e Obras

Públicas um documento que descrevia a situação do Porto de Vitória com a paralisação das obras. Segundo Nestor Gomes, foram encaminhadas fotografias para o registro da situação do cais. Na carta nota-se:

[...] encampação das obras do Porto de Victória, cujo acabamento representa uma necessidade mais que palpitante, não só para o Espírito Santo, não só para a já grande zona de Minas servida pela Estrada de Ferro Diamantina, mas também para a União, que vem despendendo improficuamente, desde muito tempo, uma grande somma annual com a garantia de juros concedida e com a comissão de fiscalização creada (M de 1921, p.52).

Nestor Gomes, por meio desta carta, procurou retomar o serviço de melhoramento do Porto. Com ela verificou-se a dependência que o estado do ES tinha com o porto, somado à necessidade do estado de Minas que utilizava o cais como escoadouro dos seus produtos. Em mensagem de 1921, o presidente do Estado chegou a afirmar que caso a união não pudesse continuar com as obras o estado deveria fazer um esforço para assumir tal demanda (M de 1921, p.55).

Segundo relatório de 1923, do ministro de Viação e Obras Públicas, Francisco Sá, continuavam suspensas as obras e reduziu-se o quadro da fiscalização, mantendo-se em Vitória o pessoal necessário à guarda e conservação do material e do serviço de estatística no valor total de 83:408\$489 (RM, Viação e Obras Públicas de 1923, p. 222). Assim, segundo relatório do Ministro Francisco Sá, de 1924, foi construído a muralha do cais, mas “sua exploração não pode ser iniciada por falta de aterro, atraz da muralha, para a construção dos armazéns e instalação do aparelhamento do caes”. (RM, Viação e Obras Públicas de 1924, p.316).

Portanto, o meio utilizado para as operações comerciais, ainda eram os trapiches que iam em direção ao navio pegar e levar mercadorias. Ainda segundo mesmo relatório:

[...] a União encampou essas obras, conforme decreto n. 16.739, de 31 de dezembro de 1924, por 6.500:000\$ em apólices da dívida pública da União, a juros de 5% ao anno. Entregou-as ao Estado do Espírito Santo, que se obrigou a concluí-las, com o direito à respectiva exploração. (RM, Viação e Obras Públicas de 1924, p.316).

As obras de construção do porto permaneceram paralisadas em 1924, nesse intervalo nada foi feito. Como o Estado já havia reconhecido a quantia de

5.290:104\$968 de investimentos em obras, a União cobriu essa dívida e em contrapartida o Estado do ES tinha que terminar as obras e depois explorá-lo comercialmente. (RM, Viação e Obras Públicas de 1925, p.165). A partir desse momento, o contrato com a Companhia do Porto de Vitória é invalidado e iniciado novo contrato com o Estado do Espírito Santo. Esse contratou a Societé de Constrution du Port da Baía para continuar as obras a partir de março de 1926. (SIQUEIRA, 1995).

O governo de Florentino Avidos foi de maio de 1924 a junho de 1928. Em seu governo, procurou, segundo Bittencourt (1987), melhorar e remodelar a capital, realizar serviços de obra no Porto de Vitória, construção da ponte de ligação da Ilha de Vitória ao continente, ampliação dos serviços de água e esgoto; da ponte sobre o Rio Doce em Colatina e estrada de ferro Rio Doce-São Mateus. Para isso, privatizou empreendimentos estatais. Sua intervenção limitou-se aos transportes e afins:

Procura Avidos concentrar-se decisivamente, nas obras do Porto de Vitória, na tentativa de solucionar um crônico problema ao escoamento da cafeicultura e, simultaneamente, atrair o afluxo de produtos de outras regiões em trânsito para exportação, incrementando os negócios na praça de Vitória (BITTENCOURT, 1987, p. 180).

Avidos procurou concentrar suas forças nas obras do porto já que os navios ficavam ao largo aguardando os produtos para embarque. (BITTENCOURT, 2006). Nesse período, as obras do Porto foram de responsabilidade do Estado para direcioná-las e administrá-las. Essa situação só foi possível porque, no governo de Nestor Gomes, foi solicitada a lei número 4.648 de 17 de janeiro de 1923 que autorizava o governo federal a encampar tais serviços e transferi-los ao Estado para serem concluídas (M de 1925, p. 61).

Portanto, até essa data não haviam sido construídos os armazéns. Na mensagem de Florentino de 1926, o seguinte trecho confirma essa afirmação “Estão em concorrência pública varias outras partes das obras projetadas, como a superestrutura metálica das pontes, o material para a construção de armazém, a aparelhagem de guindastes, etc”. (M de 1926, p.93).

Ainda em 1926, o Estado realizou um projeto orçamentado para a construção da ponte de ligação da capital Vitória e o continente no valor de 5.595:652\$125. As

obras no porto, após paralisação incentivada pela Grande Guerra Mundial, retornaram em 1926 (RM, Viação e Obras Públicas de 1926, p.200).

No relatório do Ministro de Viação e Obras Públicas, Victor Konder, de 1927, é possível acompanhar as obras e seu andamento e, em relação aos armazéns, foi encontrada a seguinte passagem “entre o caés e a rua do Commercio, iniciou-se a construção dos armazéns ns **1, 2 e 3**; a dos últimos; já bastante adiantado, em fins de 1927” (RM, Viação e Obras Públicas de 1927, p. 308).

Nas figuras (59 – 61), acompanha-se a construção dos primeiros armazéns do Porto de Vitória.

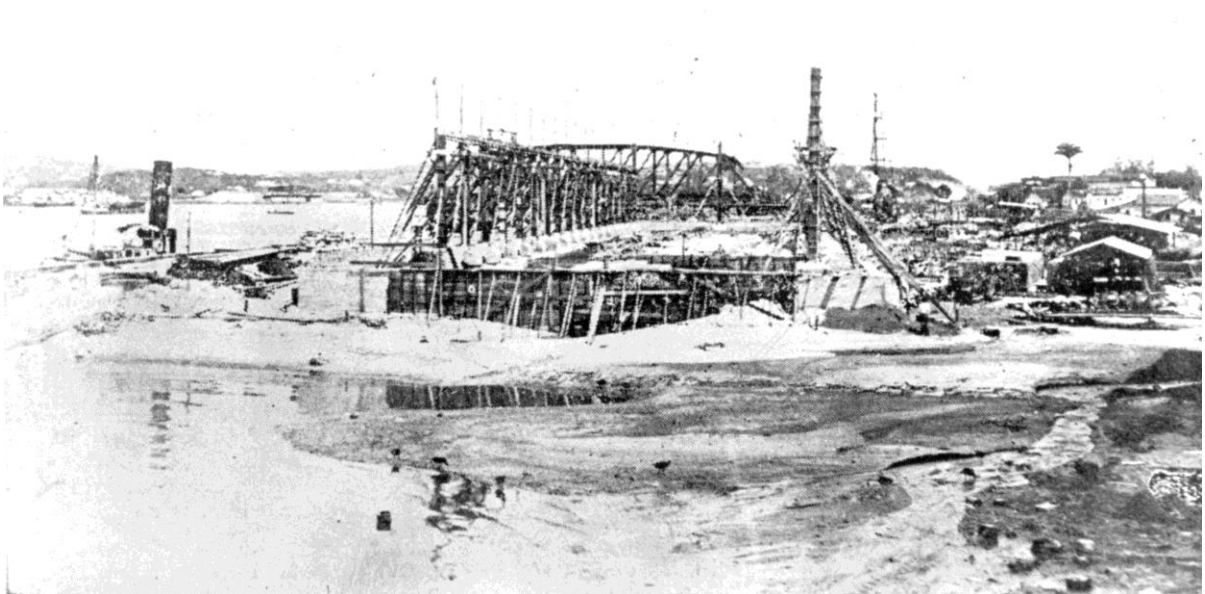


Figura 59 – Autoria desconhecida. Construção do primeiro armazém do cais do Porto.

Fonte: Acervo da Codesa.

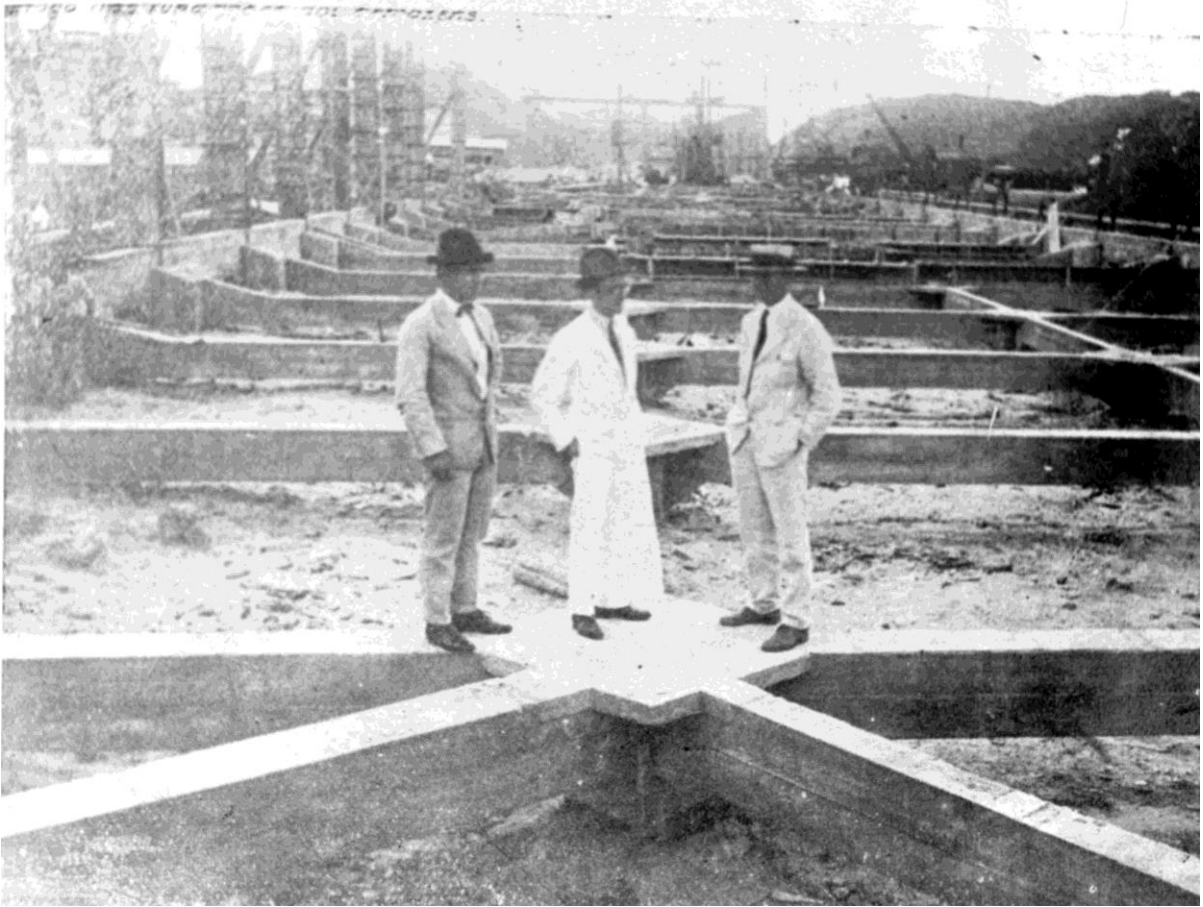


Figura 60 – Autoria desconhecida. Fundações dos armazéns (1 e 2) do cais do Porto.

Fonte: Acervo da Codesa.

O ano de 1927 é a data de início das construções dos três primeiros armazéns. Nesse ano, 2014, completou-se 87 anos de existência. Eles modificaram de forma marcante a paisagem do Centro de Vitória. Os antigos atracadouros tinham casas comerciais, pequenos armazéns, mas nada comparado com o tamanho dos armazéns cuja construção teve início em 1927. Estes acabaram bloqueando a vista da beira-mar. Antes das obras, a maioria das ruas desembocava nos atracadouros naturais. O encontro do cidadão com o porto começou a ser bloqueado por essas obras de modernização do porto. Na figura 61, há ao fundo parte da estrutura metálica da ponte Florentino Avidos, à esquerda, a base estrutural dos armazéns.

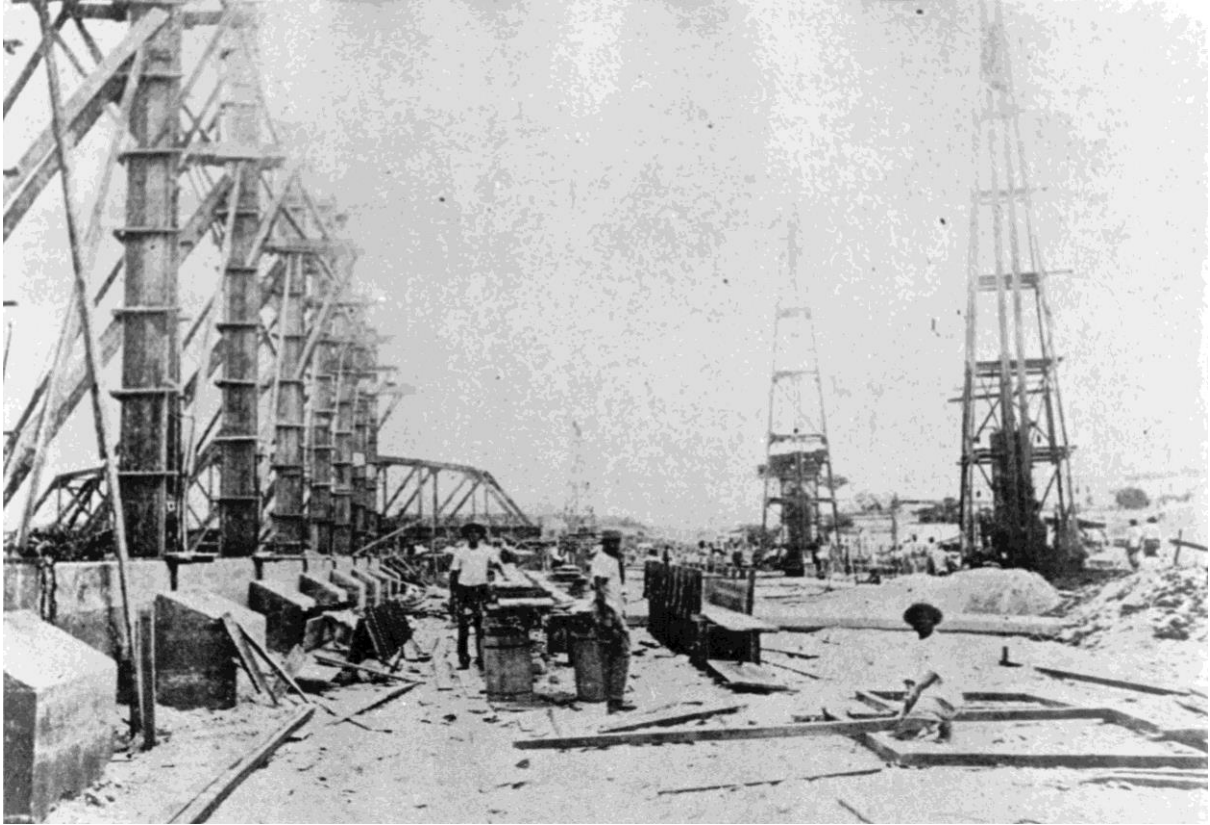


Figura 61 – Autoria desconhecida. Porto de Vitória - Armazéns 1 e 2 em construção.

Fonte: Acervo da Codesa.

Segundo o Ministro Victor Konder, em 1927, começaram a construção da linha férrea para os guindastes do cais e das galerias entre a Avenida da República e a Rua Misael Penna. Assim, com essa nova característica de operações, com o uso de máquinas pesadas, essa movimentação de cargas tornou-se perigosa, já que passou se a trabalhar por tonelada transportada. Com o risco envolvido nessa operação o porto foi protegido e impedido o acesso de pessoas não autorizadas. De certa forma, essa modernização, importante para o Estado, acabou sendo, um fator de distanciamento do porto da cidade. Já que antes pelo Porto dos Padres ou pelo Cais da Alfandega as pessoas transitavam nas ruas, simultaneamente com as operações acontecendo.

Essa nova corrente de mudanças provocou o abandono da movimentação de cargas por meio de pequenas embarcações. E nessa nova fase, da chamada modernização, a velocidade do embarque e desembarque foi fator fundamental.

Quando o Estado assumiu o controle das obras em 07 de setembro de 1925, o

mesmo se comprometeu em realizar a primeira secção do cais. E entre as obras desta etapa incluía a construção de três armazéns. Para a conclusão dessa etapa havia o diálogo do Estado com a União para a aprovação dessa obra modernizadora. O total dessa obra ficou no valor de 13.746:702\$200 (M de 1927, p.110).

No ano de 1926, foram movimentadas 137.489 toneladas pela Alfândega e particulares. Entre os itens importados estavam: carvão, charque, cimento e açúcar. Já os exportados eram: café, madeira, areia monazítica e couros (RM, Viação e Obras Públicas de 1926, p.201). Com um total de 1081 embarcações nacionais e estrangeiras (M de 1927, p.113). Desde 1920, as importações e exportações em Vitória eram superiores a 100.000 toneladas anuais (M de 1927, p.114). As operações comerciais cresciam e havia a necessidade de agilizar as operações portuárias para diminuir o tempo que uma embarcação ficava atracada. E conseqüentemente haveria a redução nos custos.

