



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

**CLEMIR REGINA PELA MENEGHEL**

**CIDADE, PORTO E PAISAGEM:**  
**AS TRANSFORMAÇÕES DA PAISAGEM PORTUÁRIA DE VITÓRIA**

**VITÓRIA**  
**2015**

**CLEMIR REGINA PELA MENEGHEL**

**CIDADE, PORTO E PAISAGEM:  
AS TRANSFORMAÇÕES DA PAISAGEM PORTUÁRIA DE VITÓRIA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro de Artes da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Eneida Maria Souza Mendonça.

**VITÓRIA  
2015**

CLEMIR REGINA PELA MENEGHEL

“CIDADE, PORTO E PAISAGEM: AS TRANSFORMAÇÕES DA  
PAISAGEM PORTUÁRIA DE VITÓRIA”

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

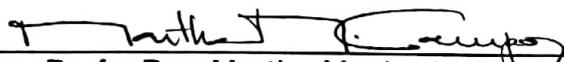
Aprovada em 25 de março de 2015.

Comissão Examinadora



---

Profa. Dra. Eneida Maria Souza Mendonça  
(orientadora – PPGAU/UFES)



---

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



---

Prof. Dr. Vladimir Bartalini  
(membro externo – USP)

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

---

M541c Meneghel, Clemir Regina Pela, 1962-  
Cidade, porto e paisagem : As transformações da paisagem portuária de Vitória / Clemir Regina Pela Meneghel. - 2015.  
286 f. : il.

Orientadora: Eneida Maria de Souza Mendonça.  
Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) -  
Universidade Federal do Espírito Santo, Centro de Artes.

1. Paisagem. 2. Evolução Urbana. 3. Relação porto-cidade. 4. Paisagem portuária. 5. Paisagem portuária. 6. Vitória. I. Mendonça, Eneida Maria de Souza. II. Universidade Federal do Espírito Santo. Centro de Artes. III. Título.

CDU: 72

---

Dedico esta conquista a meus pais, Maria e José (*in memoriam*).

## **AGRADECIMENTOS**

A Deus e a Nossa Senhora da Penha, por me iluminarem do alto do Outeiro do Convento da Penha nesta caminhada.

A meu marido, Zeca, por seu amor e apoio incondicional.

A meus filhos, Marcus e Julia, por saberem apoiar-me nos momentos difíceis e por me proporcionarem sempre carinho e felicidade.

A minha família, de modo geral, especialmente à Julia, pela dedicação e ajuda imprescindíveis na leitura atenciosa e na formatação deste trabalho.

A Ida, por conseguir acalmar-me e fortalecer-me mesmo de longe.

A Kleber, meu eterno professor, por seu incentivo inicial e nossas conversas de fim de tarde.

A Eneida, minha orientadora, por me despertar o interesse pela paisagem e saber conduzir-me nesta difícil e desafiante jornada.

A Martha, por compartilhar seu interesse sobre o tema “porto” e encorajar-me a desenvolvê-lo.

A Amanda, pela companhia e pelo apoio técnico no “percurso das águas”.

A meus amigos, por me suportarem nos meus momentos monotemáticos nos almoços e conversas, e a outros, por contribuírem, mesmo sem saber, com suas belas imagens.

## RESUMO

O estudo busca identificar as transformações da paisagem portuária de Vitória, por meio da análise histórica de sua evolução urbana, de seu processo de desenvolvimento, dos seus aterros a partir da implementação dos seus portos. Define-a como uma cidade portuária que sofreu transformações significativas na sua paisagem, reflexos de uma complexa e simbiótica relação entre porto-cidade, comum na dinâmica das cidades portuárias, que pode ser caracterizada, com as devidas adaptações, nos seus diversos períodos. Analisa a transformação da paisagem portuária utilizando dois referenciais teórico-metodológicos: o Modelo de Hoyle (1989), que aborda o desenvolvimento da interface porto-cidade numa perspectiva histórica e cronológica, e o Método para Análise e Construção da Paisagem de Mendonça (2005), que propõe, entre outros aspectos, a identificação, caracterização e percepção dos principais elementos naturais e construtivos referenciais da paisagem. Realiza abordagens conceituais sobre paisagem e identificação dos métodos utilizados. Sobre o contexto empírico, analisa a relação porto-cidade do ponto de vista histórico-participativo, com destaque para a transformação da paisagem, examinando documentos originais, trabalhos acadêmicos, estudos técnicos, legislação, fotografias, cartões postais, e realizando pesquisa de campo. Para identificar os elementos que caracterizam a paisagem portuária da contemporaneidade, adota uma escala regional, metropolitana e local (metropolitana litorânea), desenvolvendo uma pesquisa de campo denominada o “percurso das águas”. Na paisagem em transformação, que contribui para a construção da memória coletiva do lugar, aponta perdas, ganhos e permanências resultantes da implementação e desenvolvimento de seus portos. Constata que Vitória, fundada oficialmente em 1551, nasceu espremida entre o mar e a montanha e se desenvolveu próximo aos cais de madeiras e trapiches, com armazéns voltados para a Baía. Mantém desde sempre, na função portuária, uma de suas principais forças econômicas e culturais. A relação porto-cidade, caracterizada ora pela proximidade e dependência com seus cais e trapiches e pela expansão e desenvolvimento com seu Cais Linear, ora pela separação física entre o porto e a cidade e pela busca por novos territórios na paisagem industrial, está atualmente em busca de reaproximação. Conclui que Vitória tem caracterizado nas suas paisagens os marcos referenciais da relação porto-cidade, que guardam um descompasso com a periodização proposta por Hoyle (1989). Nesse contexto, busca chamar a atenção

para a permanência da importância do porto na paisagem constituindo-se, a despeito das transformações estruturais ocorridas ao longo do tempo, em elemento relevante da cultura local.

**Palavras-chave:** Paisagem. Evolução urbana. Relação porto-cidade. Cidade portuária. Paisagem portuária. Vitória.

## ABSTRACT

This study aims to identify the transformations in Vitória's port landscape, through the historical analysis of its urban evolution, its development process, and its landfills from the implantations of its ports. Vitória is defined as a port city that has undergone significant changes in its landscape, which are reflexes of a complex and symbiotic relationship between the port and the city, common in the port cities' dynamics, which can be characterized, with appropriate adaptations, in its various periods. The study analyzes the port landscape's transformation using two theoretical-methodological references: the Hoyle Model (1989), which addresses the development of the port-city interface in a historical and chronological perspective, and Mendonça's Landscape Analysis and Construction Method (2005), that proposes, among other aspects, the identification, characterization and perception of the landscape's main natural and constructive referential elements. This survey carries out conceptual approaches to the landscape and the identification of the methods used. On the empirical context, it analyzes the port-city from a participatory-historical perspective, with emphasis on the landscape's transformation, examining original documents, academic papers, technical studies, legislation, photographs, postcards, and field research. To identify the contemporary port landscape's characteristic elements, it adopts a regional, metropolitan and local (coastal-metropolitan) scale, developing a field research entitled "water path". In the changing landscape, which contributes to the construction of the place's collective memory, there are losses, gains and permanences resulting from the implementation of the city's ports. The city of Vitória, founded in 1551, was born squeezed between the sea and the mountain and was developed along the wooden piers and the *trapiches*, with warehouses facing the bay. It has always maintained, in the port function, one of its mains economic and culture strength. The port-city relation, characterized either by the proximity and dependence on its piers and warehouses and by the expansion and development with its Linear Pier; or by the physical separation between the port and the city and the search for new territories in the industrial landscape, is currently pursuing for rapprochement. This study concludes that Vitória, in its landscapes, has characterized the port-city relation's landmarks, showing a chronological difference from the periodization proposed by Hoyle (1989). In this context, it seeks to draw attention to the continuing importance of the port on the city's

landscape, constituting itself, despite the structural changes that have taken place over time, as a relevant element of local culture.

**Keywords:** Landscape. Urban evolution. Port-city relation. Port city. Port landscape. Vitória.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa da Região Metropolitana da Grande Vitória (da esquerda, criada em 1995; da direita, atual).....	26
Figura 2 – Vista aérea parcial da Grande de Vitória tendo Vitória como centro geográfico e econômico. ....	27
Figura 3 – Croqui do “percurso das águas”. ....	33
Figura 4 – Eleição dos pontos de vista, zonas de visualização e níveis de percepção. ....	59
Figura 5 – Acessibilidade ao elemento conjunto referencial.....	59
Figura 6 – Simulação gráfica com três registros: o atual, o PDU e a proposta futura.....	60
Figura 7 – Antigo Cais do Imperador - 1905. ....	63
Figura 8 – “Espírito Santo” - Detalhe de uma ilustração do Reys-Boeck – 1624. ....	66
Figura 9 – Prospecto da Villa de Victoria, Capital da Capitania do Espírito Santo. ....	66
Figura 10 – Porto de Vitória - Perspectiva da Villa de Victória, Capitania do Espírito Santo – 1805....	68
Figura 11 – Planta da Villa de Victoria – 1767, com a identificação dos cais.....	69
Figura 12 – Antigo Cais das Colunas / Cais do Imperador (1860); Escadaria do Palácio do Governo (final do século XIX) e Cais das Colunas, preparado para receber ilustres visitantes. ....	70
Figura 13 – Cais da Alfândega; Porto dos Padres – antigo Cais dos Jesuítas (1910) e Antigo Cais de Vitória. ....	70
Figura 14 – Desenho da Baía de Vitória, vista do Monte “Jucutuquara” e morros de Vitória, com destaque para a Pedra dos Olhos e manuscrito de D. Pedro II. ....	71
Figura 15 – As barcaças e o Mestre Álvaro, conforme relato da Princesa da Baviera (1888) em <i>Viagem pelos trópicos brasileiros - Província do Espírito Santo</i> . ....	72
Figura 16 – Cartão postal de Vitória: “Cidade e Porto - 1900”. ....	73
Figura 17 – Cartão postal de Vitória: “Forte São João - 1902” com navio adentrando o estreito canal.....	74
Figura 18 – Cartões postais de Vitória: o Cais do Porto em ampliação e vista de Vitória com navio...	75
Figura 19 – Cartões postais de Vitória: o Cais da Alfândega (1905) e o antigo Mercado da Capixaba (1920). ....	75
Figura 20 – Vista do antigo Cais do Imperador, tomada de Vitória para Vila Velha - 1905, com as pequenas embarcações. ....	77
Figura 21 – Porto de Vitória - 1909: vista panorâmica da cidade de Vitória com o Maciço Central ao fundo.....	78
Figura 22 – Cartão postal da vista aérea do Porto (início da sua construção) e Baía de Vitória – 1920.....	80
Figura 23 – Cinco Pontes com realce para sua estrutura metálica treliçada. ....	81
Figura 24 – Cartão postal da Ponte Florentino Avidos – 1928. ....	83
Figura 25 – Vista de Vitória e Vila Velha em meados do século XX, com os três primeiros armazéns já construídos. ....	85
Figura 26 – Vista da Avenida Jerônimo Monteiro – 1936. ....	86
Figura 27 – Vista do Parque Moscoso e do Porto de Vitória, com destaque para os armazéns do Porto – 1937.....	87
Figura 28 – Vitória: projeto de Henrique Novaes para expansão da Praia Comprida – 1931.....	88
Figura 29 – Ampliação do Porto de Vitória e a nova fachada marítima – 1940 .....	88

Figura 30 – Planta de remodelação desenvolvida por Alfred Agache – 1941.....	89
Figura 31 – Porto de Vila Velha – 1940. ....	90
Figura 32 – Vista da Praia de Camburi em 1950, tendo como pano de fundo o Morro Mestre Álvaro. ....	91
Figura 33 – Ampliação do Porto de Vitória (1940) e do Porto de Vila Velha (1940). ....	93
Figura 34 – Porto Paul – Cais de Minério – 1949. ....	94
Figura 35 – Mapeamento dos aterros de Vitória e Vila Velha. ....	95
Figura 36 – Sequência de fotos de aterros em Vitória: Ilha do Príncipe (1936), aterro da Capixaba (1960), aterro da Enseada do Suá e início da construção da Terceira Ponte (1980). ....	96
Figura 37 – Evolução urbana de Vitória. ....	96
Figura 38 – Cartão postal de Vitória - Vista da Cidade – 1964.....	98
Figura 39 – Sequência de cartões postais de Vitória: as permanências: <i>O porto e a baía formam praticamente um único elemento visual.</i> ....	100
Figura 40 – Vista do Porto de Vitória (década de 1960) tendo em primeiro plano os prédios da administração do Porto e os Armazéns 5 e 4. ....	100
Figura 41 – Vista da Baía de Vitória, década de 1960, destacadas as instalações portuárias. ....	101
Figura 42 – Vista de Vitória, década de 1960-70, com a fachada marítima, os cinco armazéns e o Maciço Central ao fundo. ....	102
Figura 43 – Foto da Terceira Ponte com enquadramento perfeito dos navios. ....	103
Figura 44 – Vista aérea do Porto de Tubarão em construção. ....	106
Figura 45 – Vista da Praia do Canto e da Praia de Camburi ao fundo, antes do aterro da Condusa. ....	106
Figura 46 – Vista aérea das obras de expansão do Terminal Marítimo de Tubarão-ES entre 1971 e 1972.....	107
Figura 47 – Vista aérea da Baía de Vitória na década de 1960. ....	107
Figura 48 – Cartões postais de Vitória em 1970 e do Porto de Vitória em 1980.....	108
Figura 49 – Cartões postais de 1980 revelando o Porto de Tubarão, construído em 1966, e cargueiro em evolução. ....	108
Figura 50 – Cartões postais de Vitória, cidade portuária, com os navios de maior porte (passageiros e cargueiros) (1990-2000). ....	109
Figura 51 – Foto aérea da área da Vila Rubim, década de 1980, destacando a Ilha do Príncipe e aterro com início da construção da Flexibrás. ....	110
Figura 52 – Vistas da Terceira Ponte em construção na década de 1980. ....	111
Figura 53 – Poesia concreta no Anexo dos Armazéns do Porto de Vitória: “Amor a vista”. ....	112
Figura 54 – Proposta de pintura dos armazéns com destaque para poesia “Amor à vista”.....	115
Figura 55 – Estudo de píer para os catraieiros e de acessibilidade para as calçadas do Porto. ....	115
Figura 56 – Vista do Museu da Vale, em Paul.....	116
Figura 57 – Mapa das áreas de intervenções da Integração Porto-Cidade – 2006. ....	117
Figura 58 – Proposta de reconversão dos armazéns para espaços culturais e receptivo de navios – 2006.....	117
Figura 59 – Estação Porto – espaço cultural no Armazém 5 do Porto de Vitória, com imagens internas e externas, telões e ocupação da Rua Getúlio Vargas, em dias de show. ....	118
Figura 60 – Cruzeiro entrando na Curva do Saldanha da Gama, Baía de Vitória.....	120
Figura 61 – Vista de Vitória a partir de Vila Velha com o transatlântico de turismo atracado. ....	120
Figura 62 – Vista aérea de Vitória, com destaque para o conjunto paisagístico da Baía, Porto e morros e as três pontes – 1997.....	121

Figura 63 – Previsão de aterros no PDZP-2001 comparado com o PDZP-1995. ....	122
Figura 64 – Aterro da Flexibrás já consolidado (1980), em laranja; novo aterro em execução, em azul. ....	123
Figura 65 – Estrutura do Complexo Portuário de Vitória. ....	124
Figura 66 – Porto de Tubarão denotando o afastamento da cidade e do porto. ....	125
Figura 67 – Arco Metropolitano – Infraestrutura portuária, industrial e de transportes. ....	126
Figura 68 – Cartões postais de Vitória: vista aérea de Vitória com destaque para a cidade, a baía e o navio como registros do desenvolvimento e da tecnologia – 2000. ....	127
Figura 69 – Cartões postais de Vitória tendo a baía a partir do Centro (1905) e como portal da cidade (2000). ....	128
Figura 70 – Os grandes guindastes: “Os vigilantes azuis” (inseridos na paisagem em 2001 e 2009). ....	128
Figura 71 – <i>De camarote, assistindo ao desenvolvimento</i> com a passagem do maior guindaste das Américas. ....	129
Figura 72 – Vista noturna dos Armazéns de dentro do Cais do Porto de Vitória e vista aérea dos Armazéns do Porto. ....	130
Figura 73 – Panorâmica de Vitória vista de Vila Velha. ....	130
Figura 74 – Panorâmica de Vila Velha vista de Vitória. ....	130
Figura 75 – Foto aérea da Baía de Vitória (1998) com destaque para o Porto de Capuaba e o Penedo. ....	131
Figura 76 – A baía, o Penedo, os vigilantes azuis, os navios e o Porto vistos da Avenida Beira-Mar. ....	131
Figura 77 – Carretéis coloridos da Flexibrás. ....	132
Figura 78 – Mapa de Zoneamento Urbanístico: Anexo 2 da Lei nº 6.705/2006. ....	139
Figura 79 – Sequência de vistas da Avenida Nossa Senhora da Penha, integrante do Projeto Novo Arrabalde, na década de 1970, no final da década de 1990 e atualmente. ....	140
Figura 80 – Mapa da área especial de intervenção urbana do Centro Histórico. ....	143
Figura 81 – Sequência de fotos das reuniões e desenhos do Diagnóstico Rápido Participativo – DRP do Centro. ....	144
Figura 82 – Série de mapas mentais com elementos relativos ao Porto. ....	145
Figura 83 – Conjunto de mapas mentais relativos ao Porto com destaque para a pesca artesanal. ....	146
Figura 84 – Foto e simulação com indicação de altura-limite (linha verde) e demolição do Anexo dos armazéns do Porto. ....	147
Figura 85 – Simulação gráfica do Centro de Vitória no Plano de Preservação da Paisagem do Centro. ....	148
Figura 86 – Mapa das alturas-limite recomendadas no Plano de Preservação da Paisagem do Centro. ....	148
Figura 87 – Parte dos documentos impressos pesquisados relacionados ao Planejamento Estratégico, aos Relatórios de Gestão e à revista anual Vitória. ....	152
Figura 88 – Imagem do Projeto Terra - 2002 e capas institucionais de Vitória relacionadas ao Porto. ....	153
Figura 89 – Imagem utilizada no sítio Prefeitura de Vitória, com destaque para a baía, o Porto, os morros e a cidade. ....	155
Figura 90 – Imagem utilizada no sítio Prefeitura de Vitória relacionada ao Porto, com destaque para a cidade, a baía e o sítio geográfico. ....	155

Figura 91 – Imagem utilizada no sítio Prefeitura de Vitória relacionada ao Porto, com destaque para a cidade, a baía, a Terceira Ponte. ....	155
Figura 92 – Sequência de “Imagens do dia” no sítio Prefeitura de Vitória com ênfase na paisagem portuária. ....	156
Figura 93 – Zona Costeira do Espírito Santo, com destaque para os municípios litorâneos e da RMGV (Serra, Vitória, Vila Velha, Cariacica, Viana, Guarapari e Fundão). ....	159
Figura 94 – Mapa do percurso da orla com demarcação das fotos 360°(vermelho) e mirantes (lilás). ....	161
Figura 95 – Mapa com os portos capixabas de Aracruz até Presidente Kennedy. ....	164
Figura 96 – Portos de Barra do Riacho (Aracruz) e Ubu/Samarco (Anchieta). ....	164
Figura 97 – Terminais e portos existentes, em licenciamento no IEMA e anunciados. ....	166
Figura 98 – Terminais e portos existentes, em licenciamento e anunciados, destacados na área de estudo. ....	168
Figura 99 – Mapa das infraestruturas portuárias, portos, indústrias e “portos secos” nos municípios de Serra, Vitória, Vila Velha, Cariacica e Viana. ....	169
Figura 100 – Mapa das infraestruturas retroportuárias nos municípios de Serra, Vitória, Vila Velha, Cariacica e Viana. ....	170
Figura 101 – Mapa de Serra com localização do Terminal Intermodal da Serra – TIMS. ....	170
Figura 102 – Terminal Intermodal da Serra – TIMS. ....	171
Figura 103 – A linha de ferro e as instalações retroportuárias, às margens da Rodovia do Contorno, com o Morro Mestre Álvaro ao fundo. ....	171
Figura 104 – Mapa das instalações retroportuárias em Cariacica. ....	172
Figura 105 – Os “mares de carros” em Cariacica. ....	172
Figura 106 – Mapa das instalações retroportuárias em Viana. ....	173
Figura 107 – Polo logístico em Viana, em início de obras (2013) e em implantação (2014). ....	173
Figura 108 – Vista da Avenida Darly Santos, em cujo entorno se configura o Polo Logístico de Vila Velha, e do Mochuara, em Cariacica, ao fundo. ....	174
Figura 109 – As instalações retroportuárias em Vila Velha. ....	175
Figura 110 – Instalações de logística portuária ao longo da Avenida Darly Santos. ....	175
Figura 111 – Edifícios contêineres na Avenida Carlos Lindenberg e Estrada de Capuaba na Darly Santos. ....	175
Figura 112 – Sequência de fotos 360° na Avenida Darly Santos. ....	176
Figura 113 – Mapa síntese de identificação dos elementos referenciais da paisagem portuária de Vitória. ....	179
Figura 114 – Visualização da orla a partir do final de Camburi, Parque Atlântico, com destaque para o conjunto da paisagem formada pela Baía do Espírito Santo e pelos morros. ....	179
Figura 115 – Ortofotomosaico utilizado para destacar os elementos naturais. ....	180
Figura 116 – Carta Náutica nº 1.401 – Portos de Vitória e de Tubarão. ....	182
Figura 117 – Navios atracados em Vitória em 18 de julho de 2014. ....	183
Figura 118 – Mapa síntese do “percurso das águas” com identificação da visualização imediata e rarefeita. ....	185
Figura 119 – Panorâmica na orla de Carapebus com vista do Porto de Praia Mole, ao fundo, à esquerda. ....	186
Figura 120 – Ruas que levam ao mar: Rua Borboleta Amarela, em Manguinhos, e Rua de Bicanga. ....	186

Figura 121 – Vista dos muros-limite da Vale. ....	187
Figura 122 – Vista da entrada da Vale, com guindastes e caminhões, .....	187
Figura 123 – Relação entre a cidade e a estrutura da logística portuária – linha férrea de Carapina, Serra.....	187
Figura 124 – Sequência de visadas dos limites do Parque Industrial da Vale com os bairros de Fátima e Jardim Camburi. ....	188
Figura 125 – Mapa com níveis de visualização de Jardim Camburi. ....	189
Figura 126 – Visualização do porto a partir da Rua Afonso Cláudio. ....	190
Figura 127 – Visadas da Rua Munir Hilal, com a paisagem obstruída pelo viaduto e pela mata na orla.....	190
Figura 128 – Vista da Avenida Norte Sul em direção ao Mestre Álvaro.....	191
Figura 129 – Visualização rarefeita da Avenida Norte Sul, com o mar e o Porto à espreita. ....	191
Figura 130 – Visualização imediata da Avenida Norte Sul, com o Porto e os navios à espera de atracação.....	192
Figura 131 – A poluição do ar no céu cinza de Camburi. ....	192
Figura 132 – Vista da esquina da Adalberto Simão Nader com Avenida Dante Micheline – um mar de fios e postes. ....	194
Figura 133 – Vista da passagem do maior guindaste flutuante das Américas pela costa capixaba...	195
Figura 134 – Vista do Porto de Tubarão do Píer de Iemanjá e da Ponte de Camburi. ....	196
Figura 135 – Praia privada do Colégio Sagrado Coração de Maria em Vitória.....	196
Figura 136 – Sequência de fotos da Praia do Canto – Praça dos Namorados e Praça dos Desejos.	197
Figura 137 – Disputa de esporte náutico na Praça dos Desejos, com o porto de Tubarão ao fundo.	197
Figura 138 – Vista da orla da Praça dos Namorados, próximo ao late Clube, com o porto de Tubarão ao fundo.....	198
Figura 139 – Vista do porto de Tubarão, da ponte de acesso à Ilha do Frade, e dos navios no horizonte na orla da Ilha do Boi. ....	198
Figura 140 – Vista do <i>deck</i> da Praça do Papa e do Convento da Penha a partir do Cais das Artes, em construção.....	199
Figura 141 – Vista do Mirante da Ilha do Papagaio, com vistas privilegiadas de Vila Velha e Vitória. ....	200
Figura 142 – Vista do Píer dos Pescadores da Praia do Suá, tendo em destaque o estaleiro, o Bairro Jesus de Nazareth e a Procissão Marítima de São Pedro. ....	201
Figura 143 – Vista de rua interna de Jesus de Nazareth, com muros impeditivos de usufruir a paisagem, e vista da entrada da Baía de Vitória do <i>deck</i> da pequena orla de Jesus de Nazareth. ....	201
Figura 144 – Vista do Clube Álvares Cabral, a partir da Avenida Beira-Mar, com o muro impeditivo de usufruto da paisagem.....	202
Figura 145 – Vista da Ilha da Fumaça, com instalações de estaleiros.....	202
Figura 146 – Vistas do Penedo, da Baía e do Porto com navio atracado e seus guindastes azuis ...	203
Figura 147 – Visada com grande amplitude da Curva do Saldanha para o Porto e a cidade.....	204
Figura 148 – Vista da Avenida Beira-Mar, de dentro do carro, apreciando-se a evolução do navio. .	204
Figura 149 – Vista de um navio passeando à beira-mar a partir da Praça Getúlio Vargas.....	205
Figura 150 – Destaque para a fresta da Casa Porto e a amplitude visual para a entrada da Baía a partir da Avenida Beira-Mar.....	205
Figura 151 – Fresta para o Porto a partir da Praça Costa Pereira e visualização obstruída por anexo construído entre os Armazéns 4 e 5 a partir da Praça Oito. ....	206

Figura 152 – Visadas dos Armazéns do Porto e janelas para a Baía a partir da Avenida Getúlio Vargas. ....	206
Figura 153 – Visadas do porto a partir da Cidade Alta, no alto da Escadaria Bárbara Lindenberg e na varanda do Palácio Anchieta.....	207
Figura 154 – Vista da Avenida República com destaque para o Moinho Buaiz e o Armazém 2 do Porto de Vitória. ....	208
Figura 155 – Os carretéis coloridos vistos do final da Rua Florentino Avidos e da Avenida Elias Miguel. ....	208
Figura 156 – Vistas do Porto de Vitória sob a Segunda Ponte e detalhe da linha férrea, representativa da estrutura de apoio logístico das atividades portuárias. ....	209
Figura 157 – Os carretéis coloridos na paisagem de Vitória, com o Maciço Central e as torres de telecomunicações ao fundo.....	210
Figura 158 – Sequência de fotos no Museu Ferroviário. ....	210
Figura 159 – A linha de ferro e as instalações de armazenamento de óleo – Oil Tanking. ....	211
Figura 160 – Vistas de áreas de armazenamento de cargas, como carretéis de tubos flexíveis e peças de granito.....	211
Figura 161 – Acesso ao Peiú e Catraieiros pela Rua da Lancha, em Paul.....	212
Figura 162 – Visadas da Rua Araribóia em Argolas com destaque para os silos e o Porto de Vitória. ....	212
Figura 163 – Vista da Portaria do Porto de Capuaba, TVV e Nisibra.....	213
Figura 164 – Avenida Capuaba com trânsito intenso de caminhões de acesso ao Porto. ....	213
Figura 165 – Prainha da Glória sendo aterrada para receber novas instalações portuárias. ....	214
Figura 166 – Prainha da Glória com a antiga caravela abandonada. ....	214
Figura 167 – Vista da Praia do Ribeiro com o Mestre Álvaro ao fundo e, ocasionalmente, os navios adentrando na Baía. ....	215
Figura 168 – Vista do Porto de Tubarão e de navios no horizonte a partir da Praia da Costa. ....	216
Figura 169 – Sequência de fotos da Praia da Costa do interior do Bairro até à orla. ....	217
Figura 170 – Vista da orla para o interior do Bairro de Itapoã, tendo ao fundo o Morro Mochuara, em Cariacica.....	217
Figura 171 – Sequência de fotos 360° da orla de Itaparica com visualização rarefeita. ....	218
Figura 172 – Vista da orla-limite Itapuã e Itaparica com grande visibilidade para os navios no horizonte. ....	218
Figura 173 – Navios no horizonte vistos a partir da Praia da Barra do Jucu, Vila Velha. ....	219
Figura 174 – Navios no horizonte vistos a partir da Rodovia do Sol, Bairro Interlagos, Vila Velha. ....	219
Figura 175 – Mapa dos mirantes naturais: Mestre Álvaro, Fonte Grande, Convento da Penha e Morro do Moreno, e as três pontes: Cinco Pontes, Segunda Ponte e Terceira Ponte, que ligam Vitória ao continente. ....	221
Figura 176 – Vista geral de Vitória tirada do Mestre Álvaro, em Serra.....	222
Figura 177 – Vista da Fonte Grande, do mirante à direita da via, com destaque para o Penedo e Porto de Vila Velha. ....	223
Figura 178 – Vista da Fonte Grande, do mirante principal, com a cidade de Vitória, em primeiro plano, o Porto Indústria de Tubarão e os navios fundeados na barra, ao fundo, e o Morro do Moreno, à direita. ....	223
Figura 179 – Vista da Praia da Costa a partir do Convento da Penha, com destaque para os navios no horizonte da Praia .....	224

Figura 180 – Vista de Vitória a partir do terraço do Convento da Penha com foco no novo cais da Empresa Zemax, em Jesus de Nazareth..	225
Figura 181 – Vista da Baía de Vitória a partir do Convento da Penha com foco no navio, na Terceira Ponte e no Mestre Álvaro como pano de fundo.	225
Figura 182 – Vista do alto do Morro do Moreno, com destaque para Vitória, o Mestre Álvaro e o Porto Indústria.	226
Figura 183 – Fotos 360° das Cinco Pontes, com destaque para os armazéns da Prysmian, em Paul, e do Morro do Mochuara, em Cariacica.	227
Figura 184 – Vista do Porto e da Baía a partir da Segunda Ponte, com destaque para o Maciço Central, a Ponte Florentino Avidos (Cinco Pontes), o Penedo e os guindastes.	227
Figura 185 – Vista do Porto de Tubarão a partir da Terceira Ponte, sentido Vila Velha-Vitória.	228
Figura 186 – Vista do Porto de Vitória a partir da subida da Terceira Ponte, sentido Vitória-Vila Velha.	229
Figura 187 – Paisagem da cidade portuária do Rio de Janeiro.	229
Figura 188 – Paisagem da cidade portuária de Salvador.	230
Figura 189 – Projeto Baía de Vitória, prevendo grande aterro na Beira-Mar, Ilha de Santa Maria.	233
Figura 190 – Projeto Portal Sul.	234
Figura 191 – Implantação das estações subterrâneas do VLT na Avenida Beira-Mar.	235
Figura 192 – Cortes esquemáticos e perspectiva externa da estação do VLT nos armazéns do Porto.	235
Figura 193 – Traçado do BRT ligando o os quatro Municípios da Grande Vitória.	236
Figura 194 – Projeto Portal Príncipe e viaduto de acesso exclusivo ao Porto de Vitória, na Vila Rubim.	237
Figura 195 – Cais das Artes – Imagens do Memorial Descritivo	238
Figura 196 – Imagens da obra do Cais das Artes, na Enseada do Suá, em andamento.	238
Figura 197 – Projeto para Terminal de Cruzeiros Marítimos do Estado, em frente ao Cais das Artes na Enseada do Suá, em construção.	239
Figura 198 – Projeto para Terminal de Cruzeiros Marítimos do Município na Praça do Papa.	239
Figura 199 – Imagem ilustrando a proposta de demolição dos armazéns e prédios administrativos.	240
Figura 200 – Imagem ilustrando a proposta de ampliação do Cais e dragagem da Baía.	241
Figura 201 – Obra de ampliação do Cais de Vitória – 2012 e 2013.	241
Figura 202 – Cais de Vitória com as obras de ampliação terminadas em 2014.	242
Figura 203 – Proposta de instalação do Superporto em Praia Mole e as demais localizações.	243
Figura 204 – Proposta de <i>Multiplace</i> Turístico para integração porto-cidade.	243
Figura 205 – Projeto da nova sede da Codesa.	244
Figura 206 – Proposta de aterro de faixa de 20m ao longo da Avenida Beira-Mar.	245
Figura 207 – Projeto do Museu do Porto e praça entre os Armazéns 1 e 2.	245
Figura 208 – Projeto da Praça do Porto e Cais dos Catraieiros, com planta baixa e perspectivas.	246
Figura 209 – Vistas do Porto, a partir do antigo Teatro Glória (2012), e dos carretéis, a partir do interior do Museu da Vale (2013).	247
Figura 210 – Croqui da área de estudo do Atelier de Urbanismo.	249
Figura 211 – Corte esquemático <i>Arranjo do Cais</i> [SI].	252
Figura 212 – Marcos Visuais na Paisagem [TM].	253

Figura 213 – Abertura da Metrópole sobre a Água [VM] e criação do Portal Centro [VM].....	254
Figura 214 – O Portal Sul de Vitória e o Porto de Capuaba após 2025 [R7]. .....	254
Figura 215 – Panorâmica de Vitória, vista de Vila Velha, com realce para a Baía como elemento estruturador da paisagem. ....	255
Figura 216 – Vista aérea da Baía de Vitória, com realce para seus marcos referenciais. ....	256
Figura 217 – Croqui da cidade de Vitória, ressaltando o relevo e a Baía. ....	276
Figura 218 – Perfil da cidade de Vitória, com destaque para o Morro do Moreno, a Terceira Ponte e o Convento da Penha.....	277
Figura 219 – Cenas numa cidade portuária: catraieiros na Baía de Vitória e passeio à beira-mar. ...	279

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – As etapas da evolução da relação porto-cidade.....	53
Quadro 2 – Complementando as etapas da evolução da relação porto-cidade.....	54
Quadro 3 – Resumo do receptivo de navios de turismo. ....	119
Quadro 4 – Quadro Síntese – A paisagem nas abordagens participativas do Plano de Preservação da Paisagem da área central de Vitória. ....	150
Quadro 5 – Análise quantitativa dos elementos relacionados ao Porto na mídia institucional. ....	152
Quadro 6 – Análise qualitativa dos elementos relacionados ao Porto na mídia institucional. ....	154
Quadro 7 – Resumo dos elementos referenciais da paisagem portuária de Vitória, incorporando os resultados da mídia institucional e da pesquisa de campo. ....	178
Quadro 8 – Morros considerados mirantes na paisagem portuária.....	222
Quadro 9 – Pontes de Vitória consideradas mirantes da paisagem portuária. ....	226
Quadro 10 – Linha do tempo cidade-porto. ....	258
Quadro 11 – Quadro Síntese – A cidade, o porto e a paisagem. ....	267

## LISTA DE ABREVIATURAS

ANAC	– Agência Nacional de Aviação Civil
APA	– Área de Proteção Ambiental
APP	– Área de Preservação Permanente
BRT	– <i>Bus Rapid Transit</i>
CAP	– Conselho de Autoridade Portuária
CDV	– Companhia de Desenvolvimento de Vitória
CLIA	– Centro de Logística e Industriais Aduaneiros
CODESA	– Companhia Docas do Espírito Santo
CONAMA	– Conselho Nacional do Meio Ambiente
CPVV	– Complexo Portuário de Vila Velha
CPV	– Companhia do Porto de Vitória
CRU	– Coordenação de Projetos Urbanos
CST	– Companhia Siderúrgica de Tubarão
CVRD	– Companhia Vale do Rio Doce
DRP	– Diagnóstico Rápido Participativo
EADIs	– Estações Aduaneiras de Interior
EFVM	– Estrada de Ferro Vitória a Minas
EIV	– Estudo de Impacto de Vizinhança
FAFI	– Faculdade de Filosofia
FUNDAP	– Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias
GGU	– Gerência de Gestão Urbana
GPU	– Gerência de Projetos Urbanísticos
IACP	– Associação Cidades e Portos Internacionais ( <i>International Association Cities and Ports</i> )
IBGE	– Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IEMA	– Instituto Estadual do Meio Ambiente
IJSN	– Instituto Jones dos Santos Neves
IPHAN	– Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional
MDIC	– Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior
PDU	– Plano Diretor Urbano
PDZP	– Plano Diretor de Zoneamento Portuário
PELTES	– Plano Estratégico de Logística e Transportes do Espírito Santo

PMV	– Prefeitura Municipal de Vitória
RMGV	– Região Metropolitana da Grande Vitória
RPPN	– Reserva Particular do Patrimônio Natural
SEDEC	– Secretaria de Desenvolvimento da Cidade
SEP	– Secretaria Especial de Portos
SNUC	– Sistema Nacional de Unidade de Conservação
II PND	– Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento
TIMS	– Terminal Intermodal da Serra
TUD	– Terminal de Usos Diversos
TVV	– Terminal de Vila Velha
UNESCO	– Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
VLT	– Veículo Leve sobre Trilhos
ZEE	– Zona de Equipamento Especial

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>23</b>
<b>PARTE 1 – CONCEITOS E MÉTODOS</b> .....	<b>38</b>
<b>1. CONCEITOS E MÉTODOS APLICADOS À IDENTIFICAÇÃO DA PAISAGEM PORTUÁRIA</b> .....	<b>39</b>
1.1. PAISAGEM – UM CONCEITO EM CONSTRUÇÃO.....	39
1.2. A RELAÇÃO PORTO-CIDADE: SIMBIÓTICA, CONFLITUOSA E SIMBÓLICA (HOYLE, 1989).....	45
1.3. O MÉTODO DE IDENTIFICAÇÃO E CONSTRUÇÃO DOS ELEMENTOS REFERENCIAIS DA PAISAGEM DE VITÓRIA – MENDONÇA (2005).....	57
<b>PARTE 2 – A TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM PORTUÁRIA DE VITÓRIA</b> ....	<b>62</b>
<b>2. A PAISAGEM PORTUÁRIA NO PERÍODO DE 1551 A 1928 - DOS CAIS E TRAPICHES</b> .....	<b>64</b>
2.1. A LEITURA DA PAISAGEM PORTUÁRIA NO PERÍODO DE 1551 A 1928...64	
<b>3. A PAISAGEM PORTUÁRIA NO PERÍODO DE 1928 A 1942 – DO CAIS LINEAR</b> .....	<b>82</b>
3.1. A LEITURA DA PAISAGEM PORTUÁRIA NO PERÍODO DE 1928 A 1942...82	
<b>4. A PAISAGEM PORTUÁRIA NO PERÍODO DE 1942 A 1966 – A SEPARAÇÃO FÍSICA E FUNCIONAL DA CIDADE E DO PORTO</b> .....	<b>92</b>
4.1. A LEITURA DA PAISAGEM PORTUÁRIA NO PERÍODO DE 1942 A 1966...92	
<b>5. A PAISAGEM PORTUÁRIA NO PERÍODO DE 1966 A 1990 - DO PORTO INDUSTRIAL MODERNO</b> .....	<b>104</b>
5.1. A LEITURA DA PAISAGEM PORTUÁRIA NO PERÍODO DE 1966 A 1990.105	
<b>6. A PAISAGEM PORTUÁRIA DO PERÍODO DE 1990 A 2014 - A PAISAGEM DA CONTEMPORANEIDADE</b> .....	<b>113</b>
6.1. TENTATIVAS DE INTEGRAÇÃO ENTRE O PORTO E A CIDADE .....	114
6.2. A PAISAGEM PORTUÁRIA REPRESENTATIVA DA CONTEMPORANEIDADE.....	120
<b>PARTE 3 – A LEGISLAÇÃO, OS PLANOS E A PAISAGEM</b> .....	<b>133</b>
<b>7. A ABORDAGEM INSTITUCIONAL NA PAISAGEM DE VITÓRIA</b> .....	<b>134</b>
7.1. A EVOLUÇÃO DA LEGISLAÇÃO DE PROTEÇÃO DA PAISAGEM DE VITÓRIA.....	135

7.2. A METODOLOGIA PARTICIPATIVA NO PLANEJAMENTO INTERATIVO DO CENTRO (2006) E NO PLANO DE PRESERVAÇÃO DA ÁREA CENTRAL DE VITÓRIA (2012).....	142
7.3. A PAISAGEM PORTUÁRIA NA MÍDIA INSTITUCIONAL DE VITÓRIA .....	151
<b>8. AS TRÊS ESCALAS DA PAISAGEM PORTUÁRIA .....</b>	<b>158</b>
8.1. A PAISAGEM PORTUÁRIA NO “PERCURSO DAS ÁGUAS” .....	160
8.2. A PAISAGEM PORTUÁRIA NA ESCALA REGIONAL .....	163
8.3. A PAISAGEM PORTUÁRIA NA ESCALA METROPOLITANA.....	167
8.4. A PAISAGEM PORTUÁRIA NA ESCALA LOCAL (METROPOLITANA LITORÂNEA).....	176
<b>8.4.1. A paisagem portuária descrita seguindo o “percurso das águas”.....</b>	<b>183</b>
<b>8.4.2. Os mirantes naturais numa cidade ilha: morros e pontes.....</b>	<b>220</b>
<b>9. A PAISAGEM PORTUÁRIA DO SÉCULO XXI – FUTURO OU POSSIBILIDADES .....</b>	<b>231</b>
9.1. A PAISAGEM DO FUTURO EM CONSTRUÇÃO .....	232
9.2. ATELIER DE URBANISMO – UMA TENTATIVA DE DIÁLOGO METROPOLITANO.....	248
<b>10. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>256</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>280</b>

## INTRODUÇÃO

O desejo de estudar a paisagem única e exuberante da cidade de Vitória surgiu a partir da observação do meu cotidiano. No percurso das caminhadas, sempre pela manhã, no calçadão de Camburi, especificamente do final da praia até ao Hotel Aruan, acompanham-me sempre o majestoso Mestre Álvaro, no município de Serra, que marca o início e o final do trajeto, no eixo da Rodovia Norte-Sul, o calmo Morro do Moreno e o marcante Outeiro do Convento da Penha, ambos em Vila Velha, com toda a cidade desenhada a sua frente. Na volta, acompanham-me navios, no horizonte, sempre presentes, como se quisessem apostar corrida para alcançar o Porto de Tubarão, Porto-Indústria, que se configura como entrada e saída para o mundo, com suas “nuvens cinza”.

Sempre espreitando as águas, quando me dirijo ao Centro, que foi minha paixão desde a época de estudante, relembro minha participação na elaboração e implantação do projeto de Revitalização do Centro, projeto no qual a preocupação com o resgate das referências históricas e culturais e seu sítio natural, no âmbito da produção e ocupação do espaço urbano, sempre me instigou. Nesse contexto, fico pouco objetiva e muito envolvida com a história desse lugar e não posso deixar de notar o Penedo, o nosso “Pão de Açúcar”, o Forte São João, a Avenida Beira-Mar, o porto e a cidade, como num belo anfiteatro, espremida entre a montanha, o Maciço Central, e o mar entrando pela Baía de Vitória, e concordar com a belíssima descrição de Charles Frederick Hart, cientista canadense que esteve em Vitória entre 1865 e 1867.

*Passando o Pão de Açúcar o canal se alarga num espaçosíssimo porto e, do lado norte, num belo anfiteatro de morros, está construída a cidade de Vitória. As montanhas da ilha e terra firme contígua formam então um grupo isolado, do qual a principal massa, que fica exatamente por trás da cidade deve ter ao todo 1.000 pés de altura (HART, 1941).*

Sou levada a registrar a maravilhosa sensação de “quase esmagamento” que se pode experimentar ao presenciar a movimentação de um grande navio na bacia de evolução, na altura da Praça Getúlio Vargas, ou a sensação de extrema pequenez, quando, num passeio com os catraieiros, se encosta a mão no Penedo e no casco de um grande cargueiro.

Essas observações do dia a dia instigaram-me ao estudo específico da paisagem de Vitória, para contemplar o início da análise sobre as cidades portuárias, vendo, lendo, sentindo, interpretando e comparando as paisagens descritas, desenhadas e representadas por diversos “viajantes estrangeiros”, pesquisando e construindo, junto com arquitetos, geógrafos, sociólogos, artistas e historiadores, argumentos e um arcabouço teórico para dar conta do **objetivo** escolhido: **identificar as transformações da paisagem portuária de Vitória, a partir dos seus elementos referenciais.**

Desse momento em diante, deixo minhas considerações pessoais, e este trabalho passa a assumir o caráter científico, próprio de uma dissertação de mestrado.