Na mensagem de Florentino Avidos, de 1927, é possível observar uma planilha orçamentária descritiva das atividades e seus valores respectivos (Mensagem 1927, p. 110-111):

[...] Caes e accessorios.....	2.043:704\$200
Aterro.....	827:400\$000
Dragagem.....	1.497:600\$000
Extracção de rocha submarina.....	3.078:000\$000
Balizamento do Porto.....	116:000\$000
Armazéns, alpendres e edificios.....	2.551:340\$000
Vias férreas.....	194:620\$000
Material de tracção e transportes.....	350:000\$000
Instalação de força e luz.....	197:300\$000
Canalização de agua potável.....	38:700\$000
Canalização de aguas pluviaes.....	341:210\$000
Fechamento do recinto.....	65:400\$000
Calçamento de paralelepipedos.....	739:400\$000
Corte no morro da Santa Casa.....	39:100\$000
Desapropriações.....	520:000\$000

Pela tabela é possível notar que a construção dos armazéns foi uma obra que despendeu muito dinheiro, só ficando atrás da extração de rocha submarina.

Atualmente, esse tipo de operação é denominada por derrocagem²⁶. Essa operação envolve risco, pois faz uso de dinamite para retirada das rochas. Entre o corpo de trabalhadores estão também os mergulhadores. Na época deve ter sido uma obra arriscada, pela tecnologia disponível.

Para ter um valor comparativo de como os armazéns foram onerosos, na mensagem do presidente do Estado, consta uma planilha de despesas de 1 de julho de 1925 a 1 de julho de 1926 que mostra um gasto na educação no valor total de 2.121:584\$091. Deste valor, foi direcionada para folha de pagamento dos professores do Estado do Espírito Santo a quantia de 577:429\$213. O restante foi gasto em construções e reformas de escolas, fiscalização, móveis, material escolar, transporte, livros, aluguel de casas para escolas, serventes, festas escolares, serviços extraordinários, assistência dentária e expediente (M de 1927, Mapa SN). Vale a pena frisar que esse montante total foi gasto durante um ano na Instrução Pública e menor que o orçado para a construção dos três armazéns.

Para Florentino Avidos essas obras eram importantes, como por exemplo, a ponte que ligaria a capital com o continente. Conseqüentemente, haveria o barateamento do frete de mercadorias destinadas a Vitória. Além da diminuição dos preços de carga e descarga das mercadorias. Devido à característica de ilha, um porto na capital significava um sistema de pontes para a circulação e tráfico rodoferroviário. Para isso, foi importado na Alemanha o material e a montagem da ponte Florentino Avidos.

Assim, para o Estado continuar com a modernização no Porto, organizou as obras em etapas com contratos distintos. A Société de Construction du Port de Bahia ganhou a concorrência para as obras de: dragagem, aterro do cais, derrocamento submarino, infraestrutura da ponte de ligação, prolongamento do cais entre outras ações. Segundo Siqueira (1995), essa era uma firma francesa com sede em Paris e representação do Rio de Janeiro. E foi aberta a concorrência pública para outros serviços como exemplo a superestrutura metálica das pontes de ligação e o fornecimento das estruturas metálicas para a cobertura dos armazéns. Este último,

²⁶ Derrocagem consiste em um processo de retirada ou destruição de pedras ou rochas submersas, que impedem a plena navegação. Ela readequa o canal de acesso e a bacia de evolução do local.

foi fornecido pela firma Fried Krupp de Grusonwerke e de Rheinhausen que ganhou a concorrência no valor de 22.994,40 para a cobertura de dois armazéns (M de 1927, p. 116 a 123). Segundo relatório, a:

[...] montagem desse material foi também contractada com a fábrica fornecedora e ajustada pela quantia global de 24 contos de réis, quanto à cobertura dos dois armazéns e de 54 contos de reis, quanto aos guindastes e pontes rolantes. Por conta de taes serviços nada foi até agora dispendido (M 1927, p.123).

Por essas informações acima se pode concluir que esse “novo” modelo de porto organizado²⁷ e moderno foi algo importado. Os projetos e todos os equipamentos adquiridos foram pagos a firmas internacionais que ganharam muito dinheiro com seus produtos vendidos. No caso dos armazéns, a estrutura metálica para a cobertura veio da Alemanha. Até mesmo sua montagem foi executada por engenheiros estrangeiros.

Convém destacar que o porto considerado rústico e arcaico por esses gestores era um modelo português e isso se modificou com as obras de modernização. Os armazéns no Cais Comercial eram e ainda constituem um obstáculo entre o Porto (o mar) e a cidade. Com a noção de porto organizado, a área das movimentações operacionais foi fechada ao público por motivos de segurança. A capacidade de movimentação era de 60 kg por homem. A partir de 1940, com a aquisição de guindastes, a movimentação passou a ser de até 5 toneladas por carga içada (M de 1928, p.321). A capacidade de sustentação de carga foi, ao longo dos anos, crescendo. Recomendava-se não transitar em baixo de carga suspensa. Havia riscos de rompimento de cabos de aço dos equipamentos de içar. Dessa forma, foi necessário o isolamento dessas áreas com a população, passando a ter restrições de acesso, permitido apenas aos trabalhadores portuários e tripulantes. Com isso, a estrutura dos cinco armazéns contribuiu para o bloqueio à entrada de pedestres, assim como os portões de acesso ao porto que possuíam vigilantes 24 horas por dia. Outro motivo para esse isolamento do porto foi a necessidade de proteger grandes

²⁷ É o complexo do porto construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária. As funções no porto organizado são exercidas, de forma integrada e harmônica, pela a Administração do Porto, denominada Autoridade Portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

quantidades de cargas armazenadas. Se o porto estivesse aberto ao público, suas cargas correriam o risco de serem furtadas ou danificadas. Com isso, foi necessária a existência de uma figura que zelasse pela guarda dessas mercadorias. Atualmente, na Codesa, esta função é exercida pelos conhecidos como “fiéis de armazém”. Portanto, fica mais visível entender como se deu o distanciamento da relação entre a população e o porto. Esse processo, a partir da adoção do modelo de porto organizado, ocorreu naturalmente. Do Brasil Colônia até o início do século XX, a relação cidade-porto era consistente, mesmo com a herança negativa (escravidão, imigração, prostituição, poluição, entre outros fatores) atribuída ao porto.

As firmas alemãs Fried Krupp de Grusonwerbe e de Rheinhausen são empresas antigas que remontam à época da Revolução Industrial na Europa. Segundo site da empresa Krupp, atualmente conhecida como ThyssenKrupp AG a mesma remonta ao ano de 1811. Essa se destacou na produção de aço, armas, munições, equipamentos, construção naval²⁸.

Convém analisar, em estudos futuros, se de fato as mudanças pelas quais passou o Porto de Vitória eram fundamentais e vitais para o Estado do Espírito Santo e se os investimentos aplicados geraram um retorno que justificasse tais obras. Segundo a historiadora Siqueira (1995), o porto de Vitória foi realmente um fato relevante na economia do ES.

De importância crucial não apenas para atender às necessidades do comércio, mas também contribuiu para o desenvolvimento sócio-econômico do Estado e de Vitória, que precisou da atuação deste porto para posicionar-se como principal centro comercial do ES (SIQUEIRA, 1995, p.129).

Todavia este foi um modelo importado de porto. A maioria dos portos brasileiros passaram por essas transformações e acabaram por adquirir a maior parte dos maquinários importados (guindastes, pontes rolantes, pontes, cobertura metálica dos armazéns, entre outros). Fica evidente a dependência estrangeira dessa tecnologia. Mas, o fato é que os Armazéns do Porto de Vitória são produtos importados, que foram concebidos para o armazenamento de cargas e, para o governador Florentino Avidos, essas obras eram motivo de orgulho e felicidade. Em seu governo, Vitória se

²⁸ <http://www.thyssenkrupp.com>

resumia a um grande canteiro de obras (FREITAS, 2010).

Na figura 62, observa-se os armazéns 1 e 2 em construção. E pode-se afirmar que, em 12 de janeiro de 1928, ambos não se encontravam ainda concluídos.

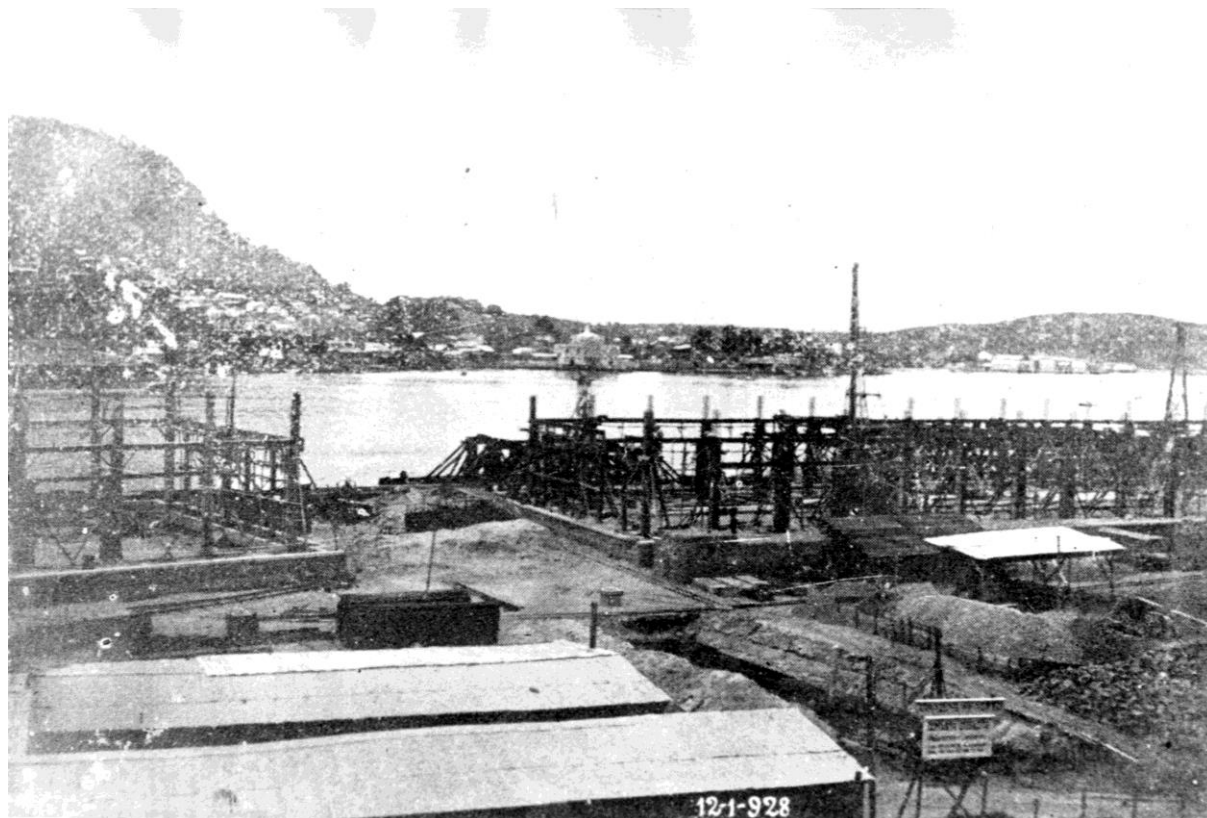


Figura 62 – Autoria desconhecida. Aspecto da construção dos armazéns 1 e 2; 12-01-1928
Fonte: Acervo da Codesa.

Os governos de Aristeu Borges de Aguiar (junho de 1928 a outubro de 1930) e de José Armando Ribeiro de Paula (outubro a novembro de 1930) não tiveram relatório da Viação e Obras Públicas, haja vista a conjuntura internacional e nacional. Na eclosão do movimento de 1930, o então governador Aristeu Borges de Aguiar, abandonara seu posto. Na mensagem de 1929, Aguiar previa um vasto plano rodoviário para desenvolver a economia, com a construção de estradas, pontes, visando o escoamento da produção do Porto de Vitória, investindo para tal vultosas somas de dinheiro para essas obras (FREITAS, 2010). Conforme Freitas (2010, p.48), o porto foi considerado pelo relatório como “(...) uma das grandes obras que mais falta têm feito ao desenvolvimento do nosso Estado”. Segundo Aristeu Aguiar, as obras no Porto eram uma das maiores aspirações do povo espírito santense (M de 1928, p.303).

Na mensagem do presidente do estado, de 1929, os armazéns 1 e 2 já estavam concluídos (M de 1929, p.165). Esse documento é de sete de setembro de 1929, assim pode se afirmar que os armazéns 1 e 2 começaram a serem construídos em 1927 e foram concluídos em 1929.

Conforme essa Mensagem, o armazém 3 que também estava orçado não havia sido concluído. Segundo o texto, “(...) não tendo havido o necessário cuidado na colocação do aterro atrás da muralha do cais construído, houve movimento irregular da vaza, deslocamento e partindo estacas” (M de 1929, p.164). Portanto, segundo Aristeu Borges de Aguiar, para a construção do Armazém 3 necessitava-se inicialmente da conclusão do aterro do prolongamento do cais. Na Mensagem de 1929, consta que foi iniciada sua construção, mas devido a problemas estruturais do cais o mesmo teve que ser desmanchado e reiniciada a construção (M de 1929, p.165).

Os armazéns 1 e 2 receberam nove guindastes elétricos e oito pontes rolantes. Foi adquirido o material para a subestação transformadora de energia para funcionamento dos guindastes, pontes rolantes, iluminação dos armazéns e pátios (M de 1929, p.168). Apesar da construção do edifício da subestação não ter sido iniciada, esse fato é marcante já que com a iluminação as operações no Porto não ficaram mais limitadas à luz solar e podiam até ser movimentadas cargas à noite. Ou seja, funcionamento do Porto passaria a 24 horas por dia.

Segundo despesas discriminadas das obras, até 30 de junho de 1930 já tinha sido gasto no Armazém 1 o valor de 934:269\$583. No Armazém 2, o valor de 944:122\$539 e no Armazém 3 o valor de 507:989\$020, totalizando o valor de 2.386:381\$142. Embora este último não estivesse concluído, sua estrutura metálica já se encontrava pronta em Vitória, desde 1927, conforme figura 19. A placa existente nessa figura, que faz parte do Armazém 3, pode enganar o observador, fazendo-o supor que o armazém já estivesse em uso nessa data. O valor total da obra de modernização do porto até esse ano foi de 18.432:250\$238. Além da construção da primeira seção do cais, consta nessa obra a ponte de ligação de Vitória ao Continente e despesas gerais (M de 1930, p. 172-173).

Na crise de 1929, a Grande Depressão atingiu várias nações e isso repercutiu no Brasil, com as exportações de café. Aconteceu o golpe de 1930 tendo como uma das lideranças Getúlio Vargas. No Espírito Santo, em novembro de 1930, a junta Governativa Capixaba assumiu o poder no Estado e, em novembro de 1930, João Punaro Bley assumiu o governo do Estado, permanecendo no exercício até janeiro de 1943. Conforme Bittencourt, no início,

[...] tratou sua equipe de fortalecer o orçamento público eliminando os gastos supérfluos para, posteriormente, dar continuidade aos empreendimentos antes paralisados, como estradas de rodagem e as obras do Porto de Vitória. Não contribuiria à modificação dos rumos já tomados pela economia capixaba, cujos interesses acarream para a monocultura cafeeira (BITTENCOURT, 1987, p. 85-86).

Na mensagem de 1937 possui informações importantes sobre os armazéns do Porto de Vitória. Segundo relatório do ministro João de Mendonça Lima, o contrato com a empresa Societé de Construction du Port de Baia, terminou em 16 de outubro de 1930 (RM, Viação e Obras Públicas, p.395). E, até 1936, as obras foram continuadas pelo próprio concessionado, administração. Em 14 de dezembro de 1936, foi realizada a concorrência pública e a empresa que deu prosseguimento foi a Gruen e Bilfinger.

[...] Com a rescisão do contrato de Societé de Construction Du Port de Bahia e aquisição, pelo Estado, de todo o seu material, ficaram os serviços do porto de Vitória a cargo da Diretoria de Obras Hydraulicas, creada pela ultima reforma da Secretaria da Agricultura (M de 1937, p.319).

Com o Estado responsável pela Administração das Obras, competiu a Diretoria de Obras Hidráulicas gerenciar a verba adquirida nas obras do Cais. Esse conforme Relatório acima contratou a Gruen e Bilfinger (RM, Viação e Obras Públicas, p. 397).

No ano de 1937 os armazéns 1 e 2 já estavam sendo usados para a armazenagem de café (RM, Viação e Obras Públicas, p. 397) e já estavam providos de linhas férreas para vagões e guindastes, com instalações de força, luz e água. Esses armazéns mediam 19,20m por 90,25m (RM, Viação e Obras Públicas, p.396).

O armazém 3 ainda estava sendo construído como demonstra esse documento em que é possível acompanhar as obras em andamento (RM de 1937, p. 396):

[...] Armazém 3 – Vigas de amarração 183,000m³
Embasamento – 96,000m²

Aterro – 2.241,280 m³
Estrutura em concreto armado – 137,000m³
Alvenaria nas paredes – 242,535 m²
Empoço e reboco – 2.000,000 m²
Lages da plataforma – 29,300 m³
Embasamento – 122,000 m³
Capeamento – 294,00 ml
Emboço e reboco – 126,40 m²
Escadas - 4
Tomadas de água – 3

Por meio dessas informações é possível compreender toda a estrutura desses armazéns de concreto armado.