Assim, esta dissertação, cujo tema é **a percepção da paisagem portuária**, tem como **objeto empírico a cidade de Vitória-ES.**

O conceito de Paisagem, que, para muitos autores, tem múltiplas significações e significados, para Tuan (1980) é determinado pelo olhar [...] *vem de uma atividade do espírito – de um sujeito impregnado de saberes e cultura, que seleciona objetos e formas, como numa janela.* Abrimos o olhar para construir uma paisagem: [...] *afastamos alguns objetos, aproximamos outros, descartamos alguns, pois nosso olhar é informado e assim apreendemos aquela paisagem,* como diria Tuan, para explicar o elo afetivo que existe entre a pessoa e o lugar ou ambiente: *As respostas ao meio ambiente podem ser estáticas, prazerosas, táteis no sentido de sentir a água, o ar, a terra. Sensações que vão enraizando os humanos ao lugar, tornando-se parte integral do meio* (TUAN, 1980).

Buscando pontos comuns e complementares à abordagem de Tuan (1980), que foi escolhido como referência neste estudo, para o qual a paisagem [...] *é determinada pelo olhar* [...] que se desenvolve a partir de um [...] *elo afetivo que existe entre a pessoa e o lugar,* trazendo autores que contribuam para a evolução do conceito em questão para aplicá-lo à paisagem portuária de Vitória, acrescenta-se o conceito dinâmico de paisagem defendido por Ab’Sáber, que o compreende a partir das superposições naturais e antrópicas ao longo do tempo.

*A paisagem é sempre uma herança. Na verdade, ela é uma herança em todo o sentido da palavra: herança de processos fisiográficos e biológicos, e patrimônio coletivo dos povos que historicamente a herdaram como território de atuação de suas comunidades (AB'SÁBER, 2003).*

Para reconhecer os referenciais paisagísticos naturais e construídos, estruturadores da imagem coletiva das cidades, os quais marcam as transformações da paisagem, neste caso específico da cidade portuária de Vitória, como elementos que de alguma maneira despertam o olhar mais aguçado do observador, são utilizados, como referência, além de Tuan (1980) e Aziz Ab'Sáber (2003), mais dois autores que, além de corroborar e complementar as opiniões já expressas, contribuem para a evolução do conceito a ser adotado nesse estudo.

Besse (2006), com o conceito artístico de que [...] *é preciso deixar-se tocar, deixar-se atingir pelo mundo que vem*, e Anne Cauquelin (2007), com a sua contribuição atual sobre a paisagem urbana, confirmam o conceito plural por que somos desafiados pelo tema.

Tratar paisagens naturais, urbanas e humanas, neste estudo, com foco específico na paisagem relacionada ao Porto, deve-se ao fato de ser Vitória uma cidade portuária, e desde sempre ter sua história e desenvolvimento ligados ao Porto, numa interdependência histórica, econômica, social e cultural.

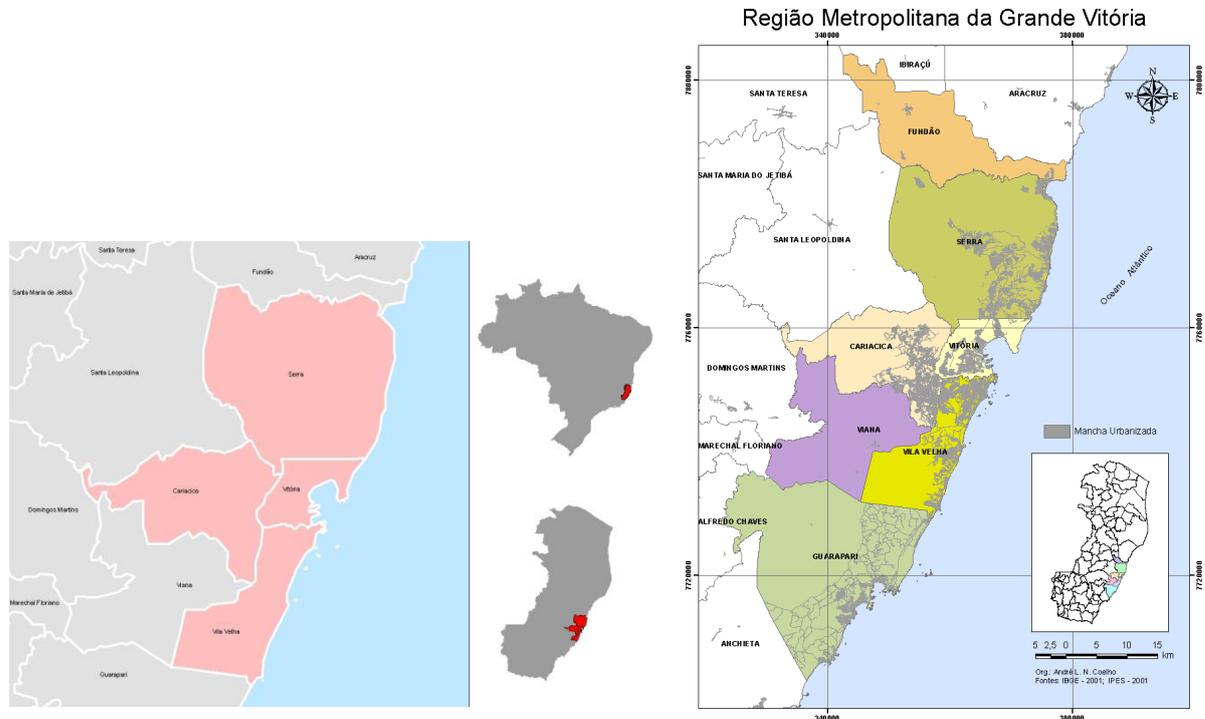
A partir da colaboração dos autores referenciados, foi consolidado o conceito de paisagem deste estudo, conceito que será utilizado para a identificação dos elementos referenciais que caracterizam a transformação da paisagem portuária de Vitória. Nesta cidade, na condição de metrópole portuária de influência regional, torna-se importante uma análise mais abrangente sobre a relação porto-cidade e a transformação do cenário em estudo.

As modificações no litoral brasileiro são observadas desde o Período Colonial, e Vitória está inserida numa hierarquia urbana nacional como capital regional, segundo Zanotelli (2008).

A Região Metropolitana da Grande Vitória – RMGV é formada pelos municípios de Vitória, Serra, Vila Velha, Cariacica e Viana, constituída oficialmente em 1995 e depois modificada em 1999 e 2001, quando incorporou os municípios de Guarapari e Fundão

respectivamente. A RMGV, com 1.687.704 habitantes, concentra 46% da população do estado do Espírito Santo (3,6 milhões de habitantes) e 57% da população urbana (Figura 1) (IBGE, 2012).

Figura 1 – Mapa da Região Metropolitana da Grande Vitória (da esquerda, criada em 1995; da direita, atual).



Fonte: IJSN (2010).

Vitória, capital do Espírito Santo, com 327.801 habitantes (IBGE, 2012), é o centro geográfico e econômico da RMGV, circundada pela Baía do Espírito Santo e pela Baía de Vitória, com suas águas protegidas e estuário formado pelos rios Santa Maria, Marinho, Bubu e Aribiri.

O Município apresenta ilhas, encostas, enseadas, mangues e praias, além do conjunto de morros, com destaque para o Maciço Central e a Pedra dos Olhos, que formam um conjunto de grande recurso paisagístico (Figura 2).

Ainda se incorporam nesse cenário o Morro do Moreno, o Outeiro do Convento da Penha e o Penedo, em Vila Velha, o Mochuara e a Serra do Anil, em Cariacica, e o Morro Mestre Álvaro, em Serra.

Figura 2 – Vista aérea parcial da Grande de Vitória tendo Vitória como centro geográfico e econômico.



Fonte: Miranda (Acesso em 13 set. 2012).

Nota: Acervo Fóton, autoria de Flávio Lobos Martins.

Vitória, cuja fundação<sup>1</sup> remete oficialmente ao ano de 1551, nasceu junto aos cais de madeiras e trapiches, com armazéns de fundos voltados para a Baía. Sempre teve na função portuária uma de suas principais forças socioeconômicas, políticas e culturais.

O desenvolvimento dos portos, com alterações de escala e de porte, trouxe a necessidade de criação de aterros, ocupação e urbanização de novos espaços urbanos, resultando em profundas alterações na estrutura física e funcional da cidade, que modificavam sua paisagem.

Vitória tem caracterizado, desde sempre, no seu território, os marcos referenciais da relação porto-cidade, que passou da proximidade e dependência ao afastamento e ruptura, e hoje está em busca da reaproximação.

---

<sup>1</sup> A capital do Espírito Santo foi fundada oficialmente no dia 8 de setembro de 1551, sendo a cidade alta o núcleo central de povoamento, por oferecer proteção de invasores e constantes ataques dos índios Aimorés e Botocudos.

A primeira ocupação dos colonizadores portugueses se deu na Vila do Espírito Santo, atual Vila Velha, no século XVI. A implantação da cidade de Vitória seguiu a lógica da expansão portuguesa, quando, em 1535, Vasco Fernandes Coutinho iniciava oficialmente a colonização do Espírito Santo, quanto à relação entre os objetivos da missão, a escolha do sítio e o traçado que se adotava nos assentamentos. Havia a predominância de sítios localizados na confluência de baías e percursos de água de fácil penetração (SOUZA; RIBEIRO, 2009).

Hoje, além dos desafios históricos da cidade de Vitória de conquistar territórios por meio de aterros, os novos desafios logísticos e tecnológicos estão voltados ora para a expansão urbana, ora para as necessidades do desenvolvimento econômico portuário capixaba, que vêm sistematicamente transformando sua paisagem.

Esses novos desafios são argumentos que justificam o propósito desta dissertação em se debruçar sobre o estudo da paisagem portuária de Vitória, que sofreu transformações a partir do desenvolvimento de seus portos.

A proposta metodológica adotada nesta dissertação baseia-se num enfoque multidisciplinar, com ênfase na geografia, na história, na arquitetura e no urbanismo, em relação ao porto, à cidade e à paisagem, bem como numa análise da complexa relação porto-cidade.

Objetivando identificar as transformações da paisagem portuária de Vitória a partir dos seus elementos referenciais, resultantes das dinâmicas locais e globais de produção do território, enfocando a paisagem, a relação do homem com o ambiente, a base metodológica deste estudo é constituída por dois referenciais teóricos: o primeiro, proposto por Mendonça: *Instrumentos para ocupação urbana em favor dos referenciais da paisagem* (MENDONÇA, 2005), *Métodos para análise e construção da paisagem urbana* (MENDONÇA, 2004), e o segundo, proposto por Hoyle: *The port-city interfaces* (HOYLE, 1989) e *Cities and ports* (HOYLE, 1997) aplicados a Vitória por Vasconcelos (2011).

A metodologia desenvolvida por Mendonça (2005) propõe a identificação, a caracterização e a percepção dos principais elementos naturais e construídos relativos à paisagem, possibilitando orientar a ocupação futura, de modo a conservar os referenciais da paisagem a partir de diferentes abordagens: histórica, participativa e técnica.

Na abordagem histórica, os aspectos que marcaram essa transformação na paisagem portuária são apresentados por meio de consulta a outros autores que pesquisaram a história de Vitória e do porto, aos relatos de viajantes estrangeiros que visitaram o Espírito Santo. Também são analisados cartões postais da época e iconografia existente, abordando dados, fatos e elementos que se destacam em relação ao porto.

Como abordagem participativa foram analisados os mapas mentais e as pesquisas de opinião pública do Planejamento Interativo do Centro (VITÓRIA, 2006a)<sup>2</sup> e do Plano de Preservação da Paisagem (VITÓRIA, 2012), com foco na área portuária.

Como abordagem técnica, para identificação da paisagem contemporânea, foi realizada uma pesquisa de campo<sup>3</sup> que teve como objetivo colher informações “in loco”, que foram registradas em mapas e fotografias.

Para demonstrar o quanto o porto está presente na cidade de Vitória, nesta pesquisa, os pontos de vista privilegiados e eleitos como significativos foram sempre os espaços com acessibilidade.

A análise dos relatos e desenhos sobre o Espírito Santo feitos por ilustres visitantes estrangeiros que no século XIX aportaram nos trapiches, cais e portos na cidade de Vitória, representados por Saint-Hilaire (1818), D. Pedro II (1860), Hart (1865 e 1867) e a Princesa Tereza da Baviera (1888), é também importante instrumento para conhecer as transformações na paisagem, sob o recorte do desenvolvimento do porto e da cidade, baseada também na metodologia proposta por Mendonça (2005).

Outra fonte que confirma os referenciais paisagísticos ligados ao porto, dentro da abordagem histórica, é a leitura da paisagem por meio dos cartões-postais reinterpretados à luz do cenário relacionado ao porto, desenvolvida por Fábio Gouveia em sua tese de doutorado em Comunicação e Cultura, intitulada *Cartões-postais de Vitória: vistas de uma cidade invisível* (GOUVEIA, 2011).

---

<sup>2</sup> Participaram da equipe técnica contratada pela Prefeitura de Vitória: Eneida Maria Souza Mendonça (Consultoria), Leonor Araújo (Historiadora), Eryl Euzébio dos Anjos (Técnico Social), Leliane Klohling (Economista), João Antônio Motta Neto (Consultor Diagnóstico Rápido Participativo – DRP), Anna Claudia Aquino dos Santos Pela, Anna Claudia Dias Peyneau, Ronaldo Volmer Frechiani (Colaboradores). Da equipe técnica da PMV: Clemir Regina Pela Meneghel (Subsecretária de Gestão Urbana), Clívia Leite Mendonça (Gerente de Projetos Urbanísticos), Jackeline Alochio Marchesi, Melissa Passamani Boni, Pedro Canal Filho, Anna Karine de Queiroz Bellini e Tania Maria de Oliveira Gonçalves (Coordenação de Revitalização Urbana).

<sup>3</sup> A pesquisa realizada nos meses de março a maio de 2014 seguiu a metodologia de Mendonça (2005), que tem como base conceitual Lynch (2010) e Cullen (2010), incorporando na análise a classificação dos níveis de visualização litorânea como imediata e rarefeita, conforme proposto por Buffon (1999) em *Ensaio da Teoria Topoceptiva: um exercício de desenho urbano. Estudo de caso - Enseada do Suá, Vitória-ES*, com base nos estudos de Kohlsdorf (1994).

Gouveia (2011) menciona a importância dos cartões postais para a construção da memória coletiva das cidades ao afirmar: [...] *ao mesmo tempo em que evita que o postal reflita uma época específica, a consolidação de um tempo em suspenso nos postais corroborou para a construção de uma memória coletiva das cidades* (GOUVEIA, 2011).

E o próprio autor, ao dizer que [...] *os cartões postais de cada cidade seriam vestígios de um passado pleno de futuro* (GOUVEIA, 2011), justifica a importância da análise e da distribuição dos cartões postais em categorias, tendo como principal referencial teórico o pensamento de Walter Benjamin (1994), especialmente no que se refere à *Doutrina das Semelhanças*.

[...] *numa tentativa de aproximar os elementos visuais para uma leitura mais clara do conjunto das imagens sem a apreensão de cada imagem por si, mas sim de um sentido oculto que impregna os postais, tal como o “astrólogo [que] lê no céu a posição dos astros e lê ao mesmo tempo, nessa posição, o futuro ou o destino”* (BENJAMIN, 1994, *apud* GOUVEIA, 2011).

Segundo Gouveia (2011), a quantidade de cartões postais evidencia a importância do porto de Vitória para o desenvolvimento da cidade, desde seu aspecto primitivo até sua expansão e industrialização.

Foram também objeto de análise as sessenta imagens de cartões postais do livro *Era uma vez... Vitória*, de Lima Júnior (2000), que evidenciam as transformações de Vitória de 1900 a 1960.

Cabe salientar que também na coleção dos sessenta cartões postais disponibilizados no livro, 32, ou seja, 53% das imagens, têm a Baía de Vitória como elemento marcante e principal. Desses 32 cartões, o porto ou elementos referenciais do porto, navios, guindastes ou armazéns, são destaque em 21, confirmando a tese defendida por Gouveia (2011) de que [...] *o porto e baía formam praticamente um único elemento visual*.

Numa primeira análise quantitativa, pode-se apreender que os elementos referenciais do porto considerados nos cartões postais de 1900 a 1960 confirmam o estudo anterior. Cita a Baía com maior frequência em 28 cartões, seguida pelos armazéns com doze recorrências, o navio em oito, e o porto e os guindastes em sete, e destaca o Penedo em dois cartões.

A importância da fotografia e dos cartões postais também é confirmada por Prado (2002) em sua dissertação de mestrado: *Testemunhar as transformações na paisagem urbana de Vitória foi tarefa muito bem conduzida pelos fotógrafos – amadores ou profissionais contratados para produzir postais, álbuns ou registrar obras públicas.*

Complementarmente, para identificar a paisagem portuária contemporânea propõe-se a análise da mídia institucional virtual e impressa do município de Vitória, com o objetivo de comprovar a importância do porto na imagem institucional da cidade e identificar quais elementos são mais utilizados para representá-lo, assim como seus planos diretores, que se constituem em marcos legais de proteção da paisagem com os Planos Diretores Urbanos de 1984, 1994 e 2006, que contribuem para planejar uma paisagem futura.

Dos planos diretores urbanos interessa uma perspectiva sobre a evolução da proteção da paisagem no município de Vitória, que previu, na sua última versão, a elaboração do plano de proteção da paisagem para um prazo de dois anos, que culminou com a contratação do Plano de Preservação da Paisagem da Área Central de Vitória<sup>4</sup> (VITÓRIA, 2012).

Este plano de 2012, juntamente com o Planejamento Urbano Interativo do Centro (VITÓRIA, 2006a), realizado pela Prefeitura Municipal de Vitória – PMV, e seus aportes participativos, os mapas mentais e as pesquisas de opinião pública são objeto de nova análise, agora com o foco específico sobre a paisagem relativa ao porto.

Para identificação das transformações da paisagem portuária, considerando-se o extenso litoral do estado do Espírito Santo, sua vocação portuária e sua importância para a economia do Estado e da Região Metropolitana de Vitória, e admitindo-se que tratar os vários aspectos que envolvem a pesquisa com igual profundidade é

---

<sup>4</sup> Participaram da equipe técnica contratada pela Prefeitura de Vitória por meio da Única Consultores: Martha Machado Campos (Coordenação), Eneida Maria Souza Mendonça (Consultoria), Bruno Massara Rocha, Viviane L. Pimentel e Daniela C. Bissoli (Arquitetura e Urbanismo), Leonardo Bis dos Santos (Ciências Sociais), André L. Nascentes Coelho (Geografia), Bruna M. Z. Madeira e Pierry Novais Silva (Direito). Da equipe técnica da PMV: Clemir Regina Pela Meneghel (Subsecretária de Gestão Urbana), Michele Monteiro Prado (Gerente de Gestão Urbana e Fiscalização), Pedro Canal Filho, Anna Karine de Queiroz Bellini, Melissa Passamani Boni (Coordenação de Revitalização Urbana) e Maria Emília Fernandes Moça Vasconcellos.

impossível nos limites de uma dissertação de mestrado, propõe-se a análise da paisagem em três escalas diferentes: regional, metropolitana e local (metropolitana litorânea).

A paisagem na escala regional é abordada num contexto mais macro, objetivando-se o registro e reconhecimento da estrutura portuária do Espírito Santo e o entendimento da logística portuária estadual e regional, de suas restrições e do seu potencial de desenvolvimento, baseados em dois documentos estruturantes: o Plano Estratégico de Logística e Transporte do Espírito Santo – Peltex (ESPÍRITO SANTO, 2010) e a dissertação de Bittencourt (2013). Essa abordagem é importante para dar um panorama da situação portuária no Espírito Santo que não foi tratada com a mesma profundidade que as demais.

A paisagem na escala metropolitana, caracterizando o Arco Metropolitano<sup>5</sup> de Vitória, foi abordada por meio de pesquisa em documentos e imagens já existentes, mapeada com auxílio da ferramenta Google Earth e caracterizada através dos registros fotográficos em campo, mostrando elementos que caracterizam essa nova paisagem portuária, principalmente as linhas férreas e os “portos secos”, com seus edifícios contêineres e “mares de carros”.

A paisagem na escala local (metropolitana litorânea) é analisada de forma mais aprofundada com abrangência de faixa da orla, de Manguinhos, em Serra, até Itaparica, em Vila Velha. O percurso, definido como o “percurso das águas”, que inclui um pequeno trecho de Cariacica, é, na realidade, um percurso terrestre que acompanha as águas.

Esse percurso é conformado pela orla, tem seu início e fim definidos pelo Oceano Atlântico, passando ora pela Baía do Espírito Santo, ora pela Baía de Vitória, tendo as águas como elemento de ligação e não de separação, como vias de comunicação de pessoas e mercadorias. Esse percurso local, no qual também se insere parte da

---

<sup>5</sup> [...] é uma territorialidade local a serviço da macro dinâmica econômica global, estruturado pela dinâmica de infraestrutura de transporte integrado a logística e tecnologia da informação. O objetivo é dinamizar os fluxos interurbanos dos portos secos e marítimos, envolvendo uma rede de serviços com conexões logísticas rodoviárias, ferroviárias e marítimas que caracterizam esse território e evidenciam a potencialidade do mesmo (CAMPOS, 2004).



internacional, que se impõem como protagonistas centrais da globalização, segundo Silva e Cocco (1999).

Para enfrentar os estudos acerca do desenvolvimento, dos desafios e das oportunidades da cidade e do porto, e compreender esse contexto relacionado à cidade portuária de Vitória, vivendo uma relação complexa e de interdependência com o seu porto, aborda-se o segundo referencial teórico com um olhar sobre a história da relação porto-cidade, marcado ora pela proximidade, ora pelo afastamento e, hoje, em busca da reaproximação (HOYLE, 1989).

O Modelo de Hoyle (1989) propõe a análise das mudanças dos elos entre o porto e a cidade, para compreender a complexa e simbiótica relação porto-cidade, numa perspectiva histórica e cronológica. Analisando o modelo de Hoyle e os estudos para Vitória realizados por Vasconcelos (2011), propõe-se uma outra periodização que tende para um olhar específico da paisagem portuária de Vitória, baseada nos marcos históricos referenciais transformadores dessa paisagem, com as devidas adaptações temporais, identificando os elementos e fatos que marcam cada etapa da interface porto-cidade proposta por Hoyle (1989).

O desenvolvimento dos temas consistiu em buscas de contribuições de bibliografias e iconografias da paisagem das cidades portuárias, bem como na abordagem histórica, participativa e técnica dos principais projetos e planos. Foram também utilizados mapas, desenhos e cartões postais dos períodos da classificação proposta, relacionando a cidade, o porto e a paisagem.

Para obtenção de dados, foram consultados órgãos públicos, como a PMV, a Biblioteca e o Arquivo Público Estadual, o Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos – IEMA, o Instituto Jones dos Santos Neves – IJSN, a Biblioteca Central e Setorial da UFES, consultas que resultaram num rico acervo, entre dissertações e teses acadêmicas, legislações e Mensagens de Governo pertinentes ao tema, bem como fotografias e mapas, especialmente no *site* [www.baiadevitoria.com.br](http://www.baiadevitoria.com.br).

Todos esses dados contribuíram para relacionar Vitória com a paisagem do porto, a despeito das diversas transformações, com os fatos e elementos históricos, que,

juntamente com as fotos, cartões postais e a pesquisa de campo, puderam caracterizar cada período da paisagem portuária.

Utilizaram-se fotos aéreas, da versão livre do *software* Google Earth, e mapas disponibilizados pelos órgãos estaduais e municipais, essenciais para subsidiar as visitas em campo e a elaboração dos mapas específicos utilizados principalmente na identificação da paisagem portuária da contemporaneidade, nas três escalas propostas: regional, metropolitana e metropolitana litorânea.

Para ser caracterizada apropriadamente, esta dissertação compõe-se de nove capítulos, que foram aglutinados em três partes: conceitos e métodos; transformação da paisagem portuária, com uma referência à paisagem do futuro e à legislação; os planos e a síntese da contribuição deste estudo, com ênfase na paisagem portuária de Vitória. Essa divisão pretendeu dar corpo aos assuntos importantes que foram tratados com igual profundidade e facilitar a leitura e a compreensão do todo.

**O primeiro capítulo** aborda a contribuição dos conceitos e métodos aplicáveis na identificação e percepção da paisagem e suas transformações, relacionada às fases de Hoyle (1989) e identificada conforme o método de Mendonça (2005). Inicialmente propõe, por meio de um mosaico conceitual sobre paisagem, compreender as diversas formas de apreendê-la, para aplicá-la na cidade portuária de Vitória.

**O segundo capítulo** apresenta a paisagem portuária no período de 1551 (fundação de Vitória) a 1928 (inauguração da Ponte Florentino Avidos), caracterizada pelas vistas dos cais e trapiches. A identificação da paisagem relacionada ao porto se desenvolve por meio da leitura da evolução urbana de Vitória, da análise dos relatos e desenhos dos viajantes estrangeiros ao Espírito Santo, além dos relatos do cotidiano. Conta também com a leitura da cidade através dos cartões postais e do exame de imagens que representam o cenário portuário nesse período.

**O terceiro capítulo** aborda a paisagem portuária no período de 1928 a 1942 (instalação da Vale, antiga Companhia Vale do Rio Doce – CVRD), caracterizada por imagens do Cais Linear e pelas construções e aparelhamento do porto, que representam a expansão do porto de Vitória para Vila Velha. Nesse período, importa ressaltar os fatos relevantes da construção e o aparelhamento do porto, por meio da

análise dos cartões postais que representam a transformação dessa paisagem portuária e do exame de fotos representativas no período em questão.

**O quarto capítulo** aborda a paisagem portuária no período de 1942 a 1966 (construção do Porto de Tubarão), período que representa o início da separação física e funcional da cidade e do porto, caracterizado pela expansão do porto e da cidade. A identificação da paisagem portuária desse período é tratada por meio da abordagem histórica com a leitura dos cartões postais e o exame de fotos do período em foco representativas das transformações ocorridas.

**O quinto capítulo** trata da paisagem portuária no período de 1966 à década de 1990, caracterizado pela implantação dos “portos secos” e pela instalação do porto industrial moderno por meio da abordagem histórica sobre o Complexo Portuário de Vitória e a conquista de novos territórios. A leitura dos documentos, cartões postais e fotos ajuda na identificação da paisagem portuária industrial, representativa desse período.

**O sexto capítulo** desenvolve o estudo da paisagem portuária de Vitória no período da década de 1990 ao ano de 2014, caracterizada como paisagem da contemporaneidade. Nesse período, a paisagem portuária obtém uma escala mais ampla, com as mudanças de tecnologias que induzem à busca por novos territórios.

**O sétimo capítulo** apresenta a evolução da legislação sobre a preservação da paisagem no município Vitória, buscando nela referências quanto à proteção legal dos elementos naturais e construídos. Propõe-se a análise de dois planos municipais, que de alguma forma trataram do tema: o Planejamento Interativo do Centro (VITÓRIA, 2006a) e o Plano de Preservação da Paisagem da Área Central de Vitória (VITÓRIA, 2012), reinterpretando-os sobre o parâmetro da paisagem relacionada ao porto. Complementando esta abordagem, realiza-se a análise da mídia institucional impressa do município de Vitória, nos anos de 2002 a 2013, com a intenção de confirmar a importância do porto para os seus agentes públicos.

**O oitavo capítulo** complementa o estudo da paisagem portuária contemporânea, adotando três escalas: a escala regional, a metropolitana e a local (metropolitana litorânea); apresenta a pesquisa de campo, na escala local, com a identificação “in loco” dos elementos significativos, seguindo o “percurso das águas”.

**O nono capítulo** faz referência à paisagem portuária do século XXI, a paisagem contemporânea, numa abordagem de futuro, caracterizada por ações e projetos que primam ora pelas tentativas de retomada do diálogo e de reaproximação entre a cidade e porto, ora pelas propostas de rupturas na paisagem, com perdas irreparáveis para a memória coletiva do lugar.

**Nas Considerações Finais**, aborda-se a linha do tempo que resume a relação porto-cidade em Vitória e a síntese da periodização da paisagem portuária, denominada “A cidade, o porto e a paisagem”. A síntese, apresentada na forma de quadro, objetiva a melhor compreensão das mudanças do território, a partir da implementação de seus portos, com foco na identificação dos aspectos históricos e imagens referenciais da transformação da paisagem. Abordam-se ainda as perdas, permanências e rupturas que compõem a paisagem da contemporânea cidade portuária de Vitória.

Nesse sentido, esta dissertação, com base nesse arcabouço teórico e conceitual, tem a intenção de identificar as transformações da paisagem da cidade portuária de Vitória, debruçando-se sobre o estudo da cidade, do porto e da paisagem portuária.

**PARTE 1**

**CONCEITOS E MÉTODOS**

# 1. CONCEITOS E MÉTODOS APLICADOS À IDENTIFICAÇÃO DA PAISAGEM PORTUÁRIA

## 1.1. PAISAGEM – UM CONCEITO EM CONSTRUÇÃO

O conceito de paisagem, atualmente, vem sendo objeto de grande discussão e foi lançado no debate mundial nos últimos anos, com o objetivo de protegê-la e de preservá-la. Um dos principais exemplos do reconhecimento mundial da importância desse debate encontra-se na confirmação do Rio de Janeiro como primeira cidade do mundo eleita Patrimônio Mundial, na categoria de paisagem cultural<sup>6</sup>.

O tema paisagem vem sendo estudado por diversos autores durante décadas. Completamente relacionado com a história e com a cultura da sociedade, o termo pode referir-se a paisagem natural ou paisagem construída, representando um papel social importante.

Partindo da história de sua origem, o termo surgiu apenas no século XV, de modo correlato, em diversas línguas, a partir da palavra que designa terra, no sentido de país: *Land / Landschaft, em alemão; Land / Landscape, em inglês; Pay / Paysage, em francês; Paese / Paesaggio, em italiano; País / Paisagem, em português* – essa estreita ligação descortina uma noção histórica do termo paisagem presente na sua raiz (ROGER, 2000).

Destaca-se que o conceito de paisagem na língua portuguesa só aparece no Brasil no século XVIII, no *DICCIONARIO DA LINGUA PORTUGUEZA*<sup>7</sup>, em dois verbetes: País e Paisagem. **PAÍS, ou PAIZ**, significando Terra, Região, e na pintura Paisagem.

---

<sup>6</sup> A candidatura, cuja proposição foi consolidada no Dossiê do Patrimônio Mundial Rio de Janeiro (IPHAN, 2009), denominado de “*Paisagens cariocas entre a montanha e o mar*” e apresentada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), foi aprovada durante a 36ª Sessão do Comitê do Patrimônio Mundial da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura – UNESCO, em 1º de julho de 2012.

<sup>7</sup> Autoria do Padre D. Rafael Bluteau, reformado e acrescentado por Antônio Moraes e Silva (SILVA, 1813).

**PAISÁGEM** da pintura: Vista ou representação de terras, sítios, campos, painéis de paisagens (SILVA, 1813).

Complementando o conceito-base adotado nesta dissertação extraído de Tuan (1980) e Ab'Sáber (2003), são considerados, ainda, conceitos de outros autores, como Bartalini (2011), Besse (2006) e Cauquelin (2007), tendo em vista, como já foi dito, que o termo paisagem admite múltiplas significações e significados.

Uma das intenções desta dissertação é reconhecer os referenciais paisagísticos naturais e construídos estruturadores da imagem coletiva das cidades, como elementos que possam despertar o olhar do indivíduo para a paisagem que de alguma forma relaciona a cidade ao porto.

Esses elementos estão também relacionados com o tempo, como suporte da memória dos habitantes de uma cidade. Segundo Lynch (2010), [...] *ambiente conhecido por seus nomes e familiar a todos oferece material para as lembranças e símbolos comuns que unem o grupo e permitem que seus membros se comuniquem entre si. A paisagem pode ser eterna e mutante, um resultado de adições e subtrações sucessivas.*

Este estudo não pretende apresentar o processo de construção do conceito de paisagem, mas, sim, expor conceitos que possam corroborar o entendimento do objeto desta dissertação.

Discurso interessante traz Besse (2006) a fim de contribuir para o estudo proposto sobre as diferenças entre as paisagens vistas do longe, de cima e de perto. Segundo o autor, na paisagem vista do cume, [...] *anulam-se os acidentes, misérias e feiúras de baixo: deformidades, cheiros, ruídos* (BESSE, 2006).

O autor afirma ainda que [...] *o mundo se afasta quando visto de cima*. No entanto, a leitura feita a partir de uma visão distanciada, que afasta o homem da paisagem, não tem potencial para atingir seus eventos. Tal leitura permite a contemplação dos seus elementos mais marcantes, porém o olhar se torna acostumado, rotineiro, pois, [...] *visto de cima, o mundo é plano* (BESSE, 2006).

Por outro lado, no alto, o distante se torna próximo, a vista alcança além, como no caso de Ventoux: as terras da Itália, das quais Petrarca se sentia tão longe, era porque para ele [...] *paisagem é um estado da alma*.

Besse (2006) afirma, em contraponto a essa vista distanciada, que a vista aproximada permite a leitura dos acontecimentos e da vida que esses emprestam à paisagem: *O melhor ponto de vista para o mundo é o ponto de vista baixo, e que sobe para as coisas, apoderando-se assim do impulso do ser* (BESSE, 2006).

*Esse olhar atento, cuidadoso e aproximado, é o que melhor provoca uma experiência que sempre é única, que evoca no observador, no homem, o acontecimento do mundo, como uma espécie de graça. A sensibilização ou o arrebatamento que o ponto sensível permite, ocorre por meio dela, instaurando a verdade da paisagem no íntimo daquele que a conquista* (BESSE, 2006).

Para falar de leituras, de percepções, em especial relativas à paisagem, há de se considerar a situação em que elas se processam. E para despertar e descobrir a paisagem, deixar-se conquistar pela paisagem, seja natural seja construída, por si mesmo, como propõe Besse (2006), [...] *é preciso poder, inversamente, deixar-se tocar, deixar-se atingir pelo mundo que vê*.

Percebe-se que não é somente a partir dos elementos naturais que a paisagem consegue provocar surpresas e estimular percepções, é também por meio das dinâmicas que animam esses elementos, conforme conclui Bartalini (2011)<sup>8</sup>.

Assim, a paisagem urbana pode conter diferentes elementos referenciais construídos em diferentes momentos da história e apresentar testemunho de épocas distintas.

Para Cauquelin (2007), paisagem é uma [...] *invenção a partir da perspectiva, inaugurada no sistema moderno, que, com o ponto de fuga, permite que se veja a paisagem, antes somente descrita, pelos filósofos gregos* (CAUQUELIN, 2007).

---

<sup>8</sup> BARTALINI, V. **Natureza, paisagem e paisagismo na cidade**. Trabalho apresentado em Seminário na Disciplina Paisagem: Métodos de Análise e Construção, do Curso de Mestrado do PPGAU/UFES, Vitória, 2011.

Sobre a paisagem urbana, o autor defende que a cidade é, por sua origem, natureza em forma de paisagem, quando afirma:

*[...] emolduramos, fazemos da cidade paisagem pela janela que interpomos entre sua forma e nós. Numerosas vedute, uma esquina de rua, uma janela, um balcão avançado, a perspectiva de uma avenida. O prospecto aqui é permanente. A cidade participa da própria forma perspectivista que produziu a paisagem. Ela é, por sua origem, natureza em forma de paisagem (CAUQUELIN, 2007).*

Segundo Cauquelin, a proposta de *mostrar o que se vê* faz nascer a paisagem.

*[...] a paisagem urbana é mais nitidamente paisagem que a paisagem agreste e natural... sua construção é mais marcada, mais constante, ainda mais coagente. Ali tudo é moldura e enquadramento, jogos de sombra e luz, clareira de encruzilhadas e sendas tortuosas, avenidas do olhar e desregramento dos sentidos (CAUQUELIN, 2007).*

Segundo Mendonça (2005), Ab'Sáber (2003) atribui à paisagem o caráter de herança de processos de atuação antiga remodelados por processos de atuação recente, ao mesmo tempo em que chama a atenção para a responsabilidade dos povos e governos sobre o que herdaram, no sentido da utilização não predatória dessa herança única que é a paisagem terrestre, propondo uma apropriação responsável. Isso reafirma a importância de analisar e questionar os processos acelerados de urbanização em prejuízo da preservação dos elementos referenciais da paisagem.

Após a exposição desses conceitos sobre paisagem, é importante trazer a contribuição de Lynch (2010), em um retrospecto sobre a percepção da paisagem urbana, que, assim como Cullen (2010), defende o percurso como ferramenta para a percepção da paisagem urbana, visto que o planejamento deve ser ao nível dos olhos, pois as pessoas vivem os espaços nesse nível.

Como Lynch (2010), este estudo reafirma sua predileção pelo percurso como ambiente de percepção das referências da paisagem, [...] *valoriza o percurso por onde as paisagens são contempladas, como veículo por onde são viabilizados impactos surpresas e emoções (MENDONÇA, 2005).*

Para dar conta de identificar as transformações da paisagem portuária de Vitória, objeto desta dissertação, considera-se que a apropriação da cidade pelo cidadão ocorre de forma fragmentada, de modo que cada cidadão desenvolve um elo afetivo com partes da cidade, o que a torna singular, fazendo com que ele se reconheça

naquele lugar, pois ela está impregnada de memórias afetivas, como demonstra Lynch:

*Cada cidadão tem vastas associações com alguma parte de sua cidade, e a imagem de cada um está impregnada de lembranças e significados, onde o sentimento da terra natal é mais forte quando, não apenas esta lhe é familiar, mas característica, constituída por certa singularidade (LYNCH, 2000).*

Como defendido por Lynch (2010), na cidade, [...] *a paisagem urbana é a arte do movimento que deve ser usualmente experimentada, enquanto experiência, pela ótica do pedestre.* Lynch (2010), preocupado com as rápidas mudanças pelas quais passavam as cidades, em seu livro *A imagem da cidade* estuda três exemplos de cidades americanas, Boston, Jersey City e Los Angeles, no qual pessoas eram questionadas sobre sua percepção da cidade, como estruturavam a imagem que tinham dela e como se localizavam.

Lynch (2010) identifica em cinco grupos os elementos que as pessoas utilizam para estruturar sua imagem da cidade: caminhos, limites, bairros, pontos nodais e marcos, todos eles inter-relacionados.

Conclui que nenhum desses elementos acima especificados existe isoladamente em situação concreta. *Os bairros são estruturados com pontos nodais, definidos por limites, atravessados por vias e salpicados por marcos. A sobreposição dos elementos ocorre regularmente (LYNCH, 2010).*

Lynch (2010) propõe examinar a qualidade visual das cidades por meio do estudo da imagem mental que dela fazem os seus habitantes. Com o conceito de legibilidade, quer indicar a facilidade ou clareza com que partes da cidade podem ser reconhecidas e organizadas: [...] *a cidade legível seria aquela cujos bairros, marcos ou vias fossem facilmente reconhecíveis e agrupados num modelo geral (LYNCH, 2010).*

No estudo de Lynch (2010), os caminhos foram considerados como os principais elementos estruturadores da percepção ambiental pelo fato de as pessoas perceberem a cidade enquanto se deslocam por eles. Estes estruturam não apenas a sua experiência, mas também os outros elementos da imagem da cidade. Os caminhos podem adquirir especial relevância na medida em que concentram um tipo especial de uso (ruas com comércio intenso); apresentam qualidades espaciais

diferenciadas (muito largo ou muito estreito); apresentam um tratamento intenso de vegetação; apresentam continuidade; são visíveis de outras partes da cidade, ou possibilitam amplos visuais para outras partes da cidade (LYNCH, 2010).

Duas abordagens, que se destacam nas ideias de Lynch (2010), são incorporadas neste estudo. São elas o percurso, [...] *o caminho por onde se estrutura a experiência*, e o uso da análise dos mapas mentais como meio de identificação e caracterização dos elementos referências da paisagem portuária de Vitória.

Os mapas mentais analisados confirmam a importância da paisagem portuária, que tem, no seu porto, juntamente com seus morros referenciais da paisagem, marcos importantes para seus moradores, trabalhadores e turistas.

Nesta cidade de Vitória, que tem como limite o mar e a baía, além de uma imagem associada ao percurso “à beira-mar”, busca-se incentivar um olhar interessado e afetivo sobre essa paisagem, que seja capaz de notar a importância desses elementos referenciais.

A água, como descreve Cullen, fornece-nos o exemplo mais óbvio da imediatez, do contato visual direto entre o homem e o ambiente, porque a transição entre a água e a terra constitui o maior contraste psicológico:

*Cidades à beira-mar deveriam sobre viver o mar, no sentido em que a presença visível do oceano deveria ser apreensível do maior número possível de locais na cidade (o que não significa um horizonte permanentemente coberto de água, mas talvez o brilho da reminiscência, ou a indicação do abismo, ao fundo de uma rua). Para a cidade do litoral, o mar é a sua razão de ser (CULLEN, 2010).*

Lynch, detalhando os limites de duas regiões fortemente contrastantes, na transição água-terra numa região costeira, defende que elas se constituem como poderosas impressões visuais.

*Uma maneira de aumentar a visibilidade de um limite consiste em aumentar seu uso ou suas condições de acesso, como acontece, por exemplo, quando a parte da cidade à margem das águas é aberta ao tráfego ou ao lazer. Outra maneira seria a construção de limites bem altos, visíveis de longe. A característica essencial de um marco viável, por outro lado, é sua singularidade, o contraste com seu contexto ou seu plano de fundo (LYNCH, 2010).*

Na busca de ampliar o entendimento da paisagem de Vitória, caracterizada pela justaposição de morros, baía, aterros e seu conjunto edificado, destaca-se que o crescimento e a expansão urbana foram orientados pela configuração geomorfológica do seu território.

*As áreas urbanas expandiram-se de modo a aproveitar ao máximo as zonas disponíveis para ocupação, espremidas entre o mar e a montanha, tendo como suas fronteiras o Maciço Central, que se concentra na porção centro-oeste da ilha, e a Baía de Vitória, que teve sua linha d'água redefinida por aterros, ora sobre suas águas, ora sobre os manguezais (VITÓRIA, 2012).*

Esses dois elementos da paisagem e estruturadores do sítio urbano, o Maciço Central e a Baía de Vitória, foram delimitadores da expansão da cidade. As áreas baixas e alagadiças foram conquistadas por meio de aterros para edificação de novas áreas urbanas e para implementação do seu porto. Esses aterros transformaram o cenário portuário de Vitória.

A composição da paisagem demonstra que inserções contemporâneas são bem-vindas, quando todos os elementos naturais são respeitados e analisados e poderão ser tratados como referências da contemporaneidade. Como detalha Barbosa:

*Natureza e Cultura operam dando significado à paisagem. A produção da obra urbana se reflete em sua paisagem e é avaliada como produto cultural. Ideologias e ícones são constantemente reformulados em conformidade com a organização física e social da vida humana, influenciando a recriação da paisagem. Dessa forma, a paisagem através de seus espaços livres públicos é capaz de narrar toda a história. Mais do que pontos, centralidades, os lugares físicos representam as relações cívicas reproduzidas espacialmente na paisagem (BARBOSA, 2004).*

Vitória e seu porto, assim como as demais cidades portuárias do Brasil e do mundo, com as devidas adaptações temporais, segundo Hoyle (1989), experimentaram momentos de proximidade e de afastamento, e agora estão em busca da integração porto-cidade, uma relação simbiótica e conflituosa, que será abordada a seguir.

## 1.2. A RELAÇÃO PORTO-CIDADE: SIMBIÓTICA, CONFLITUOSA E SIMBÓLICA (HOYLE, 1989)

A relação de muitas das grandes cidades brasileiras com o mar está intimamente ligada ao papel histórico de seus portos, por um lado, como portas de entrada dos

colonizadores e dos escravos e, por outro, como portas de saída das riquezas (desde o pau-brasil até o café), conforme afirmam Silva e Cocco (1999), trazendo a leitura do antropólogo Darcy Ribeiro, que atribuiu aos “núcleos” portuários um papel duplamente negativo para o Brasil: como elos de submissão à Europa.