Na foto abaixo (figura 63), observa-se os armazéns 1 e 2 já concluídos. Segundo Lima Júnior (2000), em um Cartão Postal Brasil é possível fazer uma análise comparativa e chegar a uma possível data para a figura 63. O cartão postal é atribuído ao ano de 1932. E neste cartão (figura 64), o Armazém 3 ainda não estava concluído.



Figura 63 – Autoria desconhecida. Armazéns 1 e 2 concluídos e o 3 em fase de construção.
Fonte: Acervo da Codesa.



Figura 64 - Quartel da Polícia, 1932. Aspecto com vista para o Parque Moscoso e Bahia de Vitória.

Fonte: LIMA JUNIOR (2000).

O porto de Vitória passou de um porto rústico a um porto moderno e industrial. Em 1937, o cenário que se tinha era:

[...] O porto está dotado de 506,16 ml de cais acostável com três alinhamentos retos e em boas condições, isto é, concluídos com dois armazéns iguais com 19,20m X 90,25 m providos de linhas férreas para vagões e guindastes, com instalações de força, luz e água. Ao longo do cais existem 17 cabeços de amarração espaçados de 30 metros e 15 arganéis. Na extremidade Leste há uma escada para passageiros. Está ainda, o cais provido de nove guindastes elétricos, de pórtico, sendo seis para 1,5 toneladas, dois para 3 toneladas e 1 para 5 toneladas (RM, Viação e Obras Públicas, de 1937, p. 396).

A velocidade das inovações tecnológicas é assustadora. Essa descrição acima foi um símbolo de modernidade e agilidade nas operações comerciais. Em apenas meio século após a total construção de todos os cinco armazéns, estes passaram a ser considerados, pela administração do porto, obsoletos. Por esta razão, a Codesa publica em jornais de grande circulação a necessidade da retirada desses armazéns para a construção de uma retroárea. Portanto, fica visível a efemeridade que perpassa o cenário portuário e a memória da indústria. A noção de tempo se dilata e pequenos espaços de tempo para a História são considerados grandes para a

História do Porto, principalmente para as evoluções tecnológicas que atingem uma velocidade surpreendente. Essas questões que nos levam a reflexões sobre o dinheiro que a União investe nessas áreas.

A empresa Gruen e Bilfinger ficou, desde 1936, responsável por algumas obras no Porto. Foi incumbida de, em 25 meses, continuar algumas obras, recebendo um valor total de 10.124:355\$7, e entre tais construções o de fazer um armazém de 100 X 19,80 m (RM, Viação e Obras Públicas, de 1937, p. 397). Como o Armazém 3 estava em vias de conclusão e o 1 e o 2 estavam concluídos, é provável que esse fosse o próximo armazém a ser construído (Armazém 5). Na mensagem de 1937, consta o gasto com estacas, essas seriam colocadas no Armazém 3, sendo o valor desse serviço de 173.103\$750, em “(...) pagamento de mão de obra aos empreiteiros da cravação de 111 estacas Frankignol com 1505 metros lineares” (M de 1937, p.231).

Nessa mensagem se observa a despesa e execução dos trabalhos no Armazém 3 que estava com problemas estruturais e teve que ser refeito:

- 8º — Custo do material e mão de obra, da cravação de 1505 ml de colunas Frankignol e pequenas despesas na construção dos armazéns n.º 3.....300:093\$34.
 - 9º — Desmonte da estrutura danificada do armazém 3, com aproveitamento de 5 toneladas de ferro..... 24:277\$92.
 - 15º — Reparos nos armazéns 1 e 2.....22:729\$51.
- Essas obras contemplavam as obras da 1ª secção do Cais (M de 1937, p.231).

Além desses gastos acima elencados, segundo mensagem de 1937, o reparo realizado nos armazéns 1 e 2 foi o calçamento do piso interno (M de 1937, p. 234). O Armazém 3 começou sua construção em 1927. No ano de 1929, o mesmo teve que ser demolido devido ao comprometimento da sua fundação. Em 1937, “O sistema de fundação do Armazém 3 foi escolhido como o mais apropriado para o local e por ser o de mais rápida execução”. O sistema de cravação de estacas foi realizado em 45 dias. Cada coluna cravada foi projetada para resistir a um peso de 100 toneladas (M de 1937, p. 233). No governo de Bley, as obras do porto se intensificaram. Paralelamente a essas obras as operações comerciais continuavam no porto, porém:

[...] Ainda não está em exploração o porto, na sua parte construída e aparelhada. O concessionário continua alugando os armazéns 1 e 2, para o depósito de café, devendo a renda respectiva ser computada nas tomadas de contas (RM, Viação e Obras Públicas, de 1937, 397).

No ano de 1937 o Porto de Vitória escoava 89% da sua exportação geral e 90% de sua exportação era de café. Sendo essa a utilidade dos armazéns construídos como comprova o relatório acima. A população do Estado em 1937 era de 821.770 habitantes, sendo a da capital de 39.308 habitantes (M de 1937, p. 42).

No Relatório de 1946, da Codesa, há referência a que quatro armazéns já estavam concluídos no Cais: 1, 2, 3 e 5, formando uma área total de 8.281 m² e com capacidade total de 16.526 toneladas. Nesse relatório foi possível coletar os seguintes dados (Relatório de 1946, p. 2-3):

Tabela 1 – Descrição física dos armazéns.

Armazéns	1	2	3	5
Armazenagem	1701 m ²	1701 m ²	1701 m ²	1680 m ²
Pátio	516 m ²	516 m ²	516 m ²	1029 m ²
Plataforma	521 m ²	521 m ²	586 m ²	401 m ²
Área total	2738 m ²	2738 m ²	2803 m ²	3110 m ²
Área útil	1991 m ²	1991 m ²	2038 m ²	2261 m ²
Capacidade	3982 tons	3982 tons	4076 tons	4522 tons

Fonte: acervo Codesa.

Os armazéns 1 e 2 são exatamente iguais. O Armazém 5 é o maior no Cais Comercial em capacidade por tonelada. No relatório de 1947, da Codesa, o Porto de Vitória já era classificado como porto organizado (Relatório de 1947, p. 56). O porto possuía vagões que acostavam nos Armazéns, entretanto não pertencia à administração do porto sua manutenção. Na parte interna eram 2.436 metros de linha férrea com um metro de bitola e na parte externa 1.996 metros com bitola respectiva.

A foto (figura 65) a seguir, o Cartão Postal Wessel, elaborado pelo Studio Quintas, é atribuído por Lima Junior ao ano de 1945. Nesta imagem, pode ser observado, à direita, o Armazém 2 seguido pelo 3 e, à esquerda, o Armazém 5 já concluído.



Figura 65 – Studio Quintas, Francisco Quintas. Vista panorâmica de Vitória, 1945.

Fonte: LIMA JUNIOR (2000).

Na foto (figura 66), o Armazém 3 já estava em atividade. Observam-se vagões próximos ao armazém e em sua retroárea a armazenagem de toras de madeira.



Figura 66 – Autoria desconhecida. Armazém 3 em atividade.

Fonte: Acervo do APEES.

Nas figuras 67 e 68, há os armazéns 2 e 3, com destaque para a linha férrea no Cais Comercial. Apesar da figura 67 ter assinatura, não foi reconhecida a autoria.



Figura 67 – Autoria desconhecida. Armazéns 2 e 3 do Porto de Vitória.

Fonte: Acervo da Codesa.



Figura 68 – Studio Mazzei. Vagões e Armazém 3 já concluídos.

Fonte: Acervo da Codesa.

No ano de 1939, teve início a Segunda Guerra Mundial e as movimentações estrangeiras nos portos brasileiros ficaram comprometidas. Iniciou-se um período de perda parcial ou total de suas funções e uma degradação das áreas portuárias, tornando este local esquecido e perigoso. Internamente, houve uma tentativa de industrialização e o mercado interno tornou-se prioridade. No caso do ES, o mesmo não desenvolveu o setor industrial. E no início dos anos 40, começou a exportar minérios de ferro. Este produto acelerou a movimentação internacional e tornou-se o segundo produto do Porto de Vitória.

Inicialmente, o ferro extraído pela Cia. Vale do Rio Doce em Itabira (MG) era exportado pelo cais comercial de Vitória. A inadequação do cais comercial para esse fim é que incentivou a construção, em Vila Velha, do outro lado da baía, o cais conhecido como Péla Macaco, no Morro do Atalaia. Mais tarde, a CVRD construiria, ainda, o cais de Paul para embarque de minério fino, complexo que ficou complementado na década de 1950, quando se criou o terminal de petróleo e derivados, operados estes pelas companhias Esso, Shell e Texaco (BITTENCOURT, 2006, p.463).

Portanto, pode-se fazer as seguintes afirmações referentes aos armazéns. Os armazéns 1 e 2 foram feitos de 1927 a 1929. O Armazém 3 iniciou em 1927, foi demolido em 1929 e foi reconstruído e quase finalizado em 1937. Por meio do documento da Codesa, em 1946, foi possível afirmar que estavam concluídos os armazéns 1, 2, 3 e 5. Essas informações provêm de fontes primárias e têm, por isso, sua autenticidade. Não foram encontrados no acervo da Codesa, relatórios entre 1937 e 1945. Caso isso fosse possível poder-se-ia saber com mais precisão as datas de conclusão do Armazém 3 e o início e o término do 5.

Já pela análise do cartão postal de Lima Junior, uma fonte secundária, atribuído ao ano de 1945 (figura 65), supõe-se que o Armazém 5 já se encontrava finalizado. Deduz-se, então, que a construção do Armazém 3 iniciou em 1927 e, em 1945, já estava concluído. Em relação ao Armazém 5, não se sabe o seu início e fim, apenas que, sua estrutura, por meio do cartão postal, já existia em 1945. Na mesma obra de Junior, é atribuído ao ano de 1938, conforme figura 69 (obtida do alto do Moscoso), um Cartão Postal Brasil em que se observa o Armazém 5. Não se sabe a respeito da sua parte interna, se estava concluída ou não. Tendo como referência esses dados, teoricamente, em 1938, já se encontravam prontos os armazéns 1, 2, 3 e 5. Convém destacar que essas conclusões a respeito dos cartões postais são meras cogitações, havendo a possibilidade dessa fonte não ser segura. Haja vista fazerem parte de um livro no qual não se teve acesso aos originais. Todavia, há a possibilidade de se aprofundar futuramente esse olhar a partir dessa pesquisa interessante e enriquecedora.

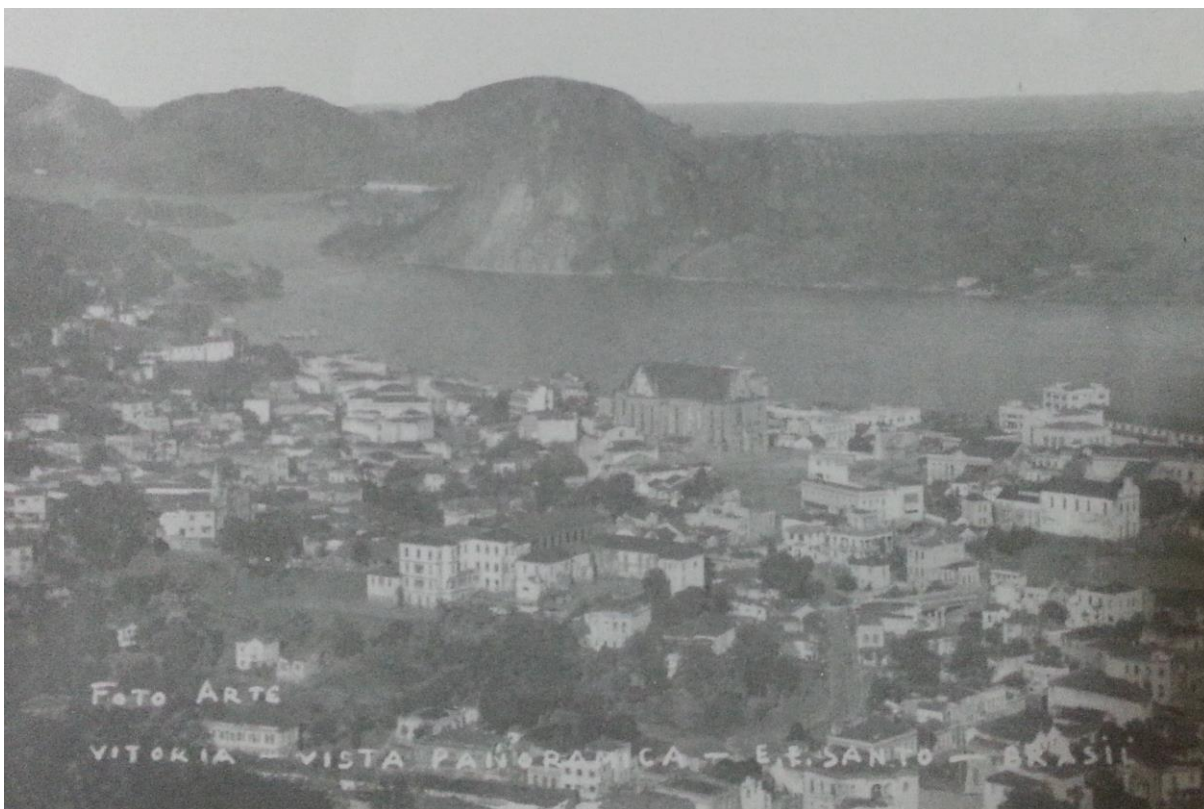


Figura 69 – Foto Arte. Vista panorâmica da cidade, 1938.

Fonte: LIMA JUNIOR (2000).

Carlos Fernando Monteiro Lindenberg foi governador do Estado do ES de março de 1947 até janeiro de 1951. Em seu governo, o Cais Comercial não apresentava todos os seus armazéns concluídos. O Relatório de 1948, da Codesa, feito pelo engenheiro Luiz Palma Lima, sobre o Cais Comercial, mencionava ainda quatro armazéns, com uma área total de 6.916,45 m². O porto tinha nessa data: nove guindastes elétricos de 1,5 tonelada a 5 toneladas e 2 guindastes a vapor de 5 a 10 toneladas; pontes rolantes elétricas de 1,5 a 10 toneladas; cabrea de 80 toneladas de capacidade, rebocador de 75 HP e a linha férrea total com 4.432 metros. Por meio dessa descrição se percebe a preocupação com a logística das operações no sentido de aumentar a velocidade de movimentação de mercadorias (Relatório de 1948, p.8).

Eleito, por voto popular, Jones dos Santos Neves governou de 31 de janeiro de 1951 a 10 de outubro de 1952. Segundo Bittencourt, o governador procurou resolver os problemas da infraestrutura urbana e foi criado o Plano de Valorização

Econômica do Espírito Santo:

[...] o destaque maior era o da própria energia elétrica que, sem a superação da sua problemática, invalidar-se-iam os demais empreendimentos previstos no Plano, quais sejam: instalação de um parque carvoeiro e petrolífero no Porto de Vitória, reaparelhamento do cais comercial e outras obras infra-estruturais e, em um esquema imediatamente posterior, a “Grande Indústria Siderúrgica”.

A situação portuária de Vitória como escoadouro natural de minério, proveniente de Itabira, Minas Gerais, viabilizava os empreendimentos que representavam a abertura de novos mercados de trabalho para o excedente marginal da população, que já começava a preocupar (BITTENCOURT, 1987, p.190).

Tendo como base esse Plano, outros setores industriais passaram a ter certa importância na década de 1950 (BITTENCOURT, 1987). Foi nesse governo, por meio do Plano de Valorização Econômica, que previu-se a construção de um frigorífico no Armazém 1 e a construção do Armazém 4. As obras de adequação do armazém 1 ficaram a cargo da Diretoria de Obras da Secretaria de Viação e Obras Públicas (Relatório de 1954, p.2). E o frigorífico passou a ser explorado diretamente por órgão especial, criado junto à Secretaria citada. Assim, embora fazendo parte da instalação portuária, não se incluía entre os serviços administrados pelo porto (Relatório de 1954, p. 47).

No ano de 1951, foram realizados estudos das obras e serviços julgados indispensáveis ao desenvolvimento portuário. Esses estudos resultaram no início da construção do Armazém 4. Segundo o Relatório de 1951, da Codesa:

[...] foram concluídos os trabalhos de cravação das estacas para a fundação do armazém, serviço esse entregue, sob contrato, a Estacas Franki Ltda. As despesas com esses serviços correram por conta de crédito especial. O custo total dos serviços de escavação das estacas foi de 1.690.766,50. [...] O armazém nº4 será absolutamente igual ao de nº 5, tendo o corpo elevado ao lado sul (Relatório de 1951, p.47).

Nas fotos (figuras 70 – 73), acompanha-se as fundações do Armazém 4.



Figura 70 – Alfredo Mazzei. Canteiro de obra (à esquerda) e fundação (à direita) do Armazém 4 (ao fundo Armazém 3).

Fonte: Acervo da Codesa.



**Figura 71 - Alfredo Mazzei. Fundação do Armazém 4 (ao fundo Armazém 5).
Fonte: Acervo da Codesa.**



Figura 72 - Alfredo Mazzei. Fundação do Armazém 4 (ao fundo Armazém 3).

Fonte: Acervo da Codesa.