Silva e Cocco (1999) afirmam que, ao longo do século XIX, sobretudo das últimas décadas, [...] *os portos deram as costas para as cidades, quase para marcar a ruptura com a era colonial:*

*[...] os portos com o “desenvolvimentismo” foram como que “extraídos” dos respectivos tecidos urbanos para tornarem-se infraestruturas “terminais” de corredores de exportação planejados e gerenciados no nível federal. [...] Por um lado, as cidades redesenharam suas relações com o mar: Quase que para marcar a ruptura com a era colonial, os portos deram as costas às cidades. Os portos constituíam os elos fundamentais de intercâmbio entre cidades fundamentalmente ilhadas com relação à hinterlândia. A questão da modernização do complexo urbano-portuário, nesse horizonte que a história da colonização desenhava na orla brasileira, não se restringe ao desafio de circulação das mercadorias (SILVA; COCCO, 1999).*

No que diz respeito ao estabelecimento de nexos territoriais entre o porto e sua hinterlândia, segundo Silva e Cocco (1999), dois modelos alternativos de modernização aparecem: de um lado, o *hub port* (macroporto concentrador de cargas, esquinas do mundo, superpostos especializados), e de outro, a nova integração entre tecido metropolitano e infraestrutura portuária, com seus respectivos modelos de gestão portuária.

No caso do *hub port*, o porto é visto como um elo logístico desterritorializador, inserido em uma cadeia logística setORIZADA. De modo geral, esse tipo de porto serve principalmente aos interesses comerciais de grandes firmas localizadas na sua hinterlândia ou de grandes armadores que o subordinam dentro de um sistema logístico global. Os exemplos mais emblemáticos de construção de *hub ports* fora das áreas de localização das tradicionais atividades portuárias são os casos de Gioia Tauro (no sul da Itália) e Algeciras (no sul da Espanha).

No segundo modelo, chamado de cidade portuária, o porto é pensado no âmbito do planejamento de um território, que inclui sua hinterlândia mais próxima. Funciona como instrumento de desenvolvimento local e caracteriza-se pela relação de complementaridade que a infraestrutura tem com sua cidade. Essa relação conta, de um lado, com um porto que encontra nas redes sociais urbanas os recursos

empresariais e as competências para aprimorar seus serviços (e otimizar sua capacidade de gerar valor e empregos) e, de outro, com uma cidade que recupera sua relação histórica (e não apenas paisagística) com o mar.

Como nem todos os portos estão associados a uma cidade e nem toda cidade com um porto mantém com ele uma relação de proximidade, cabe aqui uma reflexão sobre os conceitos de cidade-porto e cidades portuárias, para entendimento de suas características, complexidade e desafios. Alguns autores, conceitualmente, diferenciam cidade portuária de cidade-porto, conforme relata Vasconcelos (2011):

*O termo “cidade porto” (port city ou ville portuaire) pode se referir a uma cidade portuária onde houve um porto, agora desaparecido ou inoperante, ou que guarda traços derivados da presença de um porto sem que mantenha com ele uma relação de proximidade (HENRY, 2006, apud VASCONCELLOS, 2011).*

O termo cidade portuária (*cityport* ou *ville port*), ainda segundo Vasconcelos (2011), aplica-se a cidade efetivamente dotada de um porto em operação. Concluindo, no conceito de cidade-porto há uma justaposição e imbricação, enquanto na cidade portuária há interação, complementaridade e interligação.

*O conceito de cidade-portuária deriva da associação estreita entre um porto e a cidade da qual é componente principal. Esta associação pode ser recente ou decorrer de uma forte tradição histórica; pode ser variada e complexa ou limitada e quase insignificante. Pode ser interpretada em termos espaciais, temporais, funcionais, sociais, econômicos ou de planejamento (HOYLE; PINDER, 1981, p. 2, apud SOUSA, 2004, p. 55, apud VASCONCELOS, 2011, p. 32).*

Desse modo, [...] *idades portuárias são aqui entendidas como muito mais que a soma de cidade mais porto (VASCONCELOS, 2011). Cidades portuárias são também cidades de comércio marítimo internacional, que se impõem como protagonistas centrais da globalização, segundo Silva e Cocco.*

*Além do transporte, as praças portuárias, como local de passagem desses inúmeros fluxos do novo processo de circulação, desenvolvem novas competências e um papel econômico central. Elas captam não somente as trocas de mercadorias, mas também, e sobretudo, as trocas de informação que estas praças acompanham necessariamente. Assim o cruzamento desses dados materiais e imateriais coloca as cidades em uma posição privilegiada de coordenação, de interface desses mercados regionais com a mundialização (SILVA; COCCO, 1999, p. 31).*

Silva e Cocco (1999), ao tratarem das novas e antigas funções portuárias, apontam que, historicamente, as cidades portuárias encontram, nas atividades do seu porto,

um dos elementos básicos do seu desenvolvimento econômico. Se a cidade e seu porto souberem assumir as novas funções e as novas dinâmicas apresentadas na atualidade pela globalização econômica, nova localização, redução e integração econômica no nível continental, organização dos transportes e logística, essa dinâmica pode continuar.

A necessidade e o interesse pela interface porto-cidade durante a passagem de uma economia industrial, na qual os atores estão mais presos aos seus territórios, para uma fase, sem precedente na história, de intensificação dos fluxos de comércio e de serviços, geram um papel determinante à relação entre aqueles. As novas relações entre cidades e portos também definem a construção de novos espaços, portanto, uma discussão muito cara à geografia, conforme afirmam Silva e Cocco (1999).

*É na tentativa de entender as novas formas de relação entre porto e cidade e, conseqüentemente, as territorialidades advindas, sobretudo em países emergentes, que este trabalho se define, pois, diferente do que vem acontecendo no Brasil, questionamos o deslocamento da atividade portuária para fora da cidade bem como "a sustentabilidade de uma infraestrutura de movimentação de cargas sem um suporte econômico mais abrangente" (SILVA; COCCO, 1999).*

Entende-se por cidade portuária o resultado de uma estreita associação entre o porto e a cidade, da qual o porto é componente principal e sua relação é baseada na interação e complementaridade entre as ações e o binômio cidade-porto.

Neste estudo, considera-se Vitória como cidade portuária, pois manteve, desde sempre, na função portuária, uma de suas principais forças socioeconômicas, políticas e culturais. Caracteriza-se por uma relação estreita com seu porto, mesmo passando pelas fases de aproximação e afastamento e hoje em busca de aproximação.

Segundo Siqueira (2010), as cidades portuárias sempre constituíram um suporte fundamental no processo de desenvolvimento. Com as exigências dessa interação e as novas estratégias da reformulação urbanística, deveriam estar em sintonia com os objetivos comuns conjugados na relação porto-cidade, buscando sempre a integração das ações de planejamento e gestão.

Considerando que as relações entre porto e cidade são bastante complexas, às vezes harmônicas e simbióticas, outras difíceis e cheias de conflitos, buscar o

desenvolvimento sustentável das cidades portuárias é um grande desafio, como afirmam diversos autores (SILVA; COCCO, 1999).

Em relação ao desenvolvimento sustentável, importa a contribuição de Llovera (1999), que defende que é na negociação e no acordo porto-cidade, para o impulso de uma estratégia de transformação e modernização de todas as funções portuárias e para a adoção das novas atividades logísticas, que se pode encontrar uma das chaves básicas para o futuro desenvolvimento sustentável da cidade portuária, desenvolvimento que, como as grandes questões que os portos modernos devem enfrentar na atualidade, se constitui no desafio mais importante para o seu futuro, com base nas relações territoriais e econômicas com a sua cidade, pois elas implicam transformações da paisagem portuária.

Esses temas podem ser resumidos nas seguintes questões, segundo Llovera (1999):

- a) **oferecer alternativas válidas, econômicas e sociais**, para o porto e a cidade, incluindo **os espaços portuários históricos**, que as novas condições de transporte marítimo estão deixando **obsoletos**;
- b) **modernizar as estruturas portuárias tradicionais**, adaptando os equipamentos e a aparelhagem, sobretudo a organização, a gestão e o financiamento, às novas exigências de custos econômicos, eficiência e qualidade atualmente requeridos pelo comércio internacional;
- c) encontrar **fórmulas criativas de cooperação efetiva porto-cidade** e de financiamento conjunto pelos diferentes agentes (públicos e privados), para a incorporação dos novos espaços de que as modernas atividades vinculadas à organização e à logística do transporte necessitam na atualidade.

Essas três questões levantadas, de ocupação dos espaços obsoletos, modernização das estruturas portuárias tradicionais e necessidade de cooperação entre os agentes públicos e privados, são importantes para que as relações porto e cidade se deem de forma harmônica e compartilhada, pois de sua boa condução, com a integração dos planos e projetos, é que depende a qualidade dos impactos na paisagem, se positiva (ganhos) ou negativa (perdas ou rupturas).

Aliada à boa condução, junto dos agentes públicos e privados responsáveis pelo planejamento das cidades e dos portos, também é importante garantir a participação dos diversos atores interessados, que moram ou trabalham em lugares servidos pelas atividades portuárias e delas usufruem, ou simplesmente contemplan a paisagem portuária no seu dia a dia.

Essas demandas precisam ser inseridas nas pautas das organizações não governamentais, como é o caso da Rede Internacional de Cidades Portuárias –IACP<sup>9</sup>.

Nos estudos da IACP, como resultado da Conferência Anual Waterfront Center, realizada em Nova York em outubro de 2011, foram consolidados três conceitos como contribuição para a abordagem da relação porto-cidade:

**Conectividade:** termo que quer dizer *restaurar o acesso público à água*.

**Comunidade:** termo com duplo significado: *"desenvolver a comunidade", mas também "criar uma comunidade de atores para se desenvolver"*.

**Senso de lugar e identidade:** termos que se referem à *necessidade da manutenção de uma "arqueologia do cais", que é um lembrete de que as frentes de água eram originalmente lugares onde as pessoas trabalhavam*.

Garantir o acesso público nas intervenções das bordas d'água, integrando cidade e porto; desenvolver uma comunidade portuária com grupo de atores interessados pode ser a grande alternativa para se alcançar a relação porto-cidade.

Cidade e porto acabam perdendo oportunidades de desenvolvimento e crescimento conjunto, com um modelo de gestão integrada que aproveite as condições favoráveis de ambos e que potencialize os fatores de crescimento endógeno do porto, da cidade e da sua hinterlândia, sendo essa, talvez, uma grande alternativa para o desenvolvimento sustentável das cidades portuárias.

---

<sup>9</sup> A AIVP, com sede em Le Havre, organiza regularmente eventos internacionais que são quase que obrigatórios aos atores do desenvolvimento das cidades portuárias. Essas diversas formas de manifestações se inscrevem na agenda das cidades e portos afiliados ou por iniciativa de seu Conselho de Administração, por meio de contatos internacionais, intercâmbio de experiências, valorização de projetos e realizações.

O desafio é tentar buscar mecanismos e instrumentos para integrar as práticas de gestão e desenvolvimento dos portos e cidades a fim de alcançar o desenvolvimento sustentável ao invés de planejar as questões estruturais dos portos e da sua infraestrutura logística separadas dos planos de desenvolvimento das cidades portuárias, porque é no território que estão as limitações e é no território que a paisagem é desenhada.

As mudanças na interface cidade-porto, segundo Vasconcelos (2011), ganharam destaque pela primeira vez em 1982, na obra *The port-urban interface: na área in transition* de Yehuda Hayuth (1982), que identificou transformações que enfraqueceram os tradicionais elos espaciais e funcionais entre cidade e porto. *Dentre essas mudanças, destacam-se os desenvolvimentos tecnológicos dos transportes marítimos, o reconhecimento por parte da cidade do valor das zonas costeiro-portuárias urbanas e a emergência de sistemas intermodais* (VASCONCELOS, 2011, p. 35).

As muitas dimensões conceituais da interface porto-cidade caracterizam-se ora pela cooperação, interdependência e integração entre cidade e porto, ora pela competição e disputa por áreas para desenvolvimento de novas atividades.

Vasconcelos (2011) também defende que, dentro do conceito interface porto-cidade, se deve buscar o interesse comum por meio de processos participativos. As tendências contemporâneas que tratam da segregação espacial das cidades portuárias e explicam a migração dos terminais portuários para lugares periféricos mais adaptados às necessidades da logística intermodal e do redesenvolvimento das áreas urbano-portuárias abandonadas e sua renovação devem ser objeto de diálogo entre seus responsáveis para buscar soluções integradas.

*Os espaços da interface cidade/porto constituem um território em mutação onde se aplicam estratégias através das quais as cidades e portos algumas vezes se ignoram e em outras se enfrentam. Apesar disso, tendem progressivamente a converterem-se em espaços do diálogo e de cooperação. De fato, a reestruturação dessas áreas, tanto pelos esforços que requerem quanto pelo potencial que representam, requerem o envolvimento de todos os atores locais com fim de criarem uma dinâmica própria que favoreça o desenvolvimento econômico, sustentável e humano das praças portuárias. Instaurar associações e processos realmente consultivos em prol do interesse comum. É, sem dúvidas, o verdadeiro desafio que as cidades portuárias enfrentam hoje* (BOUBACHA, 1997, apud VASCONCELOS, 2011).

A troca de experiências de natureza global e local tem sido importante para analisar casos principalmente de remodelação das áreas portuárias ociosas ou abandonadas – os *waterfronts*, entendidos como espaços da zona costeira urbana.

*[...] waterfronts são uma porção do espaço portuário, situado na interface física da cidade e do porto. É um território de transição, marcado pela convergência de funções urbanas, industriais, portuárias. Portanto, um espaço de interferências e convivências múltiplas, com ordenamento confuso em termos arquitetônico, espacial e social (VASCONCELOS, 2011).*

Na busca de métodos para abordar a interface porto-cidade na leitura das transformações na paisagem portuária, foi também importante analisar o “Modelo de organização do *Waterfront*” proposto por Hayut (1988), que, segundo Vasconcelos (2011), considera as mudanças dos portos e das cidades portuárias sob o aspecto das mudanças tecnológicas, logísticas e econômicas.

*Se no início de sua formação cidade e porto viveram em harmonia, baseados nas inter-relações de proximidade e dependência, as mudanças que aconteceram a partir do século XIX trouxeram fases intercaladas de aproximação e afastamento, tendo a Revolução Industrial como marco histórico dessa mudança. Traços e características comuns, que levam a importantes sínteses que têm papel importante no planejamento para buscar a integração de ações, tanto para as autoridades portuárias e como para os dirigentes das cidades, inclusive chamando seus cidadãos a participar dessas decisões (HAYUT, 1988, apud VASCONCELOS, 2011).*

Sintetizando as mudanças das cidades portuárias e dos portos destacam-se as mudanças tecnológicas e logísticas, como o aumento do tamanho da frota marítima, os novos métodos de manipulação das cargas e de funcionamento logístico, pelo lado do porto, que contribuem para a transformação da paisagem ante a necessidade de obras de dragagem, aterros, e a containerização, que torna obsoletos seus armazéns e silos.

Dos modelos para estudar a interface porto-cidade elencados por Vasconcelos (2011), o escolhido para identificar as características das diferentes fases da paisagem portuária de Vitória foi o modelo proposto por Hoyle (1989), com as devidas adaptações temporais.

O modelo de Hoyle (1989) propõe a análise das mudanças dos elos entre porto e cidade para compreender essa complexa e simbiótica relação, dividida em etapas que caracterizam essa relação porto-cidade, comum na dinâmica das cidades portuárias, ora de proximidade, ora de afastamento e, atualmente, em busca da aproximação.

Para Vasconcelos (2011), foi Hoyle quem consolidou o conceito de interface porto-cidade na escala mundial:

*Utilizamos como referencial estruturador as fases de aproximação e afastamento de B. S. Hoyle, realizando as devidas adaptações temporais entendendo que a cidade portuária está aberta ao impacto de várias dimensões – espacial, econômica, funcional, tecnológica, política e ambiental (VASCONCELOS, 2011).*

O método proposto por Hoyle (1989) pode auxiliar a compreensão das mudanças, na visão dominante que prevaleceu até o final da década de 1990. Ao invés de enfatizar o desenvolvimento da infraestrutura portuária, ele partiu de uma perspectiva cronológica, observando as mudanças dos elos entre porto e cidade, em cinco períodos temporais, conforme Quadro 1.

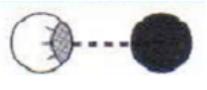
Quadro 1 – As etapas da evolução da relação porto-cidade.

ETAPA	SÍMBOLO		PERÍODO	CARACTERÍSTICAS
	Cidade	Porto		
I - Porto-Cidade primitivos			Antiguidade/ Medieval Até o século XIX	Íntima associação espacial e funcional entre cidade e porto
II - Porto-Cidade em expansão			Século XIX – início do século XX	Rápido crescimento comercial/industrial, forças de crescimento para o porto desenvolver-se mais além do limite com a cidade, com cais linear e indústrias de carga fracionada.
III - Porto-Cidade industrial moderno			Metade do século XX	O crescimento industrial (especialmente as refinarias) e a introdução de contêineres/ro-ro (roll-on/roll-off) impõe ao porto a necessidade mais espaços
IV - Recuo da frente marítima			1960-1980	As mudanças na tecnologia marítima induzem o crescimento das áreas de desenvolvimento industrial e marítimo separadas
V - Remodelação da frente marítima (waterfront)			1970-1990	O porto moderno consome grandes áreas (de terra/mar): renovação urbana do núcleo original

Fonte: Hoyle (1989), *apud* Vasconcelos (2011).

Segundo Vasconcelos (2011), complementando o trabalho de Hoyle, dois pesquisadores, Llaquet e Henry, apresentam em seus estudos uma nova etapa, retratando a tendência das últimas décadas de integração entre porto e cidade, por meio da renovação dos laços (Quadro 2).

Quadro 2 – Complementando as etapas da evolução da relação porto-cidade.

ETAPA	SÍMBOLO	PERÍODO	CARACTERÍSTICAS
VI - Renovação dos laços cidade-porto		1980-200	A globalização e a intermodalidade transformam o papel dos portos: novas associações cidade-porto; a reconversão urbana estreita a integração cidade-porto

Fonte: Llaquet (2004) e Henry (2006), *apud* Vasconcelos (2011).

O modelo proposto por Hoyle (1989) para a escala mundial, por meio de uma perspectiva histórica e cronológica define cinco etapas, como discriminadas a seguir:

Na etapa I – **Proximidade e dependência** – porto e cidade unidos coexistem em estreita interdependência funcional e espacial, no período da Antiguidade/Medieval ao século XIX.

Na etapa II – **Porto e Cidade em expansão, na metade do século XX** – o rápido crescimento comercial e industrial força o porto a se desenvolver além dos limites da cidade.

Na etapa III – **Porto-Cidade Industrial Moderno, na segunda metade do século XX** – com a aceleração do crescimento industrial, ocorre o afastamento e a busca por novos territórios.

Na etapa IV – **Recuo da Frente Marítima, nas décadas de 1960 a 1980** – as mudanças da tecnologia marítima provocam o recuo do *Waterfront*.

Na etapa V – **Reaproximação Cidade-Porto, décadas de 1970 a 1990** – a expansão do porto moderno demanda mais espaços; iniciam-se os projetos de reconversão das áreas abandonadas e de renovação urbana do núcleo original.

Como propõe Vasconcelos (2011), à contribuição de Llaquet (2004) e Henry (2006) uma sexta etapa é acrescida:

Etapa VI – **Renovação dos laços cidade-porto** – retrata a tendência das últimas décadas de integração entre porto e cidade.

Na análise da interface cidade-porto, os estudos realizados por Vasconcelos (2011), em sua tese de doutorado, adaptam as fases de Hoyle (1989) para a realidade brasileira e especificamente para a cidade de Vitória, com as alterações temporais necessárias. Essa relação é caracterizada em quatro etapas, considerando-se que a terceira e a quarta fases aconteceram juntas, e a sexta etapa, de “Renovação dos laços cidade-porto”, ainda não ocorreu em Vitória, conforme a autora em referência.

Na etapa I, definida por Hoyle como **Porto e Cidade Primitivos** e por Vasconcelos como de proximidade e dependência, porto e cidade unidos coexistem em estreita interdependência funcional e espacial, tendo como limite temporal o século XIX. Vasconcelos (2011) defende que esta etapa aconteceu em Vitória no período de 1892 (Moniz Freire) a 1940 com a construção do Cais de Atalaia, em Vila Velha.

Em Vitória, segundo Vasconcelos (2011), essa proximidade manteve-se até o início do século XIX, quando o principal elo entre os dois foi a cafeicultura. Vitória se consolidava como capital e se desenvolvia como centro comercial, e o porto, como escoadouro de relevância nacional.

*Este é um momento onde o Estado do Espírito Santo ganha autonomia administrativa, política e econômica. Isso se reflete nas ações dos governadores, com destaque para os Governos de Jerônimo Monteiro e Florentino Ávidos, que urbanizam a capital e tentam ganhar os territórios do interior com a imigração européia e a construção de vias de comunicação. O porto é a porta de entrada de imigrantes e de saída do café (VASCONCELOS, 2011).*

Na etapa II, definida por ambos como **Porto e Cidade em Expansão**, o rápido crescimento comercial e industrial, ocorrido no período entre o século XIX e início do século XX, forçou o porto a se desenvolver além dos limites da cidade, ultrapassando seus limites territoriais.

No caso de Vitória, esse período foi delimitado entre dois marcos históricos que remetem a noções associadas à expansão da cidade e do porto. Conforme afirma Vasconcelos (2011), o início desta fase é a diversificação da movimentação portuária, com a exportação de minério de ferro da CVRD, em 1942, proporcionando a paulatina substituição do café pelo minério. Trata-se do sinal da chegada da industrialização.

*Trata-se do sinal da chegada da industrialização. O porto, para atender às demandas da movimentação do minério de ferro, expande-se para o outro lado da baía, em Vila Velha. Trata-se da separação física e funcional da cidade e do porto de Vitória (VASCONCELOS, 2011).*

O final dessa fase é marcado pela instauração de novo terminal especializado em região afastada da Baía de Vitória, o Porto de Tubarão (1966). Este simboliza tanto a relação porto-indústria moderna, quanto o recuo da atividade portuária para uma área mais ampla e mais afastada do centro urbano, abalando a unidade urbano-portuária.

Na etapa III, **Porto-Cidade Industrial Moderno**, na segunda metade do século XX, segundo Vasconcelos (2011), com a aceleração do crescimento industrial, vinculada ao aumento das atividades portuárias das empresas industriais, novas instalações na área portuária (containerização) e o surgimento de modernas embarcações (navios porta-contêineres, navios com sistemas *roll-on/roll-off*) produzem modificações importantes nos laços tradicionais existentes entre porto e cidade: cidade e porto se afastam.

*Os aterros e os armazéns, inseridos na paisagem, rompem definitivamente essa unidade porto-cidade, alterando radicalmente a relação da cidade com a baía, impedem progressivamente, nesta faixa de orla, o acesso físico e visual do habitante de Vitória com o mar (VASCONCELOS, 2011).*

Na avaliação de Vasconcelos (2011), em Vitória, essas etapas se superpõem temporalmente e caracterizam-se pela chegada da industrialização com o Porto de Tubarão (1966) e da containerização, com o Cais de Capuaba (1980), exemplificando o afastamento da cidade e do porto no período de 1960 a 2000.

Na etapa V, **Remodelação da Frente Marítima (*Waterfront*)**, conforme classificação de Hoyle, denominada por Vasconcelos de Reaproximação Cidade-Porto, ocorrida muito timidamente em Vitória, desenvolve-se, na década de 1970 a 1990, com a expansão do porto moderno que demandou mais espaços; iniciam-se os projetos de reconversão das áreas abandonadas e a renovação urbana do núcleo original.

Em Vitória, segundo a autora em referência, esta etapa aconteceu timidamente, a partir do início do século XXI, com a mudança dos interlocutores municipais e da autoridade portuária.

Como contribuição de Llaquet (2004) e Henry (2006), citados por Vasconcelos (2011), a etapa VI, **Renovação dos Laços Cidade-Porto**, caracteriza-se pela reconversão urbana, retratando a tendência das últimas décadas de integração entre porto e cidade. Segundo Vasconcelos (2011), esta etapa não aconteceu em Vitória, entretanto observam-se algumas pequenas intervenções integradoras no binômio cidade-porto.

Baseado na interface porto-cidade proposta por Hoyle (1989), que apresenta uma periodização na escala mundial, e em Vasconcelos (2011), que adapta essa periodização com base em Vitória, este estudo propõe uma periodização para identificação das transformações da paisagem portuária de Vitória, relacionando as fases da interface porto-cidade, identificando os marcos referenciais que caracterizaram cada período.

### 1.3. O MÉTODO DE IDENTIFICAÇÃO E CONSTRUÇÃO DOS ELEMENTOS REFERENCIAIS DA PAISAGEM DE VITÓRIA – MENDONÇA (2005)

O método de identificação e construção dos elementos referenciais da paisagem (MENDONÇA, 2005)<sup>10</sup> foi identificado como o mais adequado para relacionar Vitória à paisagem do porto a despeito das diversas transformações na paisagem portuária. Os percursos e as abordagens histórica, participativa e técnica contribuem para identificar e caracterizar os elementos referenciais da transformação da paisagem portuária de Vitória.

A estruturação do método, segundo Mendonça (2005), baseia-se em indicações metodológicas já existentes e nos percursos, propostos por Cullen (2010) e Lynch (2000), com registro sequencial de imagens e análise das perspectivas.

---

<sup>10</sup> O método propõe atuar na identificação de elementos paisagísticos marcantes por meio da classificação/interpretação de seus atributos e no estudo de ocupação do entorno que favoreçam a permanência ou a retomada dos elementos referenciais da paisagem pautando-se na manutenção da identidade e no fortalecimento da cidadania (MENDONÇA, 2005).

*O princípio para identificação das referências paisagísticas segue neste estudo literatura clássica no âmbito da percepção ambiental urbana, como Gordon Cullen e Kevin Lynch. Ambos valorizam o percurso ao longo do qual as paisagens são contempladas, como veículo por onde são viabilizados impactos, surpresas e emoções. O registro de imagens sequenciais e as análises de perspectivas onde a implantação da edificação é percebida de modo a direcionar e qualificar o percurso fazem parte de abordagens orientadas por Cullen (1983). A indicação de percurso (vias) e marcos (pontos marcantes) como dois dos cinco elementos a serem analisados em estudos urbanos, bem como o exame de mapas mentais, como práticas relativas às referências da população apontam o repertório de Lynch (1980) e confirmam sua predileção pelo percurso como ambiente de percepção das referências da paisagem (MENDONÇA, 2005).*

O método foi desenvolvido a partir de sete etapas:

#### **a) Identificação das referências paisagísticas**

A identificação das referências paisagísticas inicia-se a partir do percurso, com registro de imagens sequenciais e de análises de perspectivas em busca da preservação de visibilidades dos referenciais paisagísticos, numa abordagem com critérios de valor histórico, simbólico, cultural, artístico, urbanístico, cênico e ecológico (MENDONÇA, 2005).

#### **b) Eleição dos pontos de vista privilegiados**

Os registros realizados no percurso (o mapeamento, as fotografias e as zonas de visualização) junto com as referências históricas específicas, a partir da identificação dos elementos referenciais, servirão para a escolha dos pontos de vista a serem privilegiados. Estes devem priorizar sempre os espaços públicos acessíveis e de intensa circulação de pessoas.

#### **c) Definição dos níveis de percepção desejados**

O método propõe cinco níveis de percepção, a partir da intensidade e da vulnerabilidade da percepção do elemento objeto de análise. A forma, a dimensão e a distância são aspectos importantes para análise e definição dos níveis de percepção a serem mantidos.

#### d) Potencial de visibilidade

Definida a zona de visualização do elemento, isto é, as áreas onde cada elemento referencial pode ser visto, é necessário o mapeamento da localização e porte das construções existentes, para elaboração da simulação gráfica que será utilizada para análise da ocupação futura (Figura 4).

Figura 4 - Eleição dos pontos de vista, zonas de visualização e níveis de percepção.

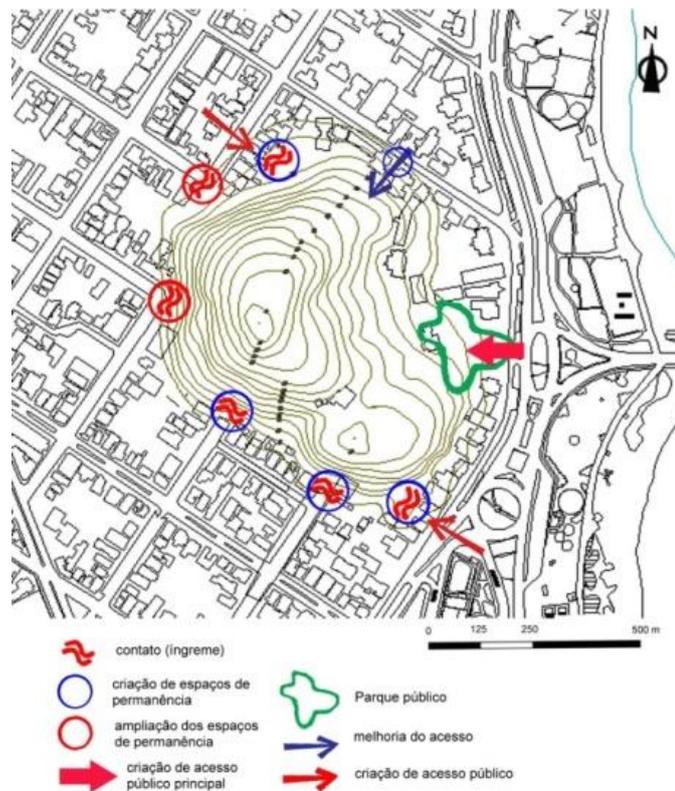


Fonte: Mendonça (2004).  
Nota: Desenho e fotos de Daniela Pereira.

#### e) Garantia de acessibilidade ao referencial paisagístico

É imprescindível mapear, em campo, as possibilidades de acesso ao referencial paisagístico, garantindo sua manutenção e/ou recuperação (Figura 5).

Figura 5 – Acessibilidade ao elemento conjunto referencial.



Fonte: Mendonça (2004).

Nota: Desenho e fotos de Daniela Pereira.

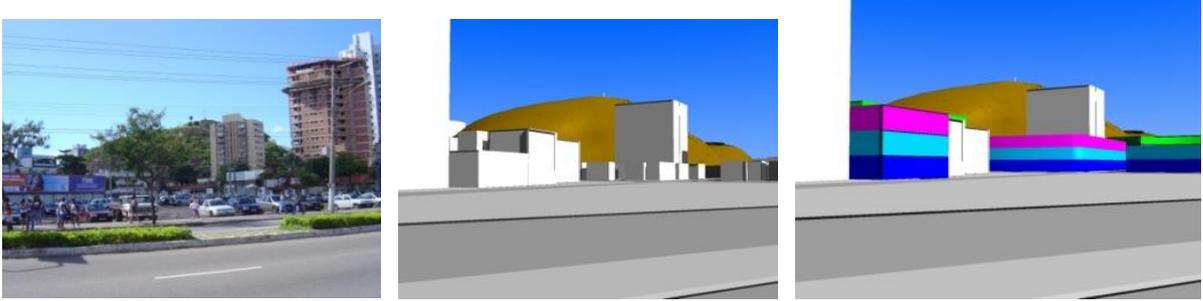
## f) Simulação gráfica para determinação de formas futuras de ocupação urbana

A modelagem ou simulação gráfica, a partir dos pontos de vista eleitos, instrumento importante para planejar as formas de ocupação futuras. Pode definir possíveis áreas “não edificantes”, ou mesmo propostas de demolições, para recuperar importantes cones de visualização, podendo ser base também para revisão de índices urbanísticos e nova configuração urbana que comprometam e/ou garantam a visualização de determinadas paisagens.

## g) Proposição de instrumentos urbanísticos complementares

Definida a forma de ocupação do entorno do elemento paisagístico, são determinadas as propostas de índices urbanísticos (gabarito e afastamentos, entre outros) por meio dos instrumentos jurídicos de gestão urbana das cidades, mediante três registros: o atual, o Plano Diretor Urbano – PDU vigente e a proposta futura (Figura 6).

Figura 6 – Simulação gráfica com três registros: o atual, o PDU e a proposta futura.



Fonte: Fonte: Mendonça (2004).

Nota: Foto e desenhos de Daniela Pereira.

Além do zoneamento jurídico, são citados pela autora como instrumentos no contexto de conservação dos referenciais paisagísticos a Transferência do Direito de Construir e o Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, ambos instituídos pelo Estatuto da Cidade em 2001 e recepcionados no PDU de Vitória de 2006.

A partir desses dois referenciais metodológicos adotados, o Método de Hoyle (1989) e o Método de Mendonça (2005), este estudo propõe uma periodização para identificação das transformações da paisagem portuária de Vitória, relacionando as fases da interface porto-cidade, identificando os marcos referenciais que caracterizaram cada período, que serão desenvolvidos nos capítulos a seguir.

Trata-se de uma classificação temporal com foco na paisagem portuária, portanto diferenciada da proposta por Hoyle (1989), que foi aplicada ao caso de Vitória por Vasconcelos (2011).

**PARTE 2**

**A TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM**

**PORTUÁRIA DE VITÓRIA**

Figura 7 – Antigo Cais do Imperador - 1905.



Fonte: Miranda (2001).  
Nota: Adaptado por Tânia Gonçalves.

## **2. A PAISAGEM PORTUÁRIA NO PERÍODO DE 1551 A 1928 - DOS CAIS E TRAPICHES**

Este capítulo procura demonstrar que a paisagem portuária de Vitória, após a construção de cais e trapiches, a partir da ocupação portuguesa no século XVI, não passou por transformações significativas até o início do século XX.

Trata-se de uma paisagem portuária caracterizada inicialmente por um porto incipiente e pela íntima associação espacial e funcional entre porto e cidade, com base no ciclo econômico do açúcar e do café.

Os fatos e elementos que marcaram a transformação na paisagem portuária desse período caracterizado pela implantação dos cais e trapiches são, além dos próprios cais, com destaque para o Cais do Imperador e do Schmidt, o início da construção do porto e da Ponte Florentino Avidos, em 1928.

O início da construção do Porto de Vitória, em 1910, com seus aterros, e a construção do Cais Linear marcam o início dessa transformação da paisagem portuária.

Esses aspectos serão aqui apresentados a partir de abordagem histórica de identificação da paisagem portuária por meio de consulta a outros autores que pesquisaram a história de Vitória, destacando a importância das diversas fortificações e cais construídos e demolidos, ao longo da história. Em conjunto com a consulta aos relatos de viajantes estrangeiros que visitaram o Espírito Santo e a leitura do cotidiano, também serão analisados cartões postais da época e iconografia existente, abordando dados, fatos e elementos que marcaram a transformação da paisagem relacionada ao porto.

### **2.1. A LEITURA DA PAISAGEM PORTUÁRIA NO PERÍODO DE 1551 A 1928**

A cidade de Vitória, ao longo de seus 463 anos, apresenta, no seu exuberante sítio, a baía, o Maciço Central e seus mares de morros, especialmente o Penedo, nosso “Pão de Açúcar”, como elementos naturais estruturadores da paisagem, assim como os

elementos remanescentes arquitetônicos e urbanísticos construídos, ora absorvendo, ora deixando-se marcar pelos impactos dos processos de urbanização ocorridos no século XX.

Vitória começou a cumprir seu destino de cidade portuária entre os séculos XVI e XVII, desde a sua fundação, depois como centro administrativo e comercial da Capitania do Espírito Santo. Os primeiros passos para estabelecimento do Porto de Vitória aconteceram com a criação na cidade, em 1895, da Capitania dos Portos, e, em 1870, de uma escola de aprendizes de marinheiros, como afirma Freitas (2010).

Sua condição de cidade portuária, imbricada com seu porto, foi reafirmada, quando a convicção dos governantes do Espírito Santo de que o porto deveria localizar-se na Ilha de Vitória prevaleceu, [...] *no bojo da ideologia desenvolvimentista quase obsessiva, mesmo contrariando os laudos técnicos, que indicavam o continente tecnicamente mais viável*. Assim afirmam Freitas (2010) e Siqueira (1980):

*Os primeiros estudos técnicos indicavam melhores condições portuárias em Vila Velha, não só pela profundidade natural da baía no lado do continente, como também pela necessidade de uma estação ferroviária no cais. Entretanto, esse estudo foi rejeitado, porque poderia desviar o impulso socioeconômico do comércio de exportação e importação da capital (SIQUEIRA, 1980, p. 106).*

Nos séculos XVI a XVIII, a paisagem portuária de Vitória era caracterizada pelos trapiches, diversos cais de madeira. Os navios atracavam na baía e eram abastecidos ou descarregados nos fundos dos armazéns.

Numa análise qualitativa de identificação das transformações da cidade portuária de Vitória, destaca-se, como primeira representação da paisagem da Vila tipicamente colonial, a *Ilustração do Reys-Boech*, de 1624, de autor desconhecido (Figura 8), que, conforme afirma Reis Filho (2000), constitui-se em documento que registra, ainda que de forma simbólica, a paisagem da Vila de Vitória no século XVII com seu canal de entrada e topografia exuberante.

*No primeiro plano da figura mostra Vila Velha, controlando a entrada do canal e, à sua frente, o morro do Pão de Açúcar e à diante o registro de uma fortaleza, que poderia ser o Forte de São João, construído no século seguinte. Destaque para duas torres de igreja, provavelmente, dos Jesuítas e da Matriz, e ao fundo, sobre uma colina, o que seria uma pequena igreja dos frades franciscanos. O casario, representado como se fosse voltado para a praia –*

à margem do canal, de fato situam-se na borda da cidade alta (REIS FILHO, 2000).

Figura 8 – “Espírito Santo” - Detalhe de uma ilustração do Reys-Boeck – 1624.



Fonte: Miranda (Acesso em 13 set. 2012).

O *Prospecto da Villa de Victória*, datado de 1767, elaborado pelo engenheiro militar José Antônio Caldas (Figura 9), é o documento que registra a paisagem urbana da Vila de Vitória do século XVIII, que revela, segundo Reis Filho (2000), [...] a *aparência da Vila de Vitória, com a perfeição dos demais trabalhos de Caldas*, destacando em primeiro plano a baía, os cais e as embarcações.

*Nele estão retratados alguns aspectos de sua ocupação e destacados na paisagem urbana os edifícios religiosos como a Igreja e Colégio de S. Thiago, com suas duas torres e frontão triangular, o Convento de São Francisco, em sua posição privilegiada, e a igreja Matriz, vista em suas fachadas laterais e de fundos. Observa-se também o aglomerado de casarios de dois e três pavimentos e o Fortim de São Diogo (SOUZA; RIBEIRO, 2009).*

Figura 9 – Prospecto da Villa de Victoria, Capital da Capitania do Espírito Santo.



Fonte: Miranda (Acesso em 13 set. 2012).

Nota: Desenho de José Antônio Caldas (1767).

Essa paisagem colonial *encastelada nas grimpas das montanhas* chama a atenção de quem chega pela Baía de Vitória ou pelo continente e é ressaltada por Derenzi (1995). Destaque para o casario “nascendo do mar” e para as torres assimétricas do Colégio e a Igreja dos Jesuítas.

*Na segunda metade do século XVIII, a capital do Espírito Santo, vista do continente, tem belo aspecto paisagístico. Lembra pequeno feudo medieval, encastelado nas grimpas das montanhas a se espalhar em águas tranquilas de um lago. O casario, nascendo do mar, entremeia-se com restos de vegetação nativa e morre em torno do colégio e matriz. As torres assimétricas de Santiago dão-lhe harmonioso equilíbrio. Equilíbrio que se casa com o plano de fundo, coberto de mata secular e vigorosa. Não há separação definida entre as águas e a terra (DERENZI, 1995).*

Em outro momento, já descreve o início dos aterros e elenca as mercadorias comercializadas nos *embarcadouros e trapiches*.

*O mar entra pela Prainha, e nos baixios de roças Velhas, dilui-se nos mangues, que se confundem com o mataréu das colinas. Nas marés menores descobrem bancos de areia que, pouco a pouco, aterrados, se transformam em embarcadouros e trapiches. [...] O comércio se faz com as capitânicas vizinhas e exporta, para a metrópole, açúcar, algodão, parati, madeira e mandioca (DERENZI, 1995).*

Na *Perspectiva da Villa de Victoria, Capitania do Espírito Santo*, desenhada por Joaquim Pantaleão (Figura 10), no ano de 1805, o maior destaque são as torres sineiras da igreja jesuítica, a igreja matriz e a montanha ao fundo. Mais acima são avistadas a igreja do Rosário, entre a Matriz e o Colégio dos Jesuítas, a Igreja da Misericórdia, antiga Assembleia Legislativa e a Casa de Câmara e Cadeia. Em primeiro plano, os cais, a baía e as embarcações como elementos referenciais da paisagem portuária colonial, conforme relato de Souza e Ribeiro (2009).

*A cidade permaneceu com feições de vila colonial, pouco alterada, não rompendo com seu sítio de implantação, mantendo suas características morfológicas. Destaque também para os cais, a baía e as embarcações, no primeiro plano, que se configuram como elementos referenciais da paisagem portuária colonial. Até o início do século XIX, os templos religiosos ainda dominavam não só a paisagem, mas também a estrutura urbana da Vila de Vitória (SOUZA; RIBEIRO, 2009).*

Figura 10 – Porto de Vitória - Perspectiva da Villa de Victória, Capitania do Espírito Santo – 1805.



Fonte: <http://www.vitoria.es.gov.br/baiadevitoria/>. Acessado em: 13/09/2012.

Nota: Autoria de Joaquim Pantaleão Pereira da Costa, copiada do original no ano de 1811 por José Castanheda.

Em 1810, a paisagem portuária de Vitória, com seu porto como simples cais de madeira, era considerado um bom porto natural.

*Passando o risco de invasões, a cidade vai descendo da elevação e ocupando também as partes baixas. Evoluindo de seu desenho de cidade fortificada, Vitória aos poucos assume uma vocação portuária* (MENDONÇA et al., 2009). Surge um conjunto de pequenos cais que se somam aos atracadouros das casas comerciais exportadoras para escoarem a pequena produção de café que chegava à capital.

Na visão de Derenzi (1995), são destacados os diversos cais, localizados na Planta da Villa de Victória de 1767, de autoria do engenheiro militar José Antônio Caldas (Figura 11), caracterizando a paisagem.

O Cais de São Francisco era uma espécie de canal no mangue do Campinho, em direção à atual Avenida República, [...] *pelo qual singravam as canoas do convento*, segundo Derenzi (1995).

O Porto dos Padres, que se localizava no trecho compreendido entre a atual Avenida República e a General Osório, era onde se faziam as comunicações dos padres jesuítas.

O Cais das Colunas, localizado em frente à escadaria colonial de acesso ao antigo Colégio dos Jesuítas, atual Palácio do Governo, construído em 1859, passou a

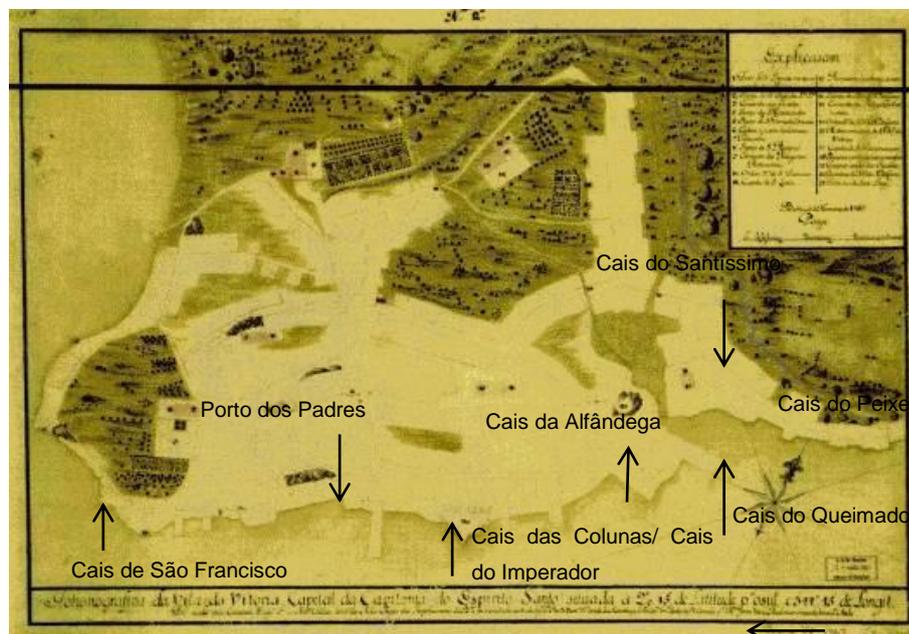
chamar-se “Cais do Imperador” após o desembarque do imperador Dom Pedro II para uma visita à Província do Espírito Santo. Essa escadaria, antes ladeira Padre Inácio, era ladeada por colunas, entre as quais se prendiam correntes de ferro. Daí sua antiga denominação.

O Cais da Batalha, localizado na atual Praça Oito de Setembro, recebeu esse nome em referência aos primeiros combates com os holandeses, em 1625. Foi também conhecido como Cais da Alfândega e Praça Santos Dumont.