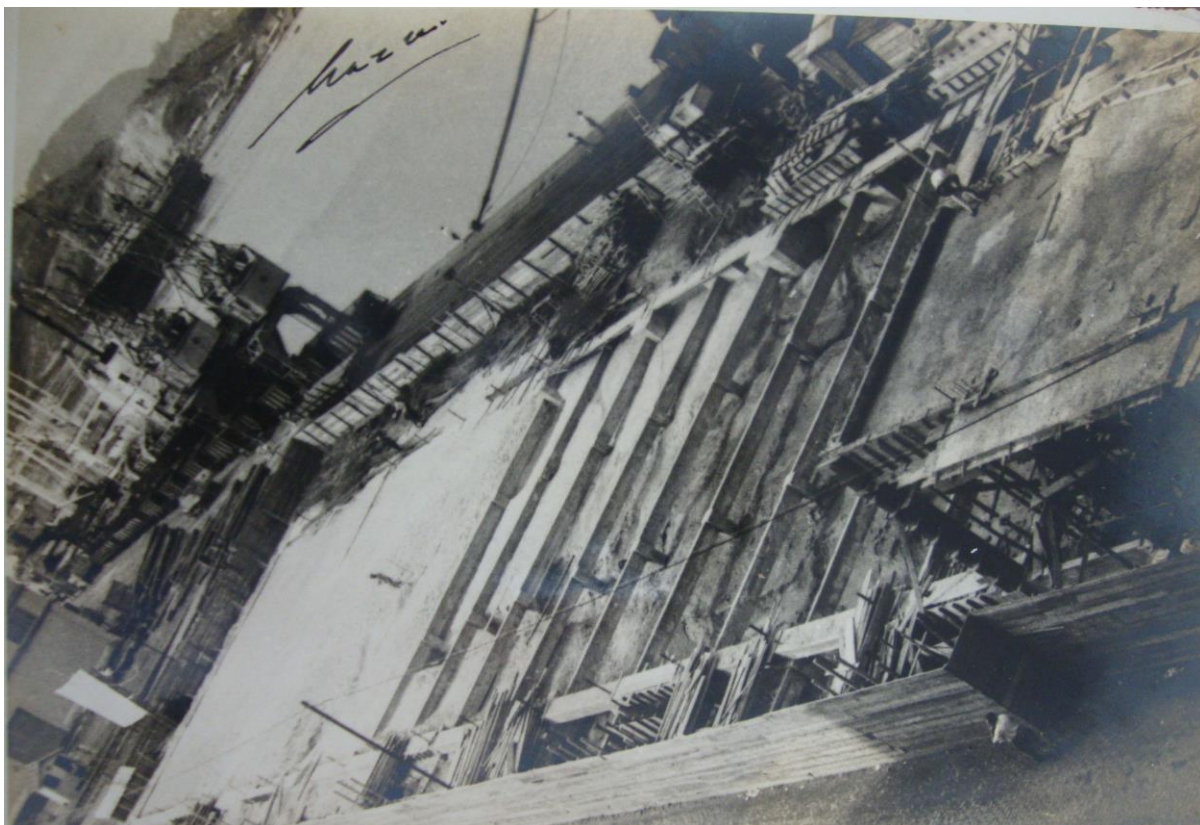


Figura 73 - Alfredo Mazzei. Fundação do Armazém 4.

Fonte: Acervo da Codesa.

Francisco Alves Ataíde governou o estado de janeiro de 1952 até janeiro de 1955. O esperado era a conclusão do armazém 4, em 1952, porém isso não aconteceu. Segundo Relatório de 1954, da Codesa, para a construção do último armazém, de número 4, foi contratada outra empresa, para refazer o serviço das estacas. Segundo relatório:

[...] Verificada, pelo escritório técnico a que entregamos o calculo da obra, a deficiência do estaqueamento feito por Estacas Franklin, contratamos, segundo a recomendação do calculista, com a empresa Ferrobeton, a cravação das estacas de reforço que se fizeram necessárias (Relatório de 1954, p.47).

A infraestrutura do Armazém 4 e de seu corpo elevado é de concreto armado. Foi realizado o aterro da cava da fundação de armazém, utilizando a draga Sandmaster. Entretanto, as obras foram paralisadas por falta de recursos. E até 31 de dezembro de 1954, tinham sido gastos no armazém 2.334.387,50 com a estrutura de concreto e aterro. Como justificativa para a construção desse armazém, além do fato do Armazém 1 ter sido transformado em frigorífico, foi também que os:

[...] armazéns 2, 3 e 5 são absolutamente insuficientes para atender ao movimento do porto, cujo aumento se verifica de ano para ano. As importações do estrangeiro estão crescendo sempre por este porto e as exigências aduaneiras retêm as mercadorias nos armazéns, por tempo, às vezes, longo; daí a necessidade de ser aumentada, quanto antes, a área de armazenamento (Relatório de 1954, p.48).

Conforme figuras 74 e 75, observam-se as lajes da estrutura do Prédio 4.



**Figura 74 - Alfredo Mazzei. Construção do Prédio 4 (ao fundo Armazém e Prédio 5).
Fonte: Acervo da Codesa.**



Figura 75 - Alfredo Mazzei. Construção do Prédio 4.

Fonte: Acervo da Codesa.

Francisco Lacerda de Aguiar governou o estado de janeiro de 1955 até janeiro de 1959. E Carlos Fernando Monteiro Lindenberg ficou de janeiro de 1959 até outubro de 1959. Nessa época as atividades industriais pouco pesavam nas arrecadações do Estado:

[...] No setor primário, portanto, ainda prevalecia o café, que correspondia a 60% da produção agrícola em fins da década de 1950. Aliás, na lavoura capixaba a agricultura de exportação, o café e o cacau, aliados à madeira e produtos de laticínios, correspondiam a um valor de Cr\$ 4.740.954.000,00, o total exportado de 1959, Cr\$ 6.740.125.000,00 (Não computado nesse total o minério de ferro. Produto apenas em trânsito pelo Porto de Vitória) (BITTENCOURT, 1987, p.204-205).

No Relatório de 1958, da Codesa, a Administração do Porto informava a existência de apenas quatro armazéns e havia ainda um pedido de reconhecimento das obras

no armazém 4 (Relatório de 1958, p. 79). Conforme placa afixada no Armazém 4, a obra data de 1955 a 1959. Este, último a ser construído, iniciou sua construção, conforme fontes primárias, em 1951. Segundo esses documentos, em 1954, esta obra foi paralisada. Conforme a placa supõe-se que a obra retornou em 1955, tendo o armazém sido inaugurado no ano de 1959.

Na figura 76, podem ser vistos os Armazéns 4 e 5 concluídos e em atividade portuária. Ao fundo nota-se a Ponte Florentino Avidos.



Figura 76 – Autoria desconhecida. Prédios 4 e 5 e Armazéns 4 e 5 concluídos (sem Anexo).

Fonte: Acervo da Codesa.

2.3 DÉCADA DE 60 ATÉ A ATUALIDADE

Na década de 60, iniciou-se a ditadura militar no Brasil e investimentos pesados foram realizados no complexo portuário, como exemplo no ES, onde foram

construídos: o Cais do Atalaia, dragagens, ferrovias, balizamento do porto, construção do Terminal de Tubarão, construção do Terminal de Capuaba e do Terminal de Portocel. Esse aumento de operações, somado à erradicação do café, começou a atrair a população rural para a região urbana, já que até a década de 60, a população predominava na zona rural. Segundo Bittencourt:

[...] com a decadência da economia cafeeira, a economia estadual estava aniquilada. Para a elite local, a saída estratégica para a infra-estrutura não parecia outra senão a industrialização. Entretanto, agora mais do que antes, o Estado estava incrustado entre pólos industriais consolidados como São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte; não havia, conseqüentemente, que confiar somente nas forças do empresariado local ou mesmo externo para investir nesta área periférica sem um arcabouço institucional que a protegesse. Por outro lado, a inchação da Grande Vitória, sem infra-estrutura urbana adequada, resultou na intensificação de favelas e inúmeros outros problemas sociais, oriundos da baixa renda do pessoal subempregado e desqualificado, situando a renda per capita regional em torno um pouco mais da metade da renda per capita nacional. (BITTENCOURT, 1987, p. 209).

Na década de 70 essa situação social se agravou com a crise do petróleo em 1974. A capital passou a atrair migrantes da Bahia, Rio de Janeiro, Minas Gerais e norte do ES. Isso gerou um aumento populacional na Grande Vitória e áreas foram invadidas por esse contingente marginalizado. O reflexo disso são “(...) os bairros de São Pedro, Sossego, Itanhenga, Santa Rita, Rio Marinho e São Pedro I, II, III, IV, na Grande Vitória” que passaram a ser focos de pobreza e criminalidade (BITTENCOURT, 1987, p. 235).

O volume de operações portuárias aumentou entre 1970 e 1983 e a importação superou a exportação na maior parte na década de 70 (SIQUEIRA, 1994). Essa movimentação em parte foi promovida pelo Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias (Fundap), que funcionou como mecanismo de incentivo fiscal ao comércio importador sediado em Vitória. Juntamente a isso, houve a modernização operacional das atividades portuárias do ES comparadas a padrões nacionais. O reflexo dessas obras de modernização foi o aumento da dívida externa brasileira.

Segundo Bittencourt a década de 80 apoiava-se em várias bases:

[...] 1) Desenvolvimento industrial, com industrialização de minerais em trânsito pelo sistema portuário estadual. É o caso do complexo siderúrgico

representado pela Companhia Siderúrgica de Tubarão, Companhia Ferro e Aço de Vitória e as Usinas de “pelletes”;

2) Industrialização através de processamento de produção agrícolas em trânsito pelo Porto de Capuaba;

3) Industrialização de matéria-prima local: café solúvel, chocolate e derivados, gado bovino, tomate, aves, pickles, açúcar, álcool, cortume, abacaxi, ração, cimento, mármore, corretivos de solos;

4) Transformação de recursos florestais: celulose-resina-borracha;

5) Transformação de minerais energéticos: petróleo (produção de 13.000 barris/dia) e outros minerais fósseis encontrados no litoral capixaba. (BITTENCOURT, 1987, p. 213-214).

Além disso, o ES participava do Programa de Corredores de Exportação que era um corredor de transporte em que faziam parte: Corredor de Minas Gerais – Espírito Santo; Corredor São Paulo – Mato Grosso e parte do Sul de Minas Gerais; Corredor do Paraná e parte de Santa Catarina; e Corredor do Rio Grande do Sul e parte de Santa Catarina. Para atender a esse programa, o primeiro corredor abordado tinha como escoadouro de sua produção o complexo portuário Vitória – Tubarão. Assim, para atender a essa demanda, existiam também os Portos de Praia Mole (Norte de Tubarão), o Porto de Aracruz (Barra do Riacho) e o Terminal privativo de Ubu (Anchieta). Este programa continha obras diversas, tais como: “(...) ferroviárias de ligação aos portos, obras de dragagem, construção de cais, silos, armazéns, frigoríficos, cais para depósito de cofres de carga e instalação para granéis secos”. Para este programa, foi necessária a construção do Cais de Capuaba (silos e frigorífico) (BITTENCOURT, 1987, p. 224).

A década de 90 foi caracterizada, pela globalização da zona portuária, com o surgimento das multinacionais, realocação das plantas fabris, flexibilização das legislações trabalhistas, dependência do comércio ao transporte marítimo, surgimento da Lei de Modernização dos Portos, surgimento do OGMO e pela extinção da Portobras. Objetivando o intercâmbio internacional, medidas administrativas foram tomadas por Collor, tais como privatização de empresas estatais, “(...) abertura à internacionalização da economia e a reorganização administrativa, em todos os níveis” (BITTENCOURT, 2006, p.466).

Foi a partir deste contexto, que os armazéns do Porto de Vitória e do Brasil foram considerados obsoletos para armazenagem de carga, já que as grandes áreas de armazenamento de *containers* substituíram o modelo anterior. O Terminal de

Capuaba é hoje um "elefante branco", suas sugadoras estão desativadas, os guindastes obsoletos, as correias transportadoras não funcionam em sua totalidade e o silo e os armazéns necessitam de reformas. No passado foram realizados investimentos para a exportação de grãos, por meio do corredor centro-leste, mas parte dessa carga foi desviada para outros portos e o investimento nesse terminal foi paralisado, o que vem tornando-o obsoleto. A partir desse momento, segundo Freitas (2010, p.52), "o porto deixa de ser um elemento moderno para ser histórico e a preocupação atual passa a ser a sua preservação. Novas funções deverão vir se integrar a eles". Nessa perspectiva estão os armazéns do Porto de Vitória.

Segundo Frédéric Monié e Soraia Maria do S. C. Vidal, "(...) A inserção de Santos e de outros portos nos circuitos da produção industrial transformou a cidade-porto em simples anexo ou prolongamento das linhas de montagem de tipo fordista. Investimentos foram feitos nos portos brasileiros para melhorar a estrutura e eficiência das operações portuárias, apesar da velocidade com que o maquinário portuário se torna obsoleto em vista da constante evolução tecnológica. Na década de 90, os portos no Brasil foram considerados de alto custo e pouco competitivos no cenário internacional (MONIÉ et al, 2006, p.6).

Para atender às demandas do mercado, os portos do ES foram transformados em um complexo portuário e representaram, em 2006, 35% do Produto Interno Bruto do Brasil. Fazem parte deste complexo, o Porto de Vitória, o de Tubarão, o de Praia Mole, o de Ubú, o de Barra do Riacho e de Regência. Esse se tornou o maior do Brasil em carga movimentada e o maior complexo portuário da América Latina (BITTENCOURT, 2006).

Atualmente, o Porto de Vitória passa por obras de dragagem e derrocagem de aprofundamento do canal de acesso, além da ampliação do berço 101 e 102 do Cais Comercial, obra essa que ultrapassou 180 milhões de reais. Esses investimentos estão sendo pagos pela União como justificativa de modernizar e dar sobrevida ao porto. Nesse processo, os armazéns 4 e 5 serão demolidos para o aumento de sua retroárea. Na Ata da 57ª. Reunião Ordinária do CEC, realizada em 3 de outubro de 2013, foi apresentado, pelo senhor Eduardo Prata, o projeto de revitalização do Porto de Vitória. Ele informou que este projeto faz parte do Plano de Aceleração do

Crescimento (PAC) e que o Porto de Vitória movimenta cerca de sete milhões de toneladas por ano em 3.500 navios, sendo a atividade portuária responsável por movimentar a economia do Estado. Segundo Prata, o projeto tem como objetivo ampliar a área de estocagem de carga pesada. Assim, a necessidade de demolir os armazéns visa, com isso, obter espaço para a descarga dos navios. Viviane Pimentel, conselheira do CEC, afirmou que:

[...] a cidade de Vitória não comporta mais atividade portuária dessa natureza, pois segundo informado pelo senhor Eduardo Prata, as obras de demolição visam propiciar a utilização por mais 15 anos apenas, depois continuaria com outro tipo de atividade portuária, com suplyboat [...] ressaltou que é incoerente demolir os galpões centenários para uma obra que terá apenas 15 anos de utilidade (SECULT; CEC. 2013, p.3).

A visão de Viviane Pimentel é consoante com a visão de Max Dvořák. Segundo ele,

[...] a modernização e embelezamento da cidade são apenas um pretexto, uma vez que a verdadeira motivação encontra-se nos ganhos obtidos pelos especuladores imobiliários, em prejuízo da comunidade. É contra eles que se devem erguer aqueles que realmente prezam a imagem artística de sua pátria (DVOŘÁK, 2008, p.84).

A capital do ES, Vitória, cresceu e se desenvolveu em torno de seu porto. Esse é constituído pelos cais públicos e pelos terminais arrendados. Os primeiros compreendem o Cais Comercial, localizado em Vitória; e os Cais de Capuaba e Paul localizados em Vila Velha. Os segundos são terminais arrendados que são: Terminal de Vila Velha (TVV), Terminal Peiú, Terminal da Flexibras ou Technip, Terminal Prysmian, Companhia Portuária Vila Velha (CPVV), Terminal de granéis líquidos de São Torquato e os Dolphins do Atalaia. Ainda na área do Porto Organizado de Vitória encontram-se também os terminais de uso privativo que são: o Condomínio CST, Arcelor Mital, Usiminas e Gerdal, e o terminal de carvão operado pela Vale, todos localizados em Praia Mole. E, por fim, na Barra do Riacho está localizado o Portocel.

Segundo o relatório estatístico do 1º semestre de 2012 do site da Codesa, o complexo portuário (porto público e privado), movimentou no primeiro semestre de 2012 “(...) 51,94 milhões de toneladas de cargas diversas, as quais representaram

19,6% de todas as cargas movimentadas nos portos do país, que totalizaram 264,42 milhões de toneladas”²⁹.

Portanto, a partir da produção açucareira seguida da cafeeira e da exportação do minério de ferro, o ES passou a se destacar no cenário nacional. A partir de 1997, o porto passou a importar veículos e produtos diversos para o país. Com o processo de abertura, surgiram os Portos Secos. E “(...) uma lacuna falta ainda ficar preenchida no que tange ao Porto de Vitória: a indústria não poluente do Turismo, sobre a qual tem o Porto um papel fundamental” (BITTENCOURT, 2006, p. 473-474).