O Cais do Peixe, localizado nos fundos dos atuais Correios e Telégrafos, foi construído em 1873 e demolido em 1928.

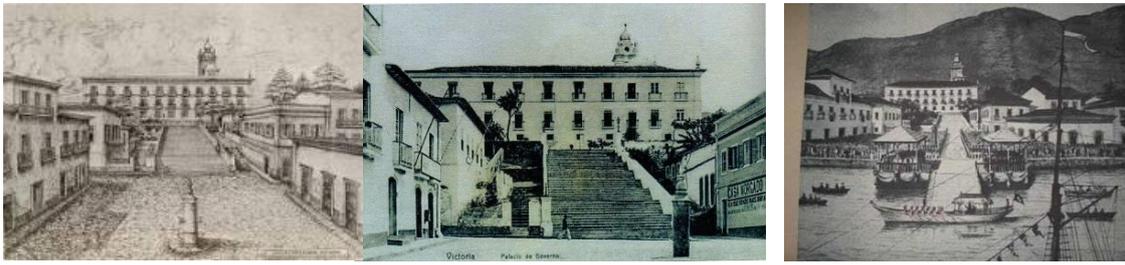
O Cais do Santíssimo, localizado no espaço ocupado pelo atual Cine Teatro Glória, no Governo de Moniz Freire, foi transformado em Jardim Municipal ou Éden Parque. Até 1910 foi cais de embarque para Vila Velha e Argolas, das lanchas a vapor de Eugênio Neto (Figuras 11 a 13).

Figura 11 – Planta da Villa de Victoria – 1767, com a identificação dos cais.



Fonte: Miranda (Acesso em 13 set. 2012).  
Nota: Autoria de José Antônio Caldas.

Figura 12 – Antigo Cais das Colunas / Cais do Imperador (1860); Escadaria do Palácio do Governo (final do século XIX) e Cais das Colunas, preparado para receber ilustres visitantes.



Fonte: Miranda (Acesso em 13 set. 2012).

Figura 13 – Cais da Alfândega; Porto dos Padres – antigo Cais dos Jesuítas (1910) e Antigo Cais de Vitória.



Fonte: Miranda (Acesso em 13 set. 2012).

Conforme Rocha (2008), entre os séculos XVI e XIX, aportaram em nossos trapiches, cais e portos ilustres viajantes estrangeiros, representados por Vasco Fernandes Coutinho (1535), o jesuíta Jácome Monteiro (1610), o holandês João de Laet (1633), Francisco Manoel da Cunha (1811), o príncipe Maximiliano Alexandre Phillip de Neuwied (1815), Auguste Saint-Hilaire (1818), o imperador D. Pedro II e a imperatriz Dona Tereza Cristina (1860), Charles Frederich Hart (1865 e 1867) e a princesa Teresa Carlota da Baviera (1888).

No atual estudo, são destacados os relatos de Saint-Hilaire, de D. Pedro II, de Hart e da Princesa da Baviera, em *Viagem pelos trópicos brasileiros – Província do Espírito Santo* (1888), que contribuem para análise da transformação da paisagem.

A exuberante Pedra dos Olhos é retratada nas palavras do naturalista Auguste de Saint-Hilaire, em 1818, quando da sua visita.

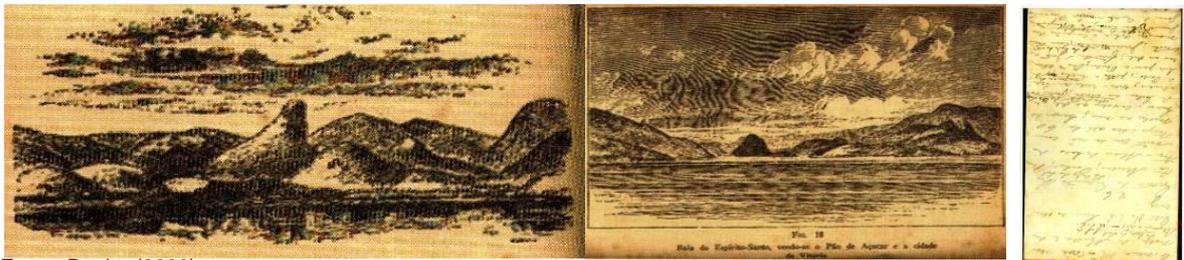
*Entre todas essas montanhas, seria impossível deixar de notar a de Jucutucoara que termina por um rochedo nu, arredondado no topo e cilíndrico. O rochedo de Jucutucoara, realmente, não é cilíndrico como havia parecido quando o avistei. Ao norte esse rochedo é cortado a pique, mas, para sul atira-se num declive acentuado e do lado leste mostra dois amplos*

*buracos arredondados, neles não se tem entrado e, dizem, receberam dos índios o nome que hoje tem (SAINT-HILAIRE, 1974).*

O relato de Sua Majestade, D. Pedro II, descreve sua entrada e desembarque na Baía de Vitória, onde a embarcação ficou fundeada. Nele não escapam os principais detalhes, chamando atenção para os morros do Moreno, da Penha, em Vila Velha, do Maciço Central, com destaque para a Pedra dos Olhos e para o Penedo, além das ilhas, em Vitória, bem como o Mestre Álvaro, em Serra (Figura 14).

*Entrada do Espírito Santo. Moreno; Penha; do lado do Sul. Mestre Álvaro, do lado do Norte, que se vê com tempo claro até 60 milhas ao mar; baixos do Burro e Cavallo ao Sul e da Baleia ao Norte; Ilha do Boi, do Dês. Souto forte do Moreno; Vila Velha na base da Penha; portão e nicho no começo da subida para Penha; Pão d’Açúcar ao Sul; forte de São João do Norte; Jucutuquara o do lado N, com seu mamilo sobre comprido de granito no alto da montanha, boa casa, do Monjardim, genro do capitão-mor Francisco Pinto, do lado do Sul sítio da Pedra d’Água, ou de Santinhos. Fundeamos perto da ponte de desembarque às 9, ¼. Desembarque ao meio-dia (ROCHA, 2008).*

Figura 14– Desenho da Baía de Vitória, vista do Monte “Jucutuquara” e morros de Vitória, com destaque para a Pedra dos Olhos e manuscrito de D. Pedro II.



Fonte: Rocha (2008).

Nota: Descrição de Charles Frederick Hart.

A belíssima descrição de Charles Frederick Hart, cientista canadense que esteve em Vitória entre 1865 e 1867, corrobora essa descrição da paisagem, realçando a função portuária e sua relação com a cidade, *em forma de anfiteatro*, com destaque para o Maciço Central delineado por trás da cidade.

*[...] erguendo-se num anfiteatro, entre belas montanhas, e vista em cheio de mar, forma um guia precioso para o navegante essa montanha cônica, sustentando no topo uma massa semelhante a uma torre, cuja face externa é escavada a leste por considerável caverna, na qual, dizem em tempos passados, se refugiavam os escravos fugitivos; tal é a monhanha chamada Jutuquara ou Frade de São Leopardo, de acordo com Monchez. Sua altura deve ser de 70 pés no mínimo, provavelmente mais (HART, 1870, apud ROCHA, 2008).*

O relato da princesa Tereza da Baviera, em 1888, a qual chegou a bordo do vapor Maria Pia e subiu o rio Santa Maria até Santa Leopoldina, numa canoa de sucupira,

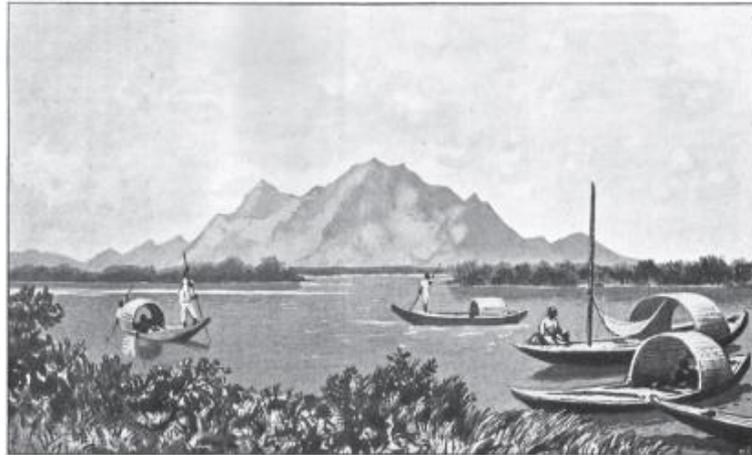
descreve a paisagem e as barçaças que levavam mercadorias e pessoas a um cais próximo à Ilha das Caieiras, como primeiro entreposto, antes de chegar ao Cais de Vitória (Figura 15).

*Nas primeiras duas horas de viagem, a canoa passou o Lameirão a remo e, entrando no Rio Santa Maria, foi impulsionada por grandes varas que atingiam o fundo.*

*De vez em quando, a canoa passava por outra do mesmo tipo, que descia o rio, levando mulheres e crianças, ou regadas de sacos de café. Os remadores eram sempre índios civilizados ou negros.*

*As capoeiras das margens tornavam-se sem interesse para a naturalista: sua vista não podia alcançar panoramas vastos, em virtude das colinas e elevações. Tal ocorreu no pequeno povoado do Porto das Pedras, donde ainda se admirava a serra do Mestre Álvaro (ROCHA, 2008).*

Figura 15 – As barçaças e o Mestre Álvaro, conforme relato da Princesa da Baviera (1888) em *Viagem pelos trópicos brasileiros - Província do Espírito Santo*.



Fonte: Rocha (2008).

Segundo Freitas (2010), as bordas da Baía de Vitória, que transbordam os limites territoriais, impuseram, entre 1830/1860, novas fronteiras, através de aterros, como o do Campinho, e pequenos cais junto ao mar. Em 1910 foi finalizado o aterro do Largo da Conceição e, em 1912, inaugurado, no Campinho, o Parque Moscoso.

Em 1895, Moniz Freire, presidente do estado do Espírito Santo (1892-1896), referia-se à capital como cidade sem infraestrutura, enquanto exaltava as condições do porto como um dos quatro melhores do Brasil:

*Vitória, cidade velha de aspecto colonial, pessimamente construída, sem alinhamento, sem esgoto, sem arquitetura, seguindo os caprichos do território, apertada entre a baía e um grupo de montanhas, não tem campo para desenvolver-se sem a dependência de grandes despesas. Entretanto possui um porto em condições admiráveis, indiscutivelmente muito superior a todos os outros do estado e um dos quatro melhores do Brasil (ESPIRITO SANTO, 1895).*

Vitória, [...] cidade onde as pessoas passeiam, lado a lado, com os navios à beira-mar, que cresceu ao lado dos cais de madeiras e trapiches, desde sempre teve na função portuária uma de suas principais forças da economia, [...] permaneceu restrita em sua área urbana até início do século XX (MONTEIRO, 2008).

No cartão postal mais antigo da coleção, intitulado “Cidade e Porto de Vitória – 1900” (Figura 16), observam-se, em primeiro plano, o casario e a baía, as torres da Igreja de São Thiago, ainda com feições coloniais, e o Cais do Porto, com navio em segundo plano. Ao fundo, porém não menos marcante, o perfil do Maciço Central e do Morro do Mochuara, em Cariacica. Enviado em 1912, o cartão contém a seguinte descrição:

*A cidade de Vitória, conhecida como “Cidade Presépio”<sup>11</sup>, cognome oferecido pelo médico e jornalista Aerobaldo Léllis, em crônica publicada na revista Vida Capixaba, sempre encantou moradores, turistas, marinheiros, viajantes, poetas e compositores, por sua beleza natural e arquitetônica (LIMA JÚNIOR, 2000).*

Figura 16 – Cartão postal de Vitória: “Cidade e Porto - 1900”.



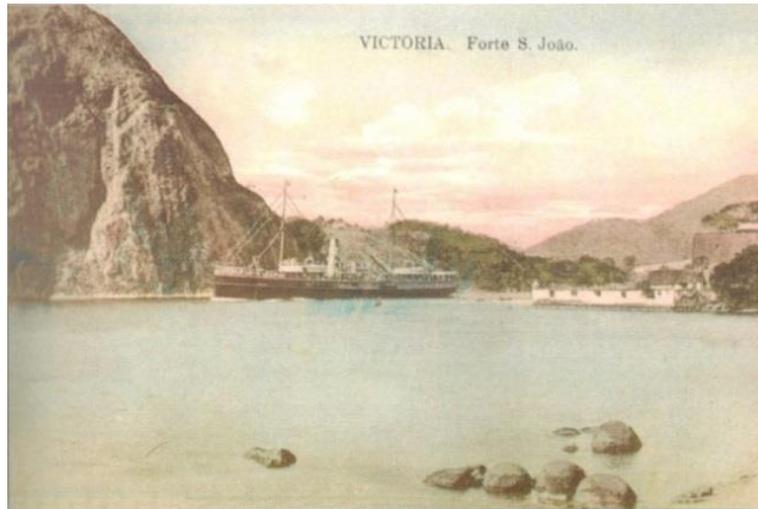
Fonte: Lima Júnior (2000).

<sup>11</sup> Cidade-presépio foi um apelido atribuído a Vitória no início do século 20, referenciando ao pequeno núcleo urbano inserido entre o Maciço Central e as águas da baía, que [...] *transmitiam, ao mesmo tempo, a modéstia da manjedoura, mas também a majestade sacralizada e implícita ao presépio natalino* (MENDONÇA et al., 2009).

*A alegoria da palavra “presépio” – um local onde supostamente nasceu Jesus Cristo – está associada, segundo Jung, à representação desta ambiguidade entre visibilidade e ofuscamento, pois, num local desconhecido e escondido que nasceu aquele que se tornaria o homem mais famoso da Terra, a manjedoura, representando, neste sentido, a junção de vários elementos (nos reinos animal, vegetal e mineral) que só adquiriam sentido se vistos juntos. [...] percebeu-se ainda que o presépio se referia a um sentido mais amplo da palavra, ou seja, na simbologia dum local cuja visibilidade se dava justamente por uma modéstia onde nenhum elemento parecia se sobrepor a outro, mas sim contribuir, numa espécie de dependência, para o destaque total do conjunto* (MONTEIRO, 2008).

No cartão de 1902 (LIMA JÚNIOR, 2000), é possível observar o navio adentrando pelo estrangulamento existente da Baía de Vitória, entre o antigo Forte São João, construído em 1726, antiga sede do Clube de Regatas Saldanha da Gama, e o Penedo, ainda sem o aterro da curva do Saldanha da década de 1940 (Figura 17).

Figura 17 – Cartão postal de Vitória: “Forte São João - 1902” com navio adentrando o estreito canal.



Fonte: Lima Júnior (2000).

No final da primeira década do século XX, Vitória já conseguia centralizar a maior parte do comércio, favorecida pela construção da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, posteriormente Estrada de Ferro Leopoldina, ligando Vitória ao Rio de Janeiro – concluída em 1910 (SIQUEIRA, 2010).

No início do século XX, já se afirmava como principal centro comercial do Estado, mesmo com a crise da Primeira Guerra Mundial. Apesar de não dispor de aparelhamento técnico, já se destacava no contexto nacional como terceiro porto exportador de café do Brasil. Mas a cidade não acompanhava esse desenvolvimento, segundo os políticos daquela época (SIQUEIRA, 2010).

Até então, os navios operavam ao largo, e as mercadorias eram trazidas até aos trapiches por meio de chatas ou flutuantes. Diretamente no cais só operavam embarcações de pequeno porte. Era um transporte precário, sendo um dos motivos da necessidade de construção do porto (VITÓRIA, 2012).

Na Figura 18, observa-se o cartão postal de 1904, com destaque para a ampliação do Porto de Vitória; no outro, de 1910, tem-se a vista de Vitória e de navio operando no primeiro plano, e a cidade com o Maciço Central, ao fundo.

Figura 18 – Cartões postais de Vitória: o Cais do Porto em ampliação e vista de Vitória com navio.



Fonte: Gouveia (2011).

Para demonstrar as perdas na paisagem bucólica de Vitória, do início do século XX, observam-se várias imagens do Porto, ainda como pequeno cais, nos fundos das edificações, sempre presente nas paisagens estampadas nos cartões postais (Figura 19).

Figura 19 – Cartões postais de Vitória: o Cais da Alfândega (1905) e o antigo Mercado da Capixaba (1920).



Fonte: Gouveia (2011).

Inicialmente, o Porto destinava-se ao transporte de açúcar e cereais do interior, passando ao ciclo do “ouro verde” no final do século XIX, que colocou definitivamente o Espírito Santo na rota nacional de exportação. Foi esse o contexto que favoreceu a formulação por Moniz Freire, em 1896, de plano para reaparelhamento do Porto, reestruturação ferroviária e expansão da cidade para a região leste da Ilha de Vitória,

em área seis vezes maior do que a existente, com o projeto de um Novo Arrabalde do engenheiro Saturnino de Brito (CAMPOS, 2004).

Desde a fundação da cidade de Vitória (1551), a vocação portuária marcava sua presença na paisagem com os diversos cais (Cais dos Padres, das Colunas/do Imperador, da Alfândega), aliada à decisão de se instalar o porto em Vitória, e não em Vila Velha (conforme demonstravam estudos técnicos antes do início da construção do Porto em 1910), bem como com as embarcações existentes na época (barcaças e navios de madeira).

O desenvolvimento do Porto trouxe, no seu arcabouço, a necessidade de criação de aterros, saneamento de áreas insalubres, ocupação e urbanização de novos espaços, além do tratamento dos espaços públicos na cidade, que representavam o ideário urbanístico vigente na época (FREITAS, 2010).

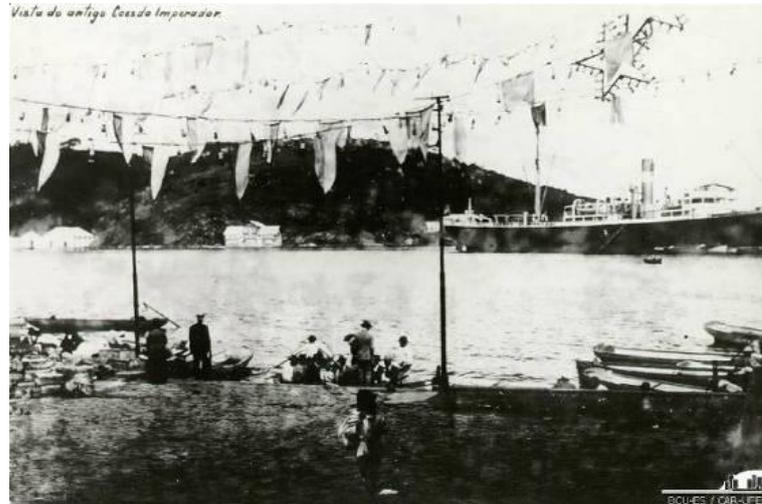
Tudo isso exigia conhecimento e preparo profissional para adequação dos impactos da construção do Porto no meio urbano e respectivas transformações na cidade (VITÓRIA, 2012).

*A partir do século XX ocorre uma série de intervenções no espaço urbano de Vitória, com o objetivo de rompimento com o passado colonial, denominada posteriormente de “obras de embelezamento” da cidade, que foi “ecletizada”. O trabalho de aterro das margens do canal, para expandir o espaço físico, forma uma plataforma onde foram construídos os armazéns e a estação terminal para embarque e desembarque das mercadorias das duas Companhias de Estradas de Ferro – Vitória Minas e Sul do Espírito Santo – modificando definitivamente a linha d’água de Vitória (VITÓRIA, 2012).*

O governo de Moniz Freire, em 1896, marcou o ponto de partida para a urbanização e modernização da cidade de Vitória, conforme afirma Klug (2009): *No século XIX, predominava a horizontalidade nas construções civis de Vitória e a supremacia dos elementos naturais na paisagem.*

Até a década de 1930, o Porto se restringia a Vitória, como pode ser observado na vista de 1905, do antigo Cais do Imperador, com destaque para os catraieiros, no primeiro plano, o porte do navio na Baía e o Morro de Argolas, em Vila Velha, com sua orla ainda sem estruturas portuárias (Figura 20).

Figura 20 – Vista do antigo Cais do Imperador, tomada de Vitória para Vila Velha - 1905, com as pequenas embarcações.



Fonte: Miranda (Acesso em 13 set. 2012).

No final da primeira década do século XX, Vitória já conseguia centralizar a maior parte do comércio, favorecida pela construção da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, posteriormente Estrada de Ferro Leopoldina, ligando Vitória ao Rio de Janeiro – concluída em 1910 (SIQUEIRA, 2010).

Segundo Klug (2009), é interessante observar, na paisagem colonial de Vitória, o destaque dado à conformação das edificações que margeiam a baía em contraponto ao Maciço Central ao fundo, bem como as edificações voltadas para a baía e os navios. Essa paisagem bucólica, com os barcos e navios ancorados nos fundos dos grandes armazéns e casas comerciais, com destaque para o Maciço Central, como pano de fundo, totalmente integrado ao aspecto colonial da cidade do início do século XIX, constitui-se na *Paisagem colonial de Vitória, restrita ao Centro* (KLUG, 2009), conforme Figura 21.

[...] *Vitória não tinha cais no seu sentido moderno e o embarque e desembarque de mercadorias eram realizados nos fundos das casas que se estendiam até a baía, ou em terrenos sem construções que eram reservados para este fim* (KLUG, 2009).

Figura 21 – Porto de Vitória - 1909: vista panorâmica da cidade de Vitória com o Maciço Central ao fundo.



Fonte: Miranda (Acesso em 13 set. 2012).  
Nota: Autor desconhecido.

Complementando os documentos, as imagens, fotografias e relatos dos viajantes estrangeiros, como contribuição da pesquisa denominada *Espaços públicos abertos e o usufruto da paisagem: 1860 a 1916 – Vitória (ES)*, realizada por Bellini (2014), em cinco periódicos<sup>12</sup>, buscaram-se relatos do cotidiano que pudessem colaborar para a leitura da paisagem portuária no Período Colonial.

Nas palavras da autora, esses relatos revelam, [...] *por meio da experiência cotidiana, uma capacidade de concentrar a visão em elementos comuns da cidade e de seu entorno na paisagem de Vitória* (BELLINI, 2014).

Nesta pesquisa, são destacados relatos feitos tanto pelo observador local como pelo visitante estrangeiro, que trazem referências e alusão ao Porto de Vitória e retratam sua relevância para a localidade.