²⁹<http://www.codesa.gov.br/Site/LinkClick.aspx?fileticket=xcA8LAmTzhs%3d&tabid=665&mid=1589&language=pt-BR>

3 PRESERVAÇÃO E TOMBAMENTO

3.1 TEORIA E LEIS FEDERAIS, ESTADUAIS E MUNICIPAIS

Na preservação dos armazéns do Porto de Vitória, “(...) a questão do estilo deve ceder lugar à investigação do fazer social, das possibilidades de expressão da sociedade nos mais diversos momentos” (DVOŘÁK, 2008, p. 13). Em relação à estrutura metálica dos armazéns, estes não apresentam uma arquitetura rebuscada, cercada de detalhes artísticos. Representam a herança do trabalho portuário, refletindo o momento histórico do início da modernização dos portos no Brasil. Ou seja, eles perderam a característica de porto rústico, de vários pontos de atracação para se tornarem um porto organizado e aparelhado com maquinários importados. Para Dvořák (2008, p.15), os monumentos históricos garantem à sociedade o sentimento de pertencimento, além de serem uma lembrança do passado e “(...) o valor que se atribui aos monumentos justifica a importância de preservá-los”. Assim, esses armazéns são patrimônios industriais e simbolizam um marco no período da história brasileira.

Segundo Riegl (apud Kühl, 2008), o monumento histórico seria qualquer obra humana com certa antiguidade. Para isso, bastaria ter mais de 60 anos para ser preservado, sendo este um documento histórico. Esta concepção rompe, segundo Kühl (2008, p. 46), com a ideia de que “(...) havia crença em um ideal artístico objetivo”. Kühl (2008, p.50) afirma que Dvořák propagava “(...) o dever moral de preservar o legado de outras gerações e o caráter público das criações de épocas pretéritas, condenando transformações e destruições indistintas”. Assim, os monumentos fariam, para ele, parte da memória coletiva e sua preservação estaria ligada à formação espiritual. Difundia o interesse da coletividade e afastava as noções imediatistas. Advertia a preservação motivada por uma preferência artística de um momento, pois aqueles considerados não-artísticos estariam desguarnecidos de preservação. Conforme Kühl (2008, p. 56), “(...) preservar apenas aquilo que parece importante a alguns setores em um dado momento, é a perversão dos princípios da multiplicidade e da tolerância essenciais para a preservação”. O abandono aos monumentos, para a autora, implica em perda e perturbação para o indivíduo e para a sociedade. Já que os monumentos são únicos e não

reproduzíveis e carregam as marcas do tempo, para Kühl:

Preservar, ao contrário, significa respeitar a diversidade a pluralidade, e assegurar que várias formas de manifestação, inclusive as do presente, possam coexistir, permitindo que os monumentos históricos atuem como efetivos e fidedignos suportes materiais da memória coletiva (DVOŘÁK, 2008, p. 57).

Para Dvořák (2008), os perigos que ameaçam o patrimônio seriam a ignorância, a negligência, cobiça, fraude, ideias equivocadas a respeito do progresso, demandas do presente, busca descabida de embelezamento e renovação, falta de educação estética ou uma educação estética equivocada. Esses fatos perduram até a atualidade e resumem os equívocos humanos cometidos contra os monumentos históricos. Segundo o autor (2008, p. 76), “(...) ainda hoje se acredita, que o desprezo pelos antigos monumentos pertence ao progresso”. Dvořák (2008) sugeriu alternativas para adequar casas antigas aos critérios de conforto e higiene. Para ele, não seria necessário reconstruir casa, mas realizar adaptações pertinentes. Dessa forma, a sociedade estaria salvando a memória da nação. Responsabiliza os administradores da cidade pela preservação. Para o autor (2008, p. 79), “(...) cada monumento sacrificado sem absoluta necessidade deve constar como sinal de sua incompetência ou leviandade na condução dos negócios públicos”.

Segundo Dvořák (2008, p. 89), a preservação dos monumentos deveria abarcar tudo o que pudesse ser “(...) considerado um bem artístico público no mais amplo sentido do termo. E as coisas de menor importância geralmente demandam maior atenção do que as mais significativas”. Seguindo este conceito, os armazéns do Porto de Vitória devem ser preservados, já que apresentam características locais, individuais, com o ambiente, com a história e se transformaram em símbolos do ambiente portuário. Pois, para o autor (2008, p.96), “(...) uma imitação não substitui o original”.

A preservação dos armazéns é de responsabilidade da sociedade, do Estado. Conforme Dvořák (2008, p. 102), “(...) maior legado artístico do passado local e nacional se conta nos monumentos enraizados na região e radicados no território da pátria”. Esses seriam testemunhas do passado e bens preciosos da nação. Para Dvořák (2008), o Estado omissivo deveria ser considerado criminoso e perigoso aos interesses comuns. Tendo como base o seu pensamento, o governo deveria garantir

a integridade dos armazéns, sendo considerados como parte viva da pátria e da cultura. Caso isso não se realize a perda será considerável, já que, segundo Choay (2001, p. 117), “(...) os cidadãos são dotados de uma memória histórica que terá papel efetivo de memória viva”, além do valor nacional, turístico e artístico desses monumentos históricos.

Em termos de legislação, existem no Brasil algumas leis que norteiam o tratamento do bem cultural, destacam-se algumas: Decreto-lei número 25, de 30 de novembro de 1937, que organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional; O Decreto-lei de número 3.866, de 29 de novembro de 1941 que dispõem sobre o cancelamento do tombamento, pelo presidente da República, pertencentes à União, aos Estados, aos municípios ou a pessoas naturais ou jurídicas de direito privado; Lei 3.924, de 26 de julho de 1961 que dispõe sobre os monumentos arqueológicos e pré-históricos; Lei 6.292, de 15 de dezembro de 1975 que trata do tombamento de bens no Iphan, dependerá de homologação do Ministro de Estado da Educação de Cultura, após parecer do respectivo Conselho Consultivo; Lei 6.513, de 20 de dezembro de 1977 que dispõe sobre a criação de Áreas Especiais e de Locais de Interesse Turístico; sobre o Inventário com finalidades turísticas dos bens de valor cultural e natural; acrescenta inciso ao art. 2º da Lei nº 4.132, de 10 de setembro de 1962; altera a redação e acrescenta dispositivo à Lei nº 4.717, de 29 de junho de 1965; e dá outras providências.

O primeiro decreto é o mais significativo por ter sido o pioneiro para algumas definições norteadoras. Segundo o Decreto-lei número 25:

[...] Art. 1º Constituem o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico. [...] Art. 3º Excluem-se do patrimônio histórico e artístico nacional as obras de origem estrangeira: [...] 5) que sejam trazidas para exposições comemorativas, educativas ou **comerciais**³⁰.

As estruturas metálicas dos armazéns do Porto de Vitória foram encomendadas na Alemanha. Sua montagem foi também contratada pelo mesmo grupo. A parte de alvenaria foi realizada por brasileiros. Todavia, essa estrutura que marcou o cenário

³⁰ http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm

portuário na primeira metade do século XX, não foi uma exposição comercial, mas a construção de bem imóvel durável projetado para a armazenagem de carga. Assim, segundo o artigo primeiro desse decreto, esses armazéns podem ser considerados como patrimônio histórico já que já existem manifestações públicas no sentido de sua preservação e o interesse dessa área como zona turística, além de apresentar fatos memoráveis da história.

Segundo Sonia Rabello (2009), existe diferença entre preservação e o ato de tombamento, já que os mesmos não são semelhantes juridicamente. Segundo essa autora preservação:

[...] é o conceito genérico. Nele podemos compreender toda e qualquer ação do Estado que vise conservar a memória de fatos ou valores culturais de uma Nação. É importante acentuar esse aspecto já que, do ponto de vista normativo, existem várias possibilidades de formas legais de preservação. A par da legislação, há também as atividades administrativas do Estado que, sem restringir ou conformar direitos, se caracterizam como ações de fomento que têm como conseqüência a preservação da memória. Portanto, o conceito de preservação é genérico, não se restringindo a uma única lei, ou forma de preservação específica (RABELLO, 2009, p.19).

Em nota a mesma complementa que o Tombamento:

[...] em seus comentários à Constituição de 1967 (EC/69), o professor José Celso de Mello Filho afirmava que o tombamento “(...) É o meio posto à disposição do Poder Público para a efetiva tutela do patrimônio cultural e natural do País. É por meio do tombamento que o Poder Público cumpre a obrigação constitucional de proteger os documentos, as obras e os locais de valor histórico ou artístico, os monumentos e paisagens naturais notáveis, bem como as jazidas arqueológicas”. Data vênia, deve-se atentar que nem a EC/69, e muito menos a Carta de 88, considera o tombamento necessariamente o único instrumento legal de preservação, colocado à disposição do poder público. Hoje a Constituição de 5 de outubro de 1988, no seu art. 216, § 1º, textualmente, explicita que podem ser várias as formas pelas quais o poder público protegerá o patrimônio cultural. (José Celso Mello Filho, *Constituição Federal Anotada*, p. 538) (RABELLO, 2009, p.19).

Os armazéns do Cais Comercial pertencem à Codesa. Caso os mesmos fossem tombados essas estruturas não poderiam ser, segundo o artigo 17 do Decreto-lei 25/37, “(...) destruídas, demolidas ou mutiladas, nem, sem prévia autorização especial do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, ser reparadas, pintadas ou restauradas”³¹.

³¹ http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm

Entre os armazéns 4 e 5 foi construído um anexo que não faz parte da estrutura original. Segundo ainda esse decreto, isso não poderia acontecer caso o objeto em análise fosse um bem tombado. Existem alguns arquitetos, que defendem a demolição desse anexo. Segundo o artigo 18, ao redor do bem tombado, não poderá haver edifício que atrapalhe a sua visibilidade, como, por exemplo, outdoors.

O Armazém 1 necessita ser restaurado, conforme foto (figura 6). Caso a empresa não tivesse recursos para a restauração, deveria expor esse fato para o Iphan. Este poderia executar as obras de conservação e reparação com a ajuda da União, segundo artigo 19 do mesmo decreto.

Assim, além do tombamento como medida de preservação efetiva existe, no caso dos armazéns de Vitória, o interesse desse local como zona turística, caso amparado pela Lei 6.513, de 20 de dezembro de 1977. O Armazém 5 é por onde se faz a recepção dos navios estrangeiros e nacionais. Esse local é a entrada dos turistas, por meio dos navios de cruzeiros. Além de funcionar como casa cultural, com apoio da Prefeitura de Vitória, com o nome de Estação Porto. Segundo essa lei:

[...] Art . 1º - Consideram-se de interesse turístico as Áreas Especiais e os Locais instituídos na forma da presente Lei, assim como os bens de valor cultural e natural, protegidos por legislação específica, e especialmente: I - os bens de valor histórico, artístico, arqueológico ou pré-histórico; [...] Art . 3º - Áreas Especiais de Interesse Turístico são trechos contínuos do território nacional, inclusive suas águas territoriais, a serem preservados e valorizados no sentido cultural e natural, e destinados à realização de planos e projetos de desenvolvimento turístico. Art . 4º - Locais de Interesse Turístico são trechos do território nacional, compreendidos ou não em Áreas especiais, destinados por sua adequação ao desenvolvimento de atividades turísticas, e à realização de projetos específicos, e que compreendam: I - bens não sujeitos a regime específico de proteção; II - os respectivos entornos de proteção e ambientação.

Além dessa medida de preservação do imóvel, Rabello (2009) aborda também a legislação de caráter urbanístico para imóveis urbanos. Segundo a autora, seria a preservação de áreas de interesse cultural e ambiental, por meio de procedimentos legais, aplicáveis a imóveis urbanos que podem gerar os mesmos efeitos práticos do tombamento. Entretanto, essa preservação não constitui um tombamento. Embora, limite "(...) o direito de propriedade, impondo condições de uso e conservação do imóvel, o procedimento para imposição da limitação é diverso, assim como podem ser diversos a competência, a forma, o motivo e a finalidade" (RABELLO, 2009, p.

21-22).

Segundo a Gazetaonline, de 24 de outubro de 2013, os Armazéns do Porto de Vitória estão em processo de tombamento histórico e “há dois processos em andamento, um deles desde a década de 1980”³². E Viviane Pimentel, titular da Câmara de Patrimônio Arquitetônico, Bens Móveis e Acervos do Conselho, confirmou essa informação. Em notícia publicada, em 07 de novembro de 2013, no Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil – CAU/BR. Viviane afirmou que “(...) é necessário que a Secult também cumpra a lei e efetivamente inscreva os cinco galpões no livro de tombamento do patrimônio histórico para que se cumpra a legislação”³³.

Paralelo a essas ações, existem outros projetos para os armazéns do Porto de Vitória. Existe o projeto do BRT pela subsecretaria de Mobilidade Urbana da Secretaria de Estado dos Transportes e Obras Públicas que prevê a utilização de parte dos galpões para estação de embarque/desembarque do sistema. Além do Projeto de Revitalização do Cais Comercial em que seriam demolidos os armazéns para o crescimento do pátio de armazenagem e construção da nova sede Codesa. A Estação Porto, espaço cultural por onde transitam passageiros em épocas de navios de Cruzeiros, espaço arrendado para a PMV. E, finalmente, o Projeto da Sedec que desenvolveu, em parceria com a Comissão de Memória e História do Porto, esta criada na Codesa, o projeto de revitalização do Armazém 1.

Além disso, a Constituição Federal de 1988, a Lei maior, define o conceito de patrimônio cultural em que os armazéns do Cais Comercial seriam considerados patrimônio cultural. Tendo como base o artigo 216 da constituição, os galpões seriam patrimônio cultural brasileiro, de natureza material, tomados em conjunto, portadores de identidade e memória de diferentes grupos da sociedade. Ou seja, esta edificação está destinada à manifestação artística cultural devendo ser protegida pelo poder público com a ajuda da comunidade.

³² http://gazetaonline.globo.com/_conteudo/2013/10/noticias/cidades/1465497-primeiro-trecho-do-brt-vai-operar-entre-vila-velha-e-cariacica.html

³³ <http://www.caubr.gov.br/?p=16992>

Os armazéns do século XX pertencem à Codesa, mas caso o Estado entenda que os mesmos devam ser preservados existe possibilidade constitucional para realizar a proteção dessas edificações. Principalmente, se os mesmos estiverem em posição que justifique a sua preservação, condicionado a um fator social e coletivo.

[...] A norma constitucional não definiu os elementos constitutivos do direito de propriedade; deu-nos apenas dois parâmetros: assegurou sua existência enquanto apropriação individual e exigiu-lhe a função social. Foi a lei civil que definiu os chamados “elementos” do direito de propriedade – portanto, lei federal. Conseqüentemente, apenas outra lei federal poderia eliminar qualquer dos chamados elementos do direito de propriedade, desde que não afetasse a chamada apropriação econômica da coisa; isto porque as limitações federais só encontram limites na própria Constituição, que garante ao proprietário o direito, sem, contudo, especificar seu conteúdo (RABELLO, 2009, p. 27).

A Secult, isto é, o Estado do ES, possui como parâmetro para proteção de seus patrimônios, a Lei nº 2.947, que o governador do Estado do ES aprovou em 16 de dezembro de 1974. Além dessa lei, o decreto de número 626, de 28 de fevereiro de 1975 que regulamenta a Lei nº 2.947, de 16 de dezembro de 1974 e dá outras providências.

Segundo artigo primeiro da Lei nº 2.947, o Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do Espírito Santo é “(...) o acervo de bens móveis e imóveis existentes em seu território e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação e fatos memoráveis da História”³⁴. Quando um bem for tombado pelo Estado, este não poderá sofrer nenhuma alteração em sua estrutura sem autorização do CEC, segundo o artigo 15º dessa Lei.

Cabe saber se o patrimônio edificado da Codesa pertence ao Estado do ES ou à União, para saber se o tombamento será em nível estadual ou federal, já que a lei estadual aborda no artigo 4º que “Quando pertencerem à União os bens de valor histórico ou artístico será cientificado o serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, para efeito de tombamento pelo Órgão Federal”³⁵.

Segundo decreto de número 626/75, o trâmite para se efetivar o tombamento

³⁴ http://secult.es.gov.br/_midias/pdf/4296-4c041e820d56c.pdf

³⁵ http://secult.es.gov.br/_midias/pdf/4296-4c041e820d56c.pdf

compulsório no nível estadual seria, segundo artigo quinto:

I – O Presidente do Conselho Estadual de Cultura notificará o proprietário para anuir ao tombamento, dentro do prazo de quinze dias, a contar do recebimento da notificação ou para, se o quiser impugnar, oferecer, dentro do mesmo prazo, as razões da sua impugnação;

II – No caso de não haver impugnação dentro do prazo assinalado, que é fatal, o Presidente do Conselho Estadual de Cultura mandará por simples despacho que se proceda à inscrição da coisa no competente Livro de Tombo;

III – Se a impugnação for oferecida dentro do prazo, far-se-á vista da mesma, dentro de outros quinze dias fatais, ao órgão de que houver emanado a iniciativa do tombamento, a fim de sustentá-la.

Em seguida, independentemente de custas, será o processo remetido ao Plenário do Conselho Estadual de Cultura, que proferirá decisão a respeito, dentro do prazo de sessenta dias, a contar do seu recebimento. Dessa decisão não caberá recurso³⁶.

Em relação ao parâmetro municipal existe a Lei nº 6.705 de 2006 que institui o Plano Diretor Urbano do Município de Vitória e dá outras providências. E o decreto número 13.281 de 11 de abril de 2007 que estabelece normas e procedimentos para recuperação, manutenção e valorização de edifícios, obras e monumentos tombados, sujeitos ao tombamento vizinho ou identificados como de interesse de preservação, na forma do disposto nos artigos 284 e 285, da Lei 6.705/06 – Plano Diretor Urbano do Município de Vitória.

A seção XI, da Lei nº 6.705, de 13 de outubro de 2006, aborda o seguinte item: Do Tombamento e da Identificação dos Imóveis e Monumentos Naturais de Interesse para Preservação. Em seu artigo 266, ele define o que é patrimônio histórico cultural e paisagístico do município de Vitória alertando para a sua proteção, preservação e conservação. Essa lei prevê que a preservação dos monumentos será feita por meio de oito critérios para análise de sua relevância, conforme artigo 269. Além das edificações e obras integrantes do patrimônio histórico e cultural estarem sujeitas a três graus de proteção: proteção integral primária (GP1); proteção integral secundária (GP2); proteção do entorno (GP3). Cada qual apresentando características distintas, conforme artigo 270.

No anexo 14, encontram-se os bens tombados e identificados como de interesse de preservação, nele está elencado o armazém 1, I19, do Cais Comercial, identificado

³⁶ http://secult.es.gov.br/_midias/pdf/3455-4b2a7a775ea14.txt

como GP2, conforme mapa a seguir (figura 77). Assim, GP2 atende a definição proposta para o armazém 1, já que o mesmo sofreu descaracterização em sua estrutura ao longo dos anos. Assim, conforme artigo 270, GP2 são:

[...] monumentos, sítios e paisagens que se encontrem parcialmente descaracterizados e apresentem equipamentos ou edificações que poderão, em casos excepcionais e após parecer técnico do órgão municipal competente, receber equipamentos destinados a atividades de lazer, pesquisa científica ou edificação residencial, desde que os mesmos não provoquem descaracterização da paisagem ou destruição dos elementos naturais³⁷.

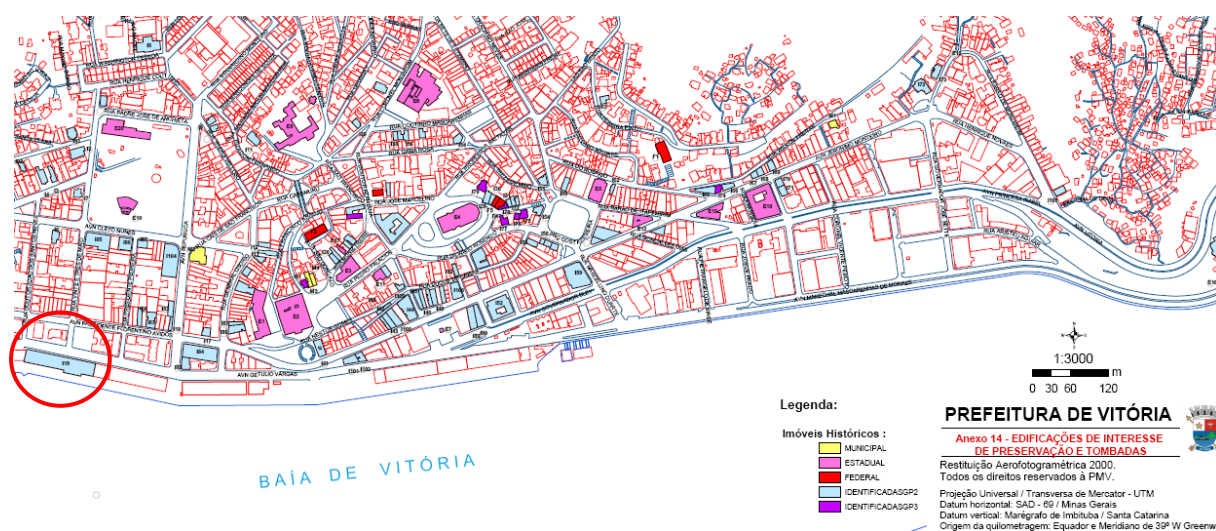


Figura 77 - Armazém 1 em processo de tombamento.

Fonte: Lei nº 6705/06.

3.2 ACOMPANHAMENTO DOS PROCESSOS ADMINISTRATIVOS MUNICIPAIS E ESTADUAIS

A PMV abriu, em 13 de julho de 2012, um processo na Secult que refere-se a abertura do processo de tombamento do Centro de Vitória, Capital do Estado, como sítio histórico do Estado do ES. Esse processo é de número 58690921 e está em conformidade com a Lei 6.705/2006. Neste existe uma listagem dos imóveis de

³⁷ <http://sistemas.vitoria.es.gov.br/webleis/Arquivos/2006/L6705.PDF>

interesse histórico cultural, de Vitória. Nessa listagem no bairro do Centro, localizado na Avenida Getúlio Vargas, o Armazém 1 do Porto é identificado como “I019, GP2 e lê-se: Identificado como de interesse de preservação e em processo de tombamento municipal” (processo nº 58690921, p. 36). Nesse processo consta um ofício em que a Secult entrou em contato com o Iphan, em 12 de julho de 2011 solicitando parceria com esse Instituto para realizar o trabalho de levantamento e inventário do Centro. Este, em resposta em ofício, se manifestou favorável para ajudar nos estudos necessários ao tombamento do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico do Centro de Vitória. Porém para tal, a Superintendente, em 20 de julho de 2011, solicitou ao Estado uma equipe técnica para realização do trabalho supracitado. Isso devido ao pequeno quadro de funcionários no Iphan (processo nº 58690921, p. 3).

Com essa definição, adquirida pela análise do processo, e por meio da lei acima, o Armazém 1 passa a ser identificado como de interesse de preservação e está em processo de tombamento municipal. A partir de então, a quem pertencer o imóvel, este tem que ser notificado e passa a ser considerado objeto de preservação e não pode sofrer qualquer alteração em sua estrutura. Isso até que finalize o processo. Julgado o processo, o Conselho Municipal competente declarará o bem imóvel definitivamente tombado ou identificado como de interesse de preservação através de resolução e determinará, segundo artigo 280:

- [...] I - que se proceda a sua inscrição no Livro do Tombo, no caso de tombamento;
- II - a averbação do tombamento ou da identificação do bem como de interesse de preservação no Cartório de Registro de Imóvel, à margem de transcrição do domínio, para que se produzam os efeitos legais, em relação ao bem imóvel tombado e aos imóveis que lhe forem vizinhos;
- III - a averbação do ato no Cadastro Imobiliário do Município;
- IV - a notificação do interessado sobre a decisão final do processo³⁸.

A presidente do Conselho Municipal de Políticas Culturais encaminhou um ofício de número 206, de 16 de junho de 2011, ao presidente do CEC que dispõe o posicionamento deste órgão em relação a possível demolição dos armazéns. Salientou a importância desse bem como interesse histórico cultural para o Estado, para a memória da cidade, como testemunha do processo de desenvolvimento de Vitória, como marco identitário da região e portador de valores afetivos, “(...) por ter

³⁸ <http://sistemas.vitoria.es.gov.br/webleis/Arquivos/2006/L6705.PDF>

participado do cotidiano e da vida de tantos indivíduos e grupos” (SECULT, processo nº 53007158/2011, p. 89). Abordou sobre a dicotomia existente entre interesse econômico e o interesse cultural e destacou a importância da preservação dos mesmos para resguardar a memória coletiva da cidade, prevalecendo, assim, o interesse coletivo aliado a uma otimização e requalificação dessas áreas. Criticou o projeto da nova sede alegando que a nova edificação não combina com a paisagem local. Concluiu que a demolição não irá ampliar “(...) a visibilidade da baía e não irá resultar em maior qualidade ambiental. A demais, pelo que se pretende a população não terá maior possibilidade de desfrutar da relação com o espaço portuário” (SECULT, processo nº 53007158/2011, p.88). Finaliza solicitando ao CEC que dê continuidade ao processo de tombamento de todos os armazéns do porto.

Entrou-se em contato com a PMV, Sedec, em fevereiro de 2014, solicitando a informação de que se o processo de tombamento dos armazéns foi concluído em nível municipal, o mesmo respondeu que está em processo de tombamento municipal, tramitando de acordo com a legislação vigente .

Em paralelo a essa situação, existem na Secult dois processos que tratam sobre o processo de tombamento dos armazéns de Vitória. O primeiro foi aberto, em 18 de julho de 1985, a pedido da Associação Capixaba de Proteção ao Meio Ambiente (Academia), representado por seu presidente Cloves Mendes Neto. Motivado pela possível instalação da indústria de tubos flexíveis (Flexibras), Neto argumentou que:

[...] 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 (SECULT, processo nº 44774133/1985, p. 01).

Esse pedido foi encaminhado para o então governador Gerson Camata, com 3.588 assinaturas. Entretanto, esse processo foi arquivado, depois que a empresa Flexibras foi instalada na capital. Essa decisão data de 06 de junho de 1989 quando Marian Calixte, presidente da CEC, autorizou o arquivamento do processo.

Em 08 de abril de 2011, foi reaberto o processo de número 53007158, na Secult, a pedido da Associação Centro de Vitória (Amacentro), Instituto Quorum e Instituto Goia que desejam a preservação desses armazéns e até a sua utilização para fins

culturais e artísticos. Também contou com o abaixo assinado físico e digital. Este processo foi encaminhado à Gerência, Memória e Patrimônio (GMP) para análise e parecer. O responsável pelo relatório técnico foi o arquiteto Rodrigo Zotelli Queiroz. Segundo ele, a preservação dos galpões não estaria:

(...) associada a um excepcional valor arquitetônico dos armazéns, mas está pautada na relevância que este equipamento possui do desenvolvimento econômico do Estado e, sobretudo na relação que estes estabelecem com a paisagem do centro da Baía de Vitória (SECULT, processo nº 53007158/2011, p. 85).

Esse relatório técnico 038/2011 foi encaminhado para o CEC para análise de um possível tombamento estadual dos armazéns do Porto de Vitória. A conclusão do parecer do CEC, em 14 de junho de 2012, foi favorável ao tombamento imediato dos galpões do porto, visto estes açambarcarem a história e cultura do Estado. Sugere-se a qualificação desta área para o turismo, gerando benefícios econômicos e sociais e levanta a questão referente ao artigo 182 da Constituição Federal do Estado do ES.

§ 2º Os conjuntos e sítios de valor arqueológicos e paleontológicos, bem como outros bens considerados como pertencentes à União, só poderão ser declarados como patrimônio histórico, artístico, cultural, paisagístico ou científico do Estado do Espírito Santo, mediante prévia anuência do órgão federal responsável pela titularidade do bem³⁹.

Foi encaminhado para o prefeito municipal de Vitória, para a Sedec e para a Codesa um ofício de número 0028 informando que tramitava um processo na Secult/CEC de pedido de tombamento dos armazéns. É datado esse ofício de 13 de abril de 2011, encaminhado para a Codesa. A partir desse momento, esta empresa, segundo leis estaduais e municipais, não poderá realizar qualquer alteração em sua estrutura sem consultar os órgãos competentes, como, por exemplo, o CEC.

Depois do parecer favorável do CEC em relação ao tombamento dos armazéns, o secretário do Estado da Cultura encaminhou para o Iphan o ofício de número 054, de 22 de junho de 2012. O secretário informava ao Iphan que o referido tombamento não estaria sob a responsabilidade do CEC, ou seja, do Estado do ES, pois esses armazéns seriam propriedade da União. Respalda-se o mesmo na Constituição do Estado do ES, artigo 182, na Lei estadual 2947/75, artigo 4º. Ele finaliza solicitando a

³⁹ http://www.al.es.gov.br/appdata/anexos_internet/downloads/c_est.pdf

ao Iphan que realize as diligências necessárias referentes à possibilidade de tombamento.

3.3 ARMAZÉNS: BENS DA UNIÃO, DO ESTADO OU DA CODESA?

Em pesquisa na Secretaria do Patrimônio da União (SPU), foi encontrado o processo de número 05002.000951/2001-71 que foi aberto em 29 de setembro de 2001. O interessado era a Codesa que tinha como objetivo a regularização da área do Porto de Vitória e sua retroárea. Neste processo, incluíam-se todos os armazéns do porto.

No SPU, há o registro, no Sistema de Gerenciamento dos Imóveis de Uso Especial da União, de uma área no valor de 114.358,40 m² que compreende a Avenida Getúlio Vargas e o cais, no centro de Vitória, cujo CEP é 29020-030. Essa área é conceituada como de Marinha, pelo Registro Imobiliário Patrimonial (RPI). Entre os dados da benfeitoria do imóvel contemplam também: o Armazém 1 com 1.813,35 m², Armazém 2 com 1.877,35 m², Armazém 3 com 1.917,70 m², Armazém 4 com 1.823,00 m² e o Armazém 5 com 1.634,48 m².

Portanto, os armazéns do Porto de Vitória pertencem à União e a Codesa até a presente data não tem certidão em registro de cartório. Foi informado que o pedido de regularização se encontra, atualmente, na procuradoria geral da Fazenda nacional desde 8 de setembro de 2010. O processo de acompanhamento (número 10783.021.662/91-08) dessas questões, devido ao fato acima exposto, não teve como ser analisado, pois não estava no Estado do ES. Isso porque, trata-se de cessão onerosa de domínio útil, cabendo à Fazenda entrar em um acordo entre a União e a Codesa.

Essa informação acima implica que caberia ao Iphan dar continuidade ao processo de tombamento. Todavia, Rabello (2009) define que:

A Constituição garante e prevê o dever de qualquer das entidades políticas proceder à proteção de bens culturais de seu interesse, não excluindo ou restringindo este exercício pelo fato de o titular de domínio ser ou não pessoa de direito público. Ora, se o particular pode ter limitações à sua

propriedade, tendo em vista o interesse coletivo, não há razão para que entidade de direito público também não as possa ter, já que em qualquer caso existe o interesse público⁴⁰.

Ou seja, o município, o estado e a União têm a responsabilidade de dar andamento, em conjunto ou de forma individualizada, a esse processo de tombamento, para que o cidadão não perca parte de sua memória. Diante dessa inércia dos órgãos responsáveis pela preservação e sendo direito do cidadão, se faz necessária a atuação do Ministério Público na solução dessa demanda. Conforme Rodrigues, o Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (Icomos) divulgou, em 1998, que:

Todo homem tem direito ao respeito aos testemunhos autênticos que expressam sua identidade cultural no conjunto da grande família humana; tem direito a conhecer seu patrimônio e o dos outros; tem direito a uma boa utilização do patrimônio; tem direito de participar das decisões que afetam o patrimônio e os valores culturais nele representados; e tem direito de se associar para a defesa e pela valorização do patrimônio (RODRIGUES apud FUNARI, 2005, p.23).

O que ajudaria no processo de tombamento dos armazéns do século XX seria a existência de uma lei específica de patrimônio industrial, dos armazéns. Isso acontece, por exemplo, no caso das ferrovias, com a Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007 que trata da revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Segundo o artigo 9º, caberá ao “(...) 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”⁴¹. Desta forma, não tem como haver omissão dos órgãos envolvidos.

⁴⁰ http://www.soniarabello.com.br/biblioteca/O__Estado__na_Preservacao_de_Bens_Culturais.pdf

⁴¹ http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/11483.htm

4 MÚLTIPLAS RELAÇÕES DOS ARMAZÉNS COM A SOCIEDADE

4.1 TRANSPORTE RÁPIDO POR ÔNIBUS (BRT)

Na tentativa de melhorar o trânsito da Grande Vitória, o governo do Estado criou o projeto BRT. Este é um projeto social que visa em longo prazo à substituição do transporte individual para o coletivo. É um sistema de transporte coletivo de passageiros que proporciona mobilidade urbana rápida, confortável, segura e eficiente por meio de infraestrutura segregada com prioridade de ultrapassagem, operação rápida e frequente. Além de promover a redução de gás carbônico (CO₂) e a bem como a diminuição de congestionamentos.

O jornal A Gazeta Online, de 24 de outubro de 2013, publicou a seguinte manchete: “Primeiro trecho do BRT vai operar entre Vila Velha e Cariacica”. Todavia, o que é relevante em consideração ao objeto em estudo é a divulgação do Estado na utilização de alguns armazéns do Cais Comercial para a instalação do BRT. Segundo essa matéria, o “Projeto do governo prevê que ônibus do BRT passem por dentro dos armazéns; área é alvo de processo de tombamento histórico”⁴². Essa divulgação, segundo jornal, não agradou o CEC do Estado.

O projeto do governo prevê a utilização dos armazéns do porto como local de passagem para os ônibus do BRT. Também foi anunciada a construção de um viaduto saindo do Porto de Vitória, cruzando a Avenida Elias Miguel, para liberar os ônibus para o tráfego geral. No armazém 1, está previsto um espaço cultural, e nos 2 e 3, plataformas.

Assim, o BRT passará dentro de três dos cinco armazéns do porto, havendo a preservação e restauração dos mesmos. Conforme Lei 6.705/2006:

Art. 283. As restaurações, reformas e quaisquer obras a serem efetuadas nas edificações tombadas ou identificadas como de interesse de preservação deverão manter suas características arquitetônicas e artísticas tais como ornatos, esquadrias, cantarias e grades, assim como a cobertura e volumetria originais.

Esse projeto terá o desafio caso esteja em conformidade com as leis de preservação e restauração vigentes. Conforme Decreto 13.281 11 de abril de 2007:

⁴² http://gazetaonline.globo.com/_conteudo/2013/10/noticias/cidades/1465497-primeiro-trecho-do-brt-vai-operar-entre-vila-velha-e-cariacica.html

Parágrafo único. No grau de preservação secundária GP2, são permitidas modificações internas e acréscimos, nas seguintes condições: alterações internas, inclusive subdivisão do pé-direito, desde que os vãos das fachadas sejam mantidos em funcionamento, livres de interferência e garantidos o acesso aos mesmos, desde que atendidas as exigências do Código de Edificações do Município de Vitória, vigente.