*Em que pese à descrição de um percurso marcado por surpresas e encantos, devido à variedade de formas e de elementos nele dispostos, o autor da descrição que segue contrapõe a beleza inerente à Baía de Vitória às questões referentes à acessibilidade ao Porto, deixando claro que a navegação não era comprometida, corroborando a importância que tinha para o cenário econômico da região* (BELLINI, 2014).

---

<sup>12</sup> Correio da Victoria, O Espírito-Santense, A Província do Espírito Santo, O Estado do Espírito Santo e Diário da Manhã.

Como relata a autora, além do porto, também o posicionamento da cidade, sobre elevação montanhosa, é destacado como elemento que atribui valor estético ao lugar.

*O porto da Victoria é um dos mais bellos do Brazil. A sua entrada descortina-se um panorama de efeitos surprehendedentes. Apesar de rodeado de alterosas montanhas, cujas rochas e lages se estendem em caprichosas fórmias até o canal da entrada, a navegação se faz facilmente até para os grandes transatlânticos.*

*O aspecto da cidade, construída sobre a montanha da margem direita, é também bellissimo [...] (O PORTO..., 1904, p. 2. apud BELLINI, 2014).*

*[...] contempla admirado o panorama attrahente da nossa graciosa bahia, [...] e as maravilhas sublimes de que nos legou a natureza desde o entrar a barra até o ancoradouro ante a inefável placidez das aguas da nossa poética bahia.*

(LYRIO, 1909, p. 3, apud BELLINI, 2014).

Em outra descrição, de Gerson de Macedo Soares, no Diário da Manhã de 1916, que relata com detalhes um passeio marítimo do trajeto da Baía de Vitória, desde a sua entrada até o Porto de Vitória, são destacados na paisagem os elementos naturais: o Morro do Frade Leopardo ou “Jucutucuará” (Pedra dos Dois Olhos), o Penedo, o Mestre Álvaro, a baía e as ilhotas e ilhas; e, como elementos construídos, o Farol de Santa Luzia, o edifício da Escola dos Aprendizes de Marinheiros e o Convento da Penha, localizados em Vila Velha. Do lado de Vitória, destaca-se a descrição das suas margens edificadas, o bonde elétrico e os elementos relacionados ao Porto (DIÁRIO DA MANHÃ, 1916, apud BELLINI, 2014).

*Impressões de Victoria*

*A sahida é o contrario da entrada!*

*Para entrar no porto de Victoria, o navio, safo dos pacotes, demanda o canal, tendo o pharol, o pequeno e bonitinho pharol de Santa Luzia.*

*[...]*

*Á esquerda, lado dos pharoes vermelhos, descobre-se, dentro de uma enseada calma, a Villa-Velha silenciosa, grupo de casas alinhadas em ruas, paredes envelhecidas, pintadas de manchas pretas pelo tempo. Tudo vivendo mansamente, no meio da vegetação, triste à hora da tarde, alegre à hora da manhã, protegido tudo pela serenidade magestosa daquelle... daquelle simples convento.*

*Do outro lado, numa curva, lado dos pharóes verdes, à entrada de um canal, umas embarcações, dragas, e mais além uma espécie de estaleirozinho, tudo das obras do porto.*

*No mais phantasias da natureza: recortes de praias, rendilhados de pedras, feixes e tufos de verdura, sinuosidades de elevações, salpicadas de casinhas, vivendas, fabricas e fazendolas; mais para o interior, morros altos, bonitos, pedras – o Leopardo preparando felinamente um salto, coberto tudo de copas verde-negra.*

*[...]*

*Uma passagem estreita, tendo ainda, a meio uma bóia vermelha a limitar-lhe o canal profundo: – de um lado o colosso, pedra negra enorme, a vir lá de cima em vasta parede vertical, cortando numa linha recta horizontal a superfície espalhada da água, ou a vir lá de baixo, das profundezas, em bloco*

*mássico espinhando para o ar, com a sua cabeça enormemente negra, pregada ao (ilegível); do outro lado, no alto, uma (ilegível) de bondes electricos.*

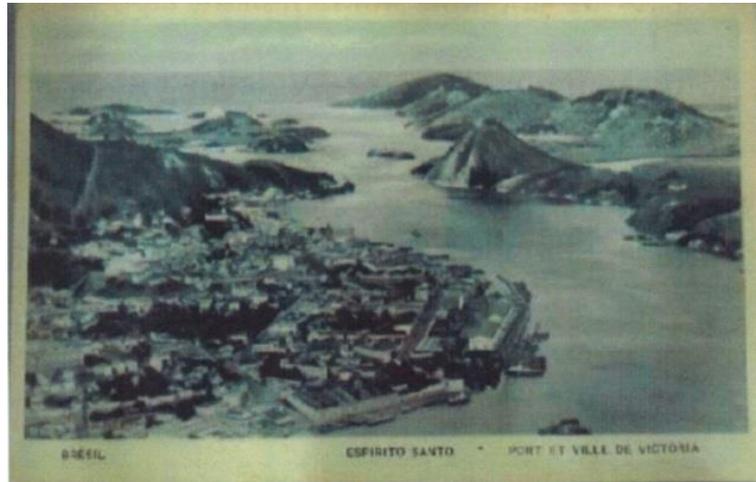
*Alargou-se tudo o bastante para formar um porto, em cuja margem direita foi edificada a cidade, a Victoria.*

*O navio entrou no porto de Victoria por toda essa via sinuosa e apertada. [...] 2-1-916.*

*Gerson de Macedo Soares. (DIÁRIO DA MANHÃ, 1916, apud BELLINI, 2014).*

No cartão postal de 1920, essa vista aérea do Porto traz o conjunto da Baía de Vitória e sua configuração de “mares de morros”, ao fundo, ainda sem os aterros, com destaque para o Penedo. Observa-se, em primeiro plano, o início da construção do Porto, com os aterros, e destaque para os Armazéns 1 e 2, já construídos (Figura 22).

Figura 22 – Cartão postal da vista aérea do Porto (início da sua construção) e Baía de Vitória – 1920.



Fonte: Lima Júnior (2000).

Figura 23 - Cinco Pontes com realce para sua estrutura metálica treliçada.



Fonte: Acervo de Samuel Vieira (2005).

### **3. A PAISAGEM PORTUÁRIA NO PERÍODO DE 1928 A 1942 – DO CAIS LINEAR**

Esse período caracterizou-se pela mudança da fachada marítima com as obras de modernização, construção do Cais Linear do porto e dos armazéns, bem como com a expansão das instalações portuárias para o continente, com o Cais de Minério em Capuaba, em 1939. A chegada da Vale em 1942 é o marco final deste período.

Os fatos e elementos que marcaram essa transformação na paisagem portuária nesse período foram a construção da Ponte Florentino Avidos, em 1928, e a consolidação do Cais Linear do Porto de Vitória, cuja construção, iniciada em 1910, foi paralisada pelo evento da Primeira Guerra Mundial, e somente concluída na década de 1940. Seus aterros colaboraram definitivamente para a mudança da conformação natural da Ilha de Vitória, em conjunto com a construção dos armazéns.

Além da Ponte Florentino Avidos, também a construção do Porto e a do Cais de Minério de Capuaba (1939), denominado Eumenes Guimarães, em Vila Velha, determinaram a expansão do Porto para além da Ilha, o que insere uma nova paisagem para além dos limites de Vitória.

Esses aspectos da transformação da paisagem relacionada ao Porto são aqui apresentados a partir da consulta a outros autores que pesquisaram a história de Vitória e a construção do seu Porto, destacando a importância dos diversos aterros que modificaram a relação da cidade com a baía, por meio da análise de cartões postais da época e iconografia existente, abordando dados, fatos e elementos que marcaram essa transformação.

#### **3.1. A LEITURA DA PAISAGEM PORTUÁRIA NO PERÍODO DE 1928 A 1942**

Nas imagens representativas das transformações da paisagem relacionada ao Porto, no período de 1928 a 1942, seja em cartões postais seja em fotos, destacam-se a construção da Ponte Florentino Avidos (1828), do Porto, com seu Cais Linear e

armazéns, a abertura da Avenida Jerônimo Monteiro e as instalações do Cais do Atalaia, demonstrando o início da expansão do Porto para Vila Velha.

Além da administração de Jeronymo Monteiro (1908-1912), destacam-se os governos de Florentino Avidos (1924-1928) e de Jones dos Santos Neves (1950-1954) como aqueles que promoveram as maiores transformações urbanas de Vitória na primeira metade do século XX (CAMPOS JÚNIOR, 2002, p. 61).

A construção da Ponte Florentino Avidos, em 1928, foi a inflexão histórica desse período. Além de constituir um marco na paisagem, ligou definitivamente a Ilha de Vitória ao continente, abrindo novas perspectivas de comércio marítimo, elevando o Porto de Vitória no âmbito regional e nacional. Sua construção e a ligação férrea com o continente, com as diversas obras de aterros (do Campinho, da Prainha e do Porto) em conjunto com o aparelhamento do Porto marcaram definitivamente a paisagem da cidade de Vitória.

Na Figura 24, destaca-se o primeiro vão da Ponte Florentino Avidos, também chamada de Cinco Pontes, ligando Vitória à Ilha do Príncipe.

Figura 24 – Cartão postal da Ponte Florentino Avidos – 1928.



**Imagem 133:** I. Príncipe - Victoria. Cartão-postal. Autor: desconhecido. c. 1930. Coleção Mário Freire. Acervo da Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo.

Fonte: Gouveia (2011).

A construção do Porto de Vitória resultou em profundas alterações na estrutura física e funcional da cidade, modificando o contorno natural da baía. O enrocamento, os

armazéns e o próprio uso passaram a impedir o acesso direto à baía, como afirma Klug (2009).

*A implantação dos galpões do porto altera radicalmente a relação da cidade com a baía, impede progressivamente, nesta faixa de orla, o acesso físico e visual do habitante de Vitória com o mar. Sua configuração atual remete ao reconhecimento e identificação do Porto de Vitória como conjunto construído de alto valor histórico, cultural e paisagístico (KLUG, 2009).*

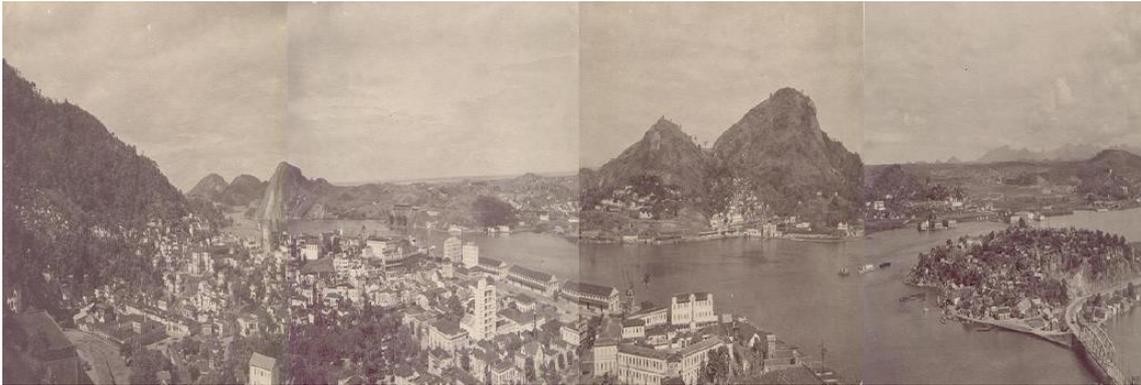
A construção do Porto foi retomada depois do fim da Primeira Guerra, quando já se planejava a construção de armazéns para abrigar as exportações/importações, que aumentaram nas primeiras décadas do século XX, embaladas pelo ciclo virtuoso do café.

Em 1929, foram concluídos os Armazéns 1 e 2, a montagem das pontes rolantes e a iluminação elétrica. Em 1932, com o prolongamento do aterro e a conclusão do Armazém 3, foi conformada uma grande avenida comercial, a atual Avenida Getúlio Vargas.

Na foto de meados do século XX (Figura 25), observam-se os Armazéns 1, 2 e 3, que marcam presença na paisagem e demonstram importância na interface porto-cidade. Destaca-se, à direita, a Ilha do Príncipe, ainda sem o aterro, com a Ponte Florentino Avidos de cinco vãos metálicos, ligando a Ilha ao continente, e um único vão que liga as duas ilhas.

Em Vila Velha observa-se ainda pouca ocupação e sua linha d'água ainda sem aterros. O Cais de Atalaia, a antiga Estação de Vitória a Minas e os morros (do Moreno, do Convento da Penha, o Penedo, do Atalaia e do Pão de Açúcar) sobressaem na borda de Vila Velha. Destaca-se, na vista de Vitória, a permanência da paisagem natural, conformada pela baía e pelos morros, sempre presentes nos desenhos, fotos e nos relatos dos viajantes estrangeiros (VITÓRIA, 2012).

Figura 25 – Vista de Vitória e Vila Velha em meados do século XX, com os três primeiros armazéns já construídos.



Fonte: Miranda (Acesso em 13 set. 2012).

Segundo Siqueira (2010), em Vitória, [...] *as mudanças seguiram a lógica da reforma urbanística nacional*, mudou o sítio primitivo da cidade, sobretudo em relação ao importante elo entre a cidade e o porto.

*As obras de urbanização e organização portuária demarcaram as novas funções da cidade e de seus espaços para novas demandas sociais e econômicas que emergiam na capital, principalmente em função da economia cafeeira.*

*No contexto das transformações urbanas, o porto mudou o sítio primitivo da cidade e, na década de 1920, o cais do porto e a ponte sobre a baía deram a Vitória uma nova fisionomia urbana, intimamente relacionada com as atividades portuárias, marcando a grande e longa parceria entre a cidade e o seu porto (SIQUEIRA, 2010).*

Florentino Avidos (1924-1928) foi responsável pela realização de mais dois aterros na cidade. O primeiro ocorreu no trecho entre a Rua General Osório e o Mercado da Vila Rubim, e o segundo, numa área que vai do Forte São João ao Colégio Salesiano, alargando-se até à Avenida Vitória e abrindo caminho para a futura Avenida Beira-Mar (CAMPOS JÚNIOR, 2002, p. 62).

Em Vitória, os investimentos na área portuária, com os aterros e armazéns inseridos na paisagem, modificaram definitivamente essa unidade porto-cidade, alterando a relação da cidade com a baía. A construção dos armazéns restringiu progressivamente, na faixa da orla, o acesso físico e visual do habitante de Vitória ao mar.

A cidade de Vitória, embalada pela fase desenvolvimentista, lança-se em planos e projetos ousados, como afirma Freitas (2011). Uma das realizações dessa fase

materializa-se na abertura da grande Avenida Jerônimo Monteiro, na década de 1920, como marco da nova ideologia higienista de Haussmann<sup>13</sup> (Figura 26).

Figura 26 – Vista da Avenida Jerônimo Monteiro – 1936.



Fonte: <http://legado.vitoria.es.gov.br/baiadevitoria/> (Acesso em 13 set. 2012).

Essas intervenções permitiram a atracação de embarcações de maior porte e o desembarque e armazenamento de maior volume de mercadorias, modificando definitivamente a paisagem das primeiras décadas do século XX, conforme Figura 27.

---

<sup>13</sup> Georges-Eugène Haussmann Paris (1809-1891), conhecido apenas como Barão Haussmann, foi prefeito de Paris e circunvizinhanças no período de 1851 a 1870. Foi responsável pela reforma urbana de Paris, das quais a principal foi a abertura de novas vias e o alargamento de tantas outras, formando os boulevards parisienses com efeitos cenográficos e com objetivos de escoamento da produção industrial e infraestrutura sanitária e militar.

Figura 27 – Vista do Parque Moscoso e do Porto de Vitória, com destaque para os armazéns do Porto – 1937.

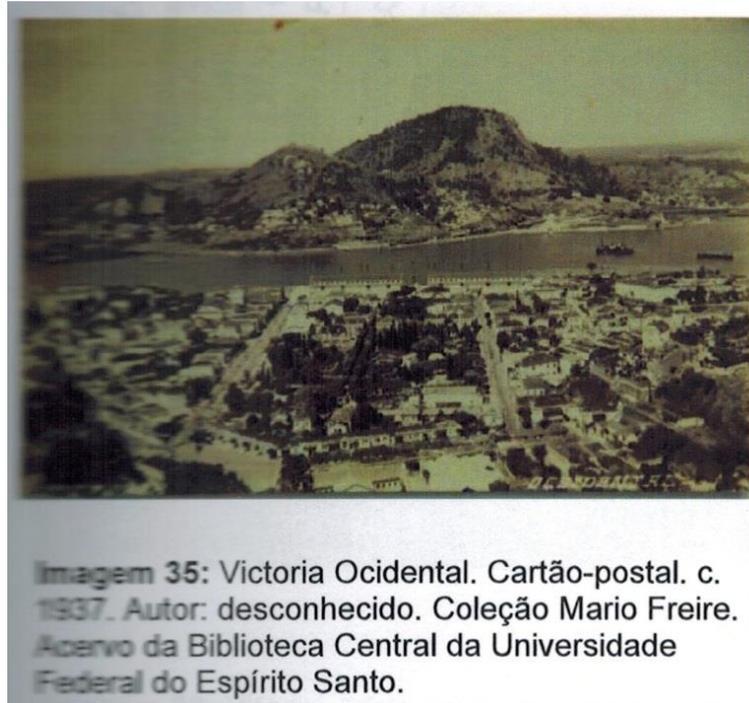


Imagem 35: Victoria Ocidental. Cartão-postal. c. 1937. Autor: desconhecido. Coleção Mario Freire. Acervo da Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo.

Fonte: Gouveia (2011).

Para destacar a importância, na configuração da paisagem portuária, da composição do Cais de Vitória e dos cinco armazéns, recupera-se o relato da abordagem histórica do Plano de Preservação da Paisagem (VITÓRIA, 2012):

*Retrato da linguagem modernizadora do século XX, o conjunto dos armazéns do porto permanece compondo o imaginário da paisagem portuária da cidade de Vitória, configurando-se como conjunto estruturante desta paisagem. As obras de reaparelhamento do porto, associadas à reestruturação ferroviária do estado, planejadas no início da República, contribuíram para alterar consideravelmente a paisagem da cidade, permanecendo, porém, a imagem desta associada à função portuária. Ao longo do século XX esta paisagem manteve-se associada ao porto, visto que a construção de diversos cais na cidade vizinha de Vila Velha ocorria na perspectiva visual do observador presente no Centro de Vitória (VITÓRIA, 2012).*

Em 1931, no governo de João Punaro Bley (1930-1943), foi executado o Plano de Urbanização da Cidade de Vitória (Figura 28), no qual foram indicadas intervenções de remodelação da cidade e a ampliação do Cais do Porto por toda a Avenida Beira-Mar até a Curva do Saldanha. O Plano, desenvolvido pelo engenheiro Henrique de Novaes, que não foi implantado na sua plenitude, propunha também a realização de aterros dos mangues existentes na região de Jucutuquara, justificados por constantes alagamentos ocorridos na região. A proposta de aterro na Praia do Suá e na Praia do

Canto, incorporando as ilhas do Boi e do Frade para expansão da cidade, também não foi executada (FREITAS, 2010).

Figura 28 – Vitória: projeto de Henrique Novaes para expansão da Praia Comprida – 1931.



Fonte: Brígido, *apud* Freitas (2010).

Na década de 1940, ocorreu nova ampliação do Cais e a construção dos Armazéns 4 e 5, complementando a estrutura de armazenamento requerida para os produtos comercializados na época e definindo nova fachada marítima (Figura 29).

Figura 29 – Ampliação do Porto de Vitória e a nova fachada marítima – 1940.



Fonte: Miranda (Acesso em 13 set. 2012).

Em 1941, novo aterro foi proposto para a área entre o Forte São João e Bento Ferreira, dentro do Plano de Valorização Econômica, sob a supervisão de Alfred Agache<sup>14</sup> (Figura 30). A medida tinha como justificativa a recuperação dos mangues, que seriam aterrados parcialmente com o desmonte dos morros e a areia retirada pela dragagem do canal da Baía de Vitória. A intenção era, então, promover uma urbanização da orla com parques e jardins (FREITAS, 2010).

Figura 30 – Planta de remodelação desenvolvida por Alfred Agache – 1941.



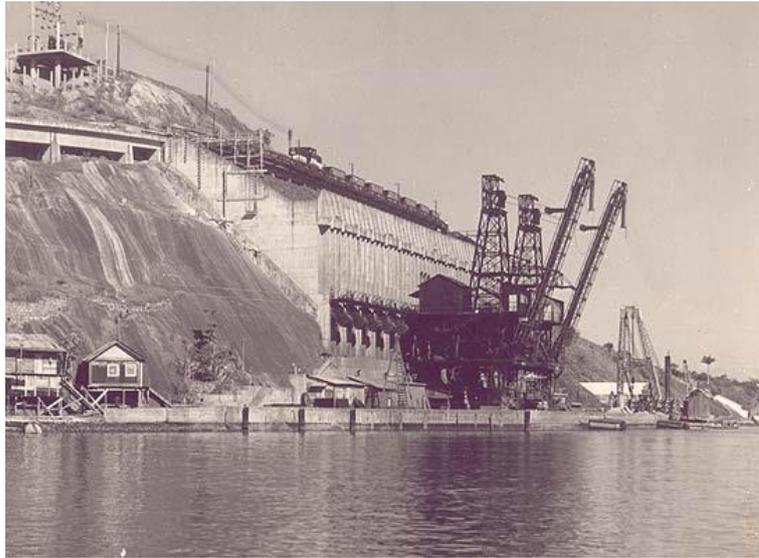
Fonte: Arquivos da PMV-ES.

Os cartões postais e fotos da década de 1940 também registraram as instalações do Cais do Atalaia, 1939 (Figura 29), demonstrando o início da expansão do Porto para Vila Velha, e o Cais Linear do Porto de Vitória com seus armazéns já inseridos na paisagem (Figura 31).

---

<sup>14</sup> Segundo Gomes (2008, p. 12), o aterro da Esplanada da Capixaba fazia parte de um plano urbanístico, de 1947, para a cidade, plano que ficou conhecido como Plano Agache, assim como seu homônimo carioca, por ser supervisionado pelo arquiteto francês Alfred H. Donat Agache, e serviu de referência para parte das intervenções no início dos anos 1950.

Figura 31 – Porto de Vila Velha – 1940.



Fonte: Miranda (Acesso em 13 set. 2012).

Figura