Deve-se ter cuidado com a restauração realizada nos armazéns do Porto de Vitória para não depreciarem seu efeito histórico e artístico. “Quando esse caráter original é destruído, também se destrói, na maioria dos casos, todo e qualquer efeito que o monumento intocado possa exercer sobre o expectador” (DVOŘÁK, 2008, p. 98). E, conservando sua integridade, estará perpetuando a memória para as futuras gerações. Assim, é um equívoco em relação à restauração acreditar que qualquer profissional “(...) possa dar essa orientação. (...) Por isso, exige-se que os proprietários (...) dirijam-se aos órgãos públicos responsáveis pela preservação de monumentos” (DVOŘÁK, 2008, p.113).

CHOAY (2001, p. 111) alerta que “(...) o discurso de proteção são muitas vezes tomados de empréstimo pelos políticos, visando à destruição desse tipo de bem”. Espera-se que o projeto BRT não seja um projeto que vise destruir a identidade e a memória dos indivíduos e da sociedade, já que o rompimento com o passado “(...) não significa abolir sua memória nem destruir seus monumentos” (CHOAY, 2001, p. 113).

4.2 PROJETO DO CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E MEMÓRIA DO PORTO DE VITÓRIA

A PMV apresentou para a Codesa um projeto que previa a utilização do Armazém 1 como um espaço cultural. A comissão do Centro de Documentação e Memória do Porto de Vitória, criada em 2010, forneceu informações que ajudaram este projeto. Segundo a prefeitura, o Armazém 1 apresentava descaracterizações passíveis de reversão. Contava entre as diretrizes do projeto a restauração do armazém, sua abertura e interação entre a cidade e o porto, a utilização da área portuária por parte da população, melhorias de áreas físicas da área operacional da Codesa e do

OGMO e, por fim, proteger e divulgar o acervo portuário. As imagens a seguir foram retiradas de uma apresentação de slides do projeto apresentado em nome da PMV, pela Sedec, na Codesa.

Conforme figura 78, percebe-se o projeto do Centro de Memória do Porto onde constariam: biblioteca, espaço para exposições temporárias e fixas, sala audiovisual, administração, café e loja, sanitários, recepção, sala de simulação e reserva técnica.



Figura 78 - Planta baixa do Centro de Memória do Porto, do OGMO, da área operacional da Codesa e da praça de acesso ao Armazém 1.

Fonte: Acervo da Sedec.

Conforme figura 79, o interior do Centro de Memória teria dois pavimentos. E existiria a possibilidade desse espaço ser um centro cultural.



Figura 79 - Interior do Centro de Memória do Porto.

Fonte: Acervo da Sedec.

Os projetistas deste projeto tiveram uma ideia inovadora de em frente à entrada do Armazém 1 construir uma praça, onde o cidadão teria acesso visual das operações portuárias, proporcionando, com isso, a integração cidade-porto, como se observa na figura 80.



Figura 80 - Praça em frente ao Armazém 1.

Fonte: Acervo da Sedec.

Infelizmente, essa proposta que se coaduna com as leis municipais e estaduais não teve prosseguimento. Atualmente, o acervo histórico da Codesa se encontra no Armazém, mas este necessita passar por obras de restauração. Este projeto seria ideal para a companhia.

4.3 ESTAÇÃO PORTO: COMO ESPAÇO DE CULTURA

O projeto Estação Porto realizado pela PMV com a Secretaria de Cultura e de Turismo visa integrar a relação cidade-porto por meio de atividades abertas à população. É neste contexto que apresentamos o armazém 5, onde atualmente funciona a Estação Porto. Ele está localizado na Av. Getúlio Vargas, número 556, no Centro de Vitória. A área arrendada pela PMV é de 1.096 m² e visa estruturar a Estação de Passageiros no Porto de Vitória, espaço de arte para exposições e

outros projetos culturais e de lazer. Sendo o convênio iniciado em 01 de janeiro de 2011. Segundo dados da PMV foram previstos de 2010/2011 uma movimentação aproximada de 55.000 mil passageiros. Além disso, a Estação de Passageiros faz parte do projeto da PMV para a recuperação e revitalização do Centro desta capital, juntamente com outros programas. A PMV visa promover com isso a integração do porto com a população e a atividade turística, gerando indiretamente empregos e renda ao mercado envolvido direta ou indiretamente. O local vem sendo utilizado para eventos artísticos, tais como: shows de músicas internacionais e nacionais; festival de filmes e vídeos, com apresentação de curtas-metragens, longas-metragens, oficinas, competições e premiações; homenagens a artistas regionais e nacionais; entre outras ações.

O Armazém 5 é um testemunho de experiências vividas, tornando-se parte da memória coletiva. Ele vem sendo utilizado como espaço para a comunidade capixaba e por turistas nacionais e estrangeiros.

Na década de 80, ampliou-se o conceito de patrimônio e, os locais como armazéns, foram considerados como patrimônio. Segundo Marly Rodrigues:

[...] era adotada no Brasil a visão do **patrimônio como um lugar de memória social**, propiciando a inclusão de bens materiais, como fábricas e residências operárias, antes impossível no conjunto de bens tombados, eleitos, até então, por critérios que, no caso das edificações, consideravam apenas a excepcionalidade material e o valor histórico, este ainda baseado no que a História registrara a respeito dos grandes personagens e grandes fatos nacionais (RODRIGUES apud FUNARI, 2005, p.28).

Assim, essa autora traz o conceito de memória social como algo que foi vivido pelos diversos seguimentos sociais, viabilizando o mundo afetivo das lembranças particulares. Ao encontro desse pensamento, os armazéns do Cais Comercial detêm toda uma memória portuária, onde participaram como protagonistas diferentes atores da sociedade (estivadores; amarradores; servidores públicos, federais, estaduais e municipais; caminhoneiros; prostitutas; comerciantes; moradores; entre outros).

A história regional é uma ponte para o incremento da relação entre espaços de arte (museus) e o turismo. O Armazém 5 poderia ser um atrativo turístico e, esse espaço

de exposição, pesquisa e ação educativa poderia ser uma atividade melhor desenvolvida no quesito de divulgação cultural. Com a possível demolição desse espaço, perde-se a identidade, as marcas do passado, da cultura. Poderia ser um local de troca de experiências culturais entre pessoas de outras regiões.

Na foto abaixo (figura 81), se encontra o interior da Estação Porto.



Figura 81 - Interior da Estação Porto.

Fonte: Codesa.

Atualmente, o espaço acima tem sido um local de eventos. Segundo Francisco Neto, eventos são importantes para o “(...) contexto social, cultural, econômico e político da cidade e região e, em alguns casos até mesmo do país, podemos denominá-los de agente do patrimônio histórico-cultural” (NETO apud FUNARI, 2005, p. 53).

A Estação Porto conta com atrações que vão ao encontro com o conceito de evento ideal trabalhado por Francisco Neto que são: ações educacionais, comunitárias e sociais; projetos culturais; estímulo à criação de grupos culturais; encontro com

artistas; exposições de filmes e vídeos educativos; atividades com crianças; cursos, palestras e workshops; venda de livros e periódicos; visitas e outros. Assim, segundo Francisco Neto, “De que valeria preservar prédios antigos, praças e sítios históricos, se nada fosse ali promovido em benefício da comunidade? (...) A cultura requer circulação, produção e assimilação (NETO apud FUNARI, 2005, p. 59).

Os eventos realizados em patrimônios culturais transformam esse espaço em algo dinâmico e interativo com a sociedade. Soma-se a isso, que tais locais são a consciência do passado, obras de antepassados nos quais alguns sujeitos descendem. Exala a história antiga das vidas e realizações dos seres imortais de antepassados que foram venerados. “O ato de preservar esse bem patrimonial histórico e, depois convertê-lo a outro uso, explicita as variadas possibilidades de readaptação das antigas estruturas ao convívio da cidade contemporânea” (GIACOMET, 2008, p. 137). Assim, esses espaços públicos passam a ser locais de troca de informação, formação e vivência.

A Estação Porto é de fato um espaço de cultura que deve ser utilizado pela sociedade sendo possível o encontro com o mundo artístico e suas implicações. No caso em questão, o Armazém 5 necessita de investimentos governamentais para a sua sobrevivência como espaço de memória material e imaterial capixaba.

4.4 RELAÇÃO PORTO E CIDADE

Segundo parecer do CEC, em 7 de junho de 2012,

O processo de modernização do sistema portuário acarretou o distanciamento entre a cidade e a baía, diminuindo o contato visual da população com a água na faixa estreita e longa ocupada pelos galpões. Todavia, criou também outra relação histórica com o porto, constituída pela presença dos armazéns, dos guindastes metálicos, dos trabalhadores da estiva, elementos estes que ao longo do tempo construíram outra relação com o lugar e agregaram valor à paisagem da capital (SECULT, processo nº 53007158).

A relação cidade-porto é complexa, sendo necessário um estudo prévio desse processo para compreender o porquê do distanciamento da sociedade com o Porto de Vitória. Na cidade de Vitória, desde as primeiras décadas do século XX, viu-se

“desaparecer, gradativamente, as antigas estruturas coloniais, casario térreo ou assobradado, os antigos becos, as ruas estreitas, substituídos sucessivamente pela abertura das avenidas e pelas novas estruturas dos *arranha-ceús*” (FREITAS, 2010, p.121).

Na fotografia (figura 82), é retratado um cais em reforma, bastante rústico. Essa foto, datada em 28 de abril de 1926, trata-se de uma imagem do Porto de Vitória. Ao seu lado direito, encontra-se o município de Vila Velha sendo predominante a paisagem natural. Ao lado esquerdo encontra-se a cidade de Vitória, com suas casas voltadas para o mar. Na primeira rua que aparece estão presentes principalmente sobrados e casas. Entre essas habitações predomina um estilo colonial e elas estão praticamente à beira-mar. A imagem fornece uma impressão de concentração populacional. Nela predomina um cenário horizontal das residências. Ao longe, observa-se um enrocamento no mar que é a construção da plataforma do cais. Neste, estão presentes os cabeços que servirão para a atracação dos navios. Entre as habitações e o enrocamento, há as canoas, chatas e flutuantes que estão ancorados próximo à cidade. Não existe nenhum equipamento de grande porte nesse no Porto e é provável que a foto tenha sido tirada durante o acompanhamento da obra.



Figura 82 – Autoria desconhecida. Cais Comercial em reforma, 28 de abril de 1926.

Fonte: Acervo da Codesa.

O Centro de Vitória passou por diversas modificações, mas até a primeira metade do século XX, este bairro apresentava a supremacia “(...) em termos de infraestrutura urbana e melhoramentos em geral, em relação aos demais bairros de Vitória” (FREITAS, 2010, p.115). Foram realizadas obras de saneamento básico; construção de parques, praças, avenidas; modernização do porto e, em 1940, realização de grandes aterros. Paralelo a isso, a verticalização se fazia presente e passou a existir a diferenciação no espaço urbano de Vitória correspondendo a distintos níveis de renda. Até o início do século XX, diferentes classes sociais moravam próximas e conviviam socialmente. Ao longo do século XX, a situação se modificou em função dessas obras. Assim, houve uma valorização dessas áreas, passando a ser disputadas pela elite local, sendo expulsas, por conseguinte, as pessoas de baixa renda (FREITAS, 2010).

Na foto (figura 83), as casas cedem lugar para os edifícios e vias de circulação. Observa-se que a verticalização é predominante.



Figura 83 – Autoria desconhecida. Fotografia aérea do Porto de Vitória, década de 80.

Fonte: Acervo da Codesa.

Ao longo do século XX, o edifício passou a fazer parte da paisagem metropolitana, principalmente com a inserção “(...) de técnicas construtivas e de materiais específicos – estrutura em esqueleto de ferro e aço, concreto, armado, elevador hidráulico e posteriormente elevador elétrico” (FREITAS, 2010, p. 99). No ES, o café proporcionou melhorias urbanas e a atividade portuária tornou a capital um centro agroexportador. Ou seja, a economia refletiu em melhoramentos urbanos, atividades comerciais e portuárias. Em 1926, foi aprovada a construção de um edifício de 5 pavimentos (Edifício Glória). Entre 1954 e 1971, as crescentes alterações normativas fizeram com que fosse aprovada a construção de edifícios com até 25 pavimentos. Passou a existir, com isso, um consenso de que as áreas mais valorizadas deveriam admitir construções mais altas (FREITAS, 2010).

Ao fundo da figura 83, nota-se o município de Vila Velha e o Porto de Capuaba. A urbanização se faz presente. Pequenas e grandes embarcações costeiam esse cais. Em Vitória também existem embarcações e nota-se a presença de armazéns e guindastes. Não existem resquícios dos sobrados ou casas na Avenida Getúlio Vargas, a primeira avenida depois do porto. A Praça Costa Pereira, no lado esquerdo da fotografia, e a Catedral Metropolitana, em posições centrais e de destaque, levaram as habitações e os prédios comerciais a estarem direcionadas em torno das mesmas. A Avenida Jerônimo Monteiro é predominantemente uma área comercial e parece desconectada do porto. Nessa imagem fica claro que a nova paisagem urbana está de costa para a Beira-Mar. Segundo Freitas (2010), foi aprovada a construção de dois edifícios **não residenciais** próximos ao porto (edifício do Sindicato dos Operários Estivadores de Vitória, em 1946, e edifício Eloy Chaves, em 1947). Esses dois prédios confirmam o valor comercial da área.

Do Brasil Colônia até o início do século XX, as casas estavam direcionadas para a beira-mar e isso se modificou na medida em que o porto tornou-se organizado em 1940. Na foto de 1926 (figura 83), observa-se a ampliação do Cais Comercial. No fundo, está a cidade voltada para a beira-mar. O porto até esse momento não tinha grande representação nacional e não estava aparelhado para grandes operações.

A herança negativa da escravidão, imigração, a tradicional exportação de bens naturais para o exterior e a submissão ao domínio estrangeiro ainda não refletia na arquitetura das casas na ilha de Vitória, porque os sobrados e casas ainda estavam voltados para o cais, no início do século XX. Mas, esse cenário sofreu mudanças lentamente a partir da modernização do porto. E, com isso, as habitações começaram a ser construídas “de costas” para o porto. Esse fato terá sido para esquecer a herança de um passado vergonhoso? Caracterizado pela escravidão e exploração de colonos imigrantes? Seria o barulho e a poluição que marcaram esse novo cenário arquitetônico?

A operação de minério de ferro no Porto de Vitória, a partir da década de 40, contribuiu para um aumento na cidade do ruído, da poluição ambiental e do volume de operações e de navios. Há relatos de funcionários da Codesa de que prostitutas ficavam esperando no portão do cais os trabalhadores e tripulantes. Na região da

Vila Rubim e do Parque Moscoso, em Vitória, ainda existem muitos desses prostíbulos. Terá sido essa uma das causas para o deslocamento dos moradores para outras regiões? Já que a partir da segunda metade do século XX a população elitizada passou a procurar outros bairros e lentamente o Centro de Vitória se transformou em um local perigoso e marginalizado. Os imóveis sofreram uma desvalorização e o bairro da elite capixaba de fato foi transferido para outros bairros. É interessante ressaltar que nesses bairros os imóveis de maior valor estão voltados à beira-mar. Será isto um resquício da herança portuguesa do Brasil Colonial que perpetuou até as primeiras décadas do século XX?

[...] entre 1971 e 1984, envolveu a consolidação da verticalização e a transição de interesses quanto à localização de edifícios em Vitória, do Centro para as regiões das praias. Ao final do período, a verticalização já descrevia um nítido percurso do Centro à área continental do município, buscando a orla e marcando a emergência de um novo centro (FREITAS, 2010, p. 105).

Assim, segundo Freitas, a partir de 1984, “indicou a transferência de interesse imobiliário na localização de edifícios da área central para os sítios praianos” (FREITAS, 2010, p.105).

No Centro de Vitória, é provável que a população não associe o porto como uma área de lazer a ser apreciada. Ou seja, a área portuária difere da praia. Mesmo estando em uma área litorânea, o porto passa uma ideia comercial, de dinheiro, de poluição, sem contar as raízes históricas, relatadas anteriormente, que transmitem um sentimento de afastamento e rejeição. As áreas praianas, ao contrário, essas são vistas como locais de lazer, de banho e de diversão. E, por isso, são regiões alvos da especulação imobiliária.

Esse somatório de fatos desde o descobrimento do Brasil até os dias atuais levou gradativamente a um novo cenário arquitetônico, na qual a cidade "dá as costas para o Porto". Foi a partir da construção do Porto Organizado que se criou uma barreira aos cidadãos. O fato é que estes progressivamente perderam o acesso ao mar e aos atracadouros naturais.

A partir da década de 80, passaram a existir atividades de caráter sociocultural e de integração com a comunidade capixaba, realizadas pela Codesa. Havia um trabalho

de pesquisa da cultura histórica portuária e foi montada uma biblioteca. Na década de 90, foi inaugurado o museu do porto e publicados pela historiadora, Maria da Penha Smarzaró Siqueira, livros patrocinados pela Codesa, pertinentes à área portuária. Fotografias e documentos foram recuperados e expostos para o público e havia exposições de artistas plásticos capixabas.

A partir de 2010, houve uma retomada das iniciativas das décadas passadas de ampliação da relação cidade-porto. Atualmente, existem algumas ações que tentam minimizar esse distanciamento, como por exemplo: visitas monitoradas no Porto de Vitória, utilização do Armazém 5, que fica no porto como espaço cultural, publicação no site da Codesa das operações que acontecem em seus berços, estudos nas universidades da relação cidade-porto, projeto Morar no Centro, entre outras ações. Essas atividades buscam dilatar, ampliar e recuperar a relação entre a cidade e o porto, como acontecia desde o Brasil Colonial até as primeiras décadas do século XX, em que os moradores circulavam em meio às operações realizadas pela alfândega e por particulares. Essas medidas visam estabelecer a aproximação da sociedade com o seu porto e, conseqüentemente, com os seus armazéns.

CONCLUSÃO

Por meio da análise em fontes primárias chegou-se às seguintes conclusões. A construção dos armazéns do Cais Comercial teve início em 1927 e término em 1959; Os Armazéns 1 e 2 são os mais antigos, sendo construídos de 1927 a 1929; A construção do Armazém 3 iniciou-se em 1927, no entanto, não há documentação existente em que cosnte o ano de sua conclusão. Sabe-se que, em 1937, ainda não estava finalizado. A partir da análise dos Relatórios Administrativos da Codesa, constata-se que, em 1946, já existiam no Cais Comercial, os Armazéns 1, 2, 3 e 5. Por fim, sabe-se que o Armazém 4 teve suas obras iniciadas em 1951, sendo inaugurado em 1959.

A respeito dos armazéns do Porto de Vitória chegou-se ao seguinte fato. Estes podem ser considerados patrimônio cultural e patrimônio industrial, motivo pelo qual encontram-se em processo de tombamento. Logo, esta última medida de preservação indica que há uma relação de pertencimento entre os cidadãos capixabas e os armazéns do cais. Eles representam a memória do trabalho portuário e a memória dos moradores locais.

Assim, seguindo esta última linha de raciocínio, o tombamento teria como fundamentação a história do município de Vitória e sua relação com o porto. Cabendo à PMV o ato de preservação do porto, tornando-o uma memória local. Todavia, faz-se mister um estudo aprofundado da história de todos os portos brasileiros. Nesta dissertação, não foi possível tal aprofundamento, porém em estudos gerais, foi verificado que o surgimento desses grandes galpões de armazenagem de materiais aconteceu em grande parte nos portos brasileiros. Este fato torna-se, a partir de então, uma causa de conservação por parte do Estado do ES. Isto retrata não somente um marco da história portuária como também da história econômica do Estado.

Dessa forma, sendo a história dos portos relevante para a história do Brasil, a União necessita de contribuir para preservá-la. Assim, pode-se mensurar a justificativa da conservação dos mesmos, nos três âmbitos: municipal, estadual e federal. Cumpre à União o papel de divulgar a relevância que esses armazéns tiveram para o Brasil, e,

por conseguinte, para os seus estados. Busca-se, com isso, aumentar o nível de conscientização dos cidadãos que transitam despercebidos em torno do porto sem medir a sua importância.

Extenso deverá ser o trabalho na busca pela reconquista e melhoria da relação sociedade-armazém e sociedade-porto. Procura-se, construir uma memória positiva do imaginário portuário. Com isso, poderá haver futuramente um grupo maior de cidadãos capazes de avaliar a necessidade ou não da realização de projetos de melhoria do porto de Vitória, como o projeto de revitalização que prevê, atualmente, a demolição dos armazéns 4 e 5. Terão os cidadãos a capacidade de discernimento e escolha diante de uma situação como essa? Será este um projeto fundamental para a economia capixaba ou a preservação dos armazéns do porto suplanta esta atual necessidade, devido aos valores elencados acima? Não terá a Codesa outra alternativa de ampliação, que não destrua esses patrimônios culturais? Espera-se que os cidadãos brasileiros saibam responder a essas perguntas com o devido discernimento.

A conservação desses armazéns é importante como forma de insentivar o estudo da história, sobretudo do Estado do ES. A falta de medidas de preservação tem levado ao comprometimento da estrutura desses galpões. As atuais relações dos armazéns com a sociedade não atendem a um projeto de restauração. A Estação Porto, por exemplo, necessita de maiores investimentos para tornar o Armazém 5, um espaço cultural de referência. Já a utilização dos Armazéns 1, 2 e 3 para o BRT é um projeto audacioso e que se deve ter cuidado para não acabar danificando o patrimônio e deturpando a memória desse espaço. A proposta que mais se aproxima de um projeto sério é o apresentado pela Sedec da construção no Armazém 1 de um Centro de Documentação e Memória do Porto de Vitória. Todavia, creio que essa instituição não possui estrutura para executar esse projeto.

O ideal seria um projeto de restauração de um ou mais armazéns, direcionados por pessoas qualificadas na área de preservação do patrimônio cultural, com apoio e diálogo dos seguintes órgãos: Ufes, SEP, Codesa, PMV, Secult, e Iphan. Com a ajuda da União, no repasse de verbas, a execução de uma restauração se torna algo

mais concreto. Sendo assim, não vislumbramos sucesso em outras iniciativas a não ser nessa abordada.

Portanto, a inoperância dos órgãos responsáveis pode acabar por direcionar em uma perda material e na conseqüente demolição dos Armazéns em prol do discurso de modernização e sobrevivência do Porto. Assim, essa dissertação contribui como forma de inventário e documentação histórica desses galpões do século XX. Caso nada seja providenciado e os mesmos sejam extintos, foi realizado o registro material que se tornará também parte da memória imaterial.

REFERÊNCIAS

ABREU, Regina. CHAGAS, Mário. (orgs.) **Memória e Patrimônio - ensaios contemporâneos**. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009.

ARAÚJO FILHO, José Ribeiro de. **O porto de Vitória**. São Paulo: Universidade de São Paulo. Instituto de Geografia, 1974.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. **Mensagens dos Presidentes das Províncias (1937)**. Acesso em 2012.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. **Constituição do Estado do Espírito Santo de 1989**. Disponível em: <http://www.al.es.gov.br/appdata/anexos_internet/downloads/c_est.pdf>. Acesso em 21 fev. 2014.

BARROS, Nicélio; RIBEIRO, Luiz Cláudio Moisés. **A Serventia da Casa: a Alfândega do Porto de Vitória e os rumos do Espírito Santo**. Vitória: Sindiex, 2008.

BERENSON, Bernard. **Estética e história**. São Paulo: Perspectiva, 1972.

BITTENCOURT, Gabriel Augusto de Mello. **A formação econômica do Espírito Santo: o roteiro da industrialização, do engenho às grandes indústrias (1535-1980)**. Rio de Janeiro: Cátedra; Vitória, ES: Departamento Estadual de Cultura, 1987.

BITTENCOURT, Gabriel Augusto de Mello. **Café e modernização: o Espírito Santo no século XIX**. Rio de Janeiro: Liv. Ed. Catedra, 1987.

CALABRESE, Omar. **A linguagem da arte**. -. Rio de Janeiro: Globo, 1985.

CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES: GLOBAL RESOURCES NETWORK. **Mensagens dos Presidentes das Províncias (1830-1930): Espírito Santo**. 1908-1030. Disponível em: <<http://www.crl.edu/pt-br/brazil>>. Acesso em 2012.

CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES: GLOBAL RESOURCES NETWORK. **Relatórios Ministeriais (1821-1960): Indústrias, Viação e Obras Públicas**. 1908-1909. Disponível em: <<http://www.crl.edu/pt-br/brazil>>. Acesso em 2012.

CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES: GLOBAL RESOURCES NETWORK. **Relatórios Ministeriais (1821-1960): Viação e Obras Públicas**. 1909-1952. Disponível em: <<http://www.crl.edu/pt-br/brazil>>. Acesso em 2012.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: UNESP, 2001.

CODESA. **Ampliação e modernização do Cais Comercial de Vitória**. Disponível em:

<<http://www.codesa.gov.br/site/projetoscodesa/Projetos/Amplia%C3%A7%C3%A3oCaisComercial/tabid/759/language/pt-BR/Default.aspx>>. Acesso em 16 nov. 2012.

CODESA. **Armazéns do Porto de Vitória**. Disponível em:

<<http://www.codesa.gov.br/site/Home/tabid/65/ctl/Details/ItemId/1129/mid/765/language/pt-BR/Default.aspx>>. Acesso em 19 nov. 2012.

CODESA. **Tarifas: TABELA IV – Armazenagem**. Disponível em:

<<http://www.codesa.gov.br/site/Tarifas/TABELAIVArmazenagem/tabid/106/language/pt-BR/Default.aspx>>. Acesso em 13 fev. 2014.

CONSELHO DE ARQUITETURA E URBANISMO DO BRASIL. **Revitalização do Porto de Vitória: Conselho Estadual de Cultura exige tombamento dos armazéns**. Disponível em: <<http://www.caubr.gov.br/?p=16992>>. Acesso em 10 fev. 2014.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS e editado com autorização do EXMO. SNR. MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Os portos brasileiros: sua evolução características e movimento comercial**. Brasil, 1949.

DICIONÁRIO BÁSICO PORTUÁRIO. Disponível em:

<<http://www.portosdoparana.pr.gov.br/arquivos/File/dicionario2011.pdf>>. Acesso em 13 fev. 2014.

DVOŘÁK, Max. **Catecismo da preservação de monumentos**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2008.

FERNANDES, Vilmar. GAZETA ONLINE. **Primeiro trecho do BRT vai operar entre Vila Velha e Cariacica**. Disponível em:

<http://gazetaonline.globo.com/_conteudo/2013/10/noticias/cidades/1465497-primeiro-trecho-do-brt-vai-operar-entre-vila-velha-e-cariacica.html>. Acesso em 10 fev. 2014.

FREITAS, José Francisco Bernardino (Org.). **Diálogos: urbanismobr**. Vitória, ES: EDUFES; [Niterói, RJ]: EDUFF, 2010.

FUNARI, Pedro Paulo Abreu; PINSKY, Jaime (Org.). **Turismo e patrimônio cultural**. 4. ed. São Paulo: Contexto, 2005.

GAZETA ONLINE. **Arquitetura - Urbanista defende preservação de galpões no Centro**. Disponível em: <http://gazetaonline.globo.com/_conteudo/2009/10/554141-arquitetura++urbanista+defende+preservacao+de+galpoes+no+centro.html>. Acesso 16 nov. 2012.

INSTITUTO DO PATRIMONIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN).

Carta Patrimonial de Veneza. 1964. Disponível em

<<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=236>>, no site

<<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=12372&sigla=Legislacao&retorno=paginaLegislacao>>.

_____. Carta do Restauo. Governo da Itália, 1972, disponível para consulta em <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=242>>.

_____. Carta Atenas. 1933. Disponível no sitio do IPHAN em <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=233>>.

_____. Recomendação de Paris. Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=261>>.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Patrimônio industrial: algumas questões em aberto**. Disponível em <http://www.usjt.br/arq.urb/numero_03/3arqurb3-beatriz.pdf>. Acesso em: 16 nov. 2012.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro**. Cotia, SP: Ateliê/Fapesp, 2009.

LASCOSQUE, Clovis et al. CODESA. **Relatório Estatístico Semestral da Movimentação de Cargas: 1º. Semestre de 2012**. Disponível em: <<http://www.codesa.gov.br/Site/LinkClick.aspx?fileticket=xcA8LAmTzhs%3d&tabid=665&mid=1589&language=pt-BR>>. Acesso em 10 de julho de 2013.

LIMA JUNIOR, Carlos Benevides. **Era uma vez... Vitória: a memória da cidade em cartões postais enviados entre 1900 e 1960**. Vitória: Multiplicidade, 2000.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Campinas: Unicamp, 2003.

LEMOS, Carlos A. C. **O que é patrimônio histórico**. 2a ed. - São Paulo: Brasiliense, 1982. 115p. (Coleção primeiros passos; 51)

LOPES, Vitor. GAZETA ONLINE. **Cidade partida: A proposta partiu da Codesa para ampliar o cais comercial. Opinião de urbanistas se divide**. Disponível em: <http://gazetaonline.globo.com/_conteudo/2009/10/553601-cidade+partida.html>. Acesso em 16 nov. 2012.

MONIÉ, Frédéric e VIDAL, Soraia Maria do S. C. SCIELO BRAZIL. **Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva**. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rap/v40n6/03.pdf>>. Acesso em 2012.

MONTEIRO, Peter Ribon. **Vitória : cidade e presépio: os vazios visíveis da capital capixaba**. São Paulo: Annablume: FAPESP, 2008.

PEREIRA, Marcelo. GAZETA ONLINE. **Espaço em risco: Artistas defendem permanência de armazéns do Porto em prol da cultura**. Disponível em: <http://gazetaonline.globo.com/_conteudo/2011/03/noticias/a_gazeta/caderno_2_ag/792940-espaco-em-risco.html>. Acesso em 17 nov. 2012.

SOUZA, Luciene Pessotti de; RIBEIRO, Nelson Pôrto (Org.). **Urbanismo colonial: vilas e cidades de matriz portuguesa**. 1. ed. Rio de Janeiro: POD, 2009.

_____. A construção da cidade portuguesa na América. RJ: ControlC, 2011.

PLANALTO DO GOVERNO. **Presidência da República, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos: Decreto Lei nº 25, 30 de novembro de 1937.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm>. Acesso em 12 fev. 2014.

PLANALTO DO GOVERNO. **Presidência da República, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos: Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em 12 fev. 2014.

PLANALTO DO GOVERNO. **Presidência da República, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos: Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm>. Acesso em 12 fev. 2014.

PORTOPÉDIA. **Derrocagem.** Disponível em: <<http://portogente.com.br/portopedia/derrocagem-74169/74169>>. Acesso em 17 fev. 2014.

PREFEITURA DE VITÓRIA. **Conselho Municipal de Política Cultural de Vitória: Ata da Trigésima Segunda Reunião Ordinária do Conselho Municipal de Política Cultural de Vitória.** Disponível em: <http://www.vitoria.es.gov.br/arquivos/20120530_ata_32_ro_cmcv.pdf>. Acesso em 16 nov. 2012.

PREFEITURA DE VITÓRIA, PORTAL DE SERVIÇOS. **Lei nº 6705 de 13 de outubro de 2006.** Disponível em: <<http://sistemas.vitoria.es.gov.br/webleis/Arquivos/2006/L6705.PDF>>. Acesso em 17 fev. 2014.

RABELLO, Sonia. **O Estado na Preservação de Bens Culturais: o Tombamento.** Disponível em: <http://www.soniarabello.com.br/biblioteca/O__Estado__na_Preservacao_de_Bens_Culturais.pdf>. Acesso em 21 fev. 2014.

RIEGL, Alois. **El culto moderno a los monumentos.** Madrid: Labradores, 2008.

ROSETTI, Carlos Roberto Guterres; ROCHA, Weliton Pereira. CENTRO UNIVERSITÁRIO DE VILA VELHA. **Porto de Vitória: Análise de suas principais limitações e deficiências.** 2005. Dissertação (Pós-Graduação).

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem ao Espírito Santo e Rio Doce.** São Paulo: Universidade de São Paulo: Itatiaia, 1974.

SECULT, CEC. **Ata da 57ª Reunião Ordinária do CEC.** Vitória: Governo do Espírito Santo, 2013.

SECULT. **Decreto nº 626, de 28 de fevereiro de 1975.** Disponível em: <http://secult.es.gov.br/_midias/pdf/3455-4b2a7a775ea14.txt>. Acesso em 17 fev. 2014.

SECULT. **Lei nº 2.947 de 16 de dezembro de 1974.** Disponível em: <http://secult.es.gov.br/_midias/pdf/4296-4c041e820d56c.pdf>. Acesso em 17 fev. 2014.

SECULT. **Processo administrativo nº 44774133 de 1985.**

SECULT. **Processo administrativo nº 53007158 de 4 de abril de 2011.**

SECULT. **Processo administrativo nº 58690921 de 13 de julho de 2012.**

SINDIAPPES. **Abaixo assinado contra a demolição do porto de vitória.** Disponível em: <<http://sergiocamara.blogspot.com.br/2011/03/abaixo-assinado-contra-demolicao-do.html>>. Acesso em: 16 nov. 2012.

SIQUEIRA, Penha. COMPANHIA DOCAS DO ESPIRITO SANTO. FUNDAÇÃO CECILIANO ABEL DE ALMEIDA Secretaria de Estado da Educação e Cultura. **O desenvolvimento do porto de Vitoria, 1870-1940.** [Vitória, ES]: CODESA: Fundação Ceciliano Abel de Almeida, 1984.

SIQUEIRA, Penha. COMPANHIA DOCAS DO ESPIRITO SANTO. **O Porto de Vitória: expansão e modernização, 1950-1993.** [Vitória, ES]: CODESA, 1994.

THYSSEN KRUPP. Disponível em: <<http://www.thyssenkrupp.com>>. Acesso em 12 out. 2012.

VARGAS, H. C. E CASTILHO, A.L.H. **Intervenções em Centros Urbanos: Objetivos, estratégias e resultados.** Barueri, SP: Manole, 2006.

VASCONCELOS, Flávia N. **O Desenvolvimento da interface cidade-porto em Vitória (ES) do período colonial ao início do século XXI: uma cidade portuária?** Tese de Doutorado. São Paulo: PUC- SP, 2011.

YOU TUBE. **Porto de Vitória - Dragagem e Ampliação do Cais Comercial.** Disponível em: <<http://www.youtube.com/watch?v=w9dj0D4qxPg> - Animação sobre a Dragagem do Canal e Ampliação do Cais Comercial do Porto de Vitória - ES>. Acesso em 16 nov. 2012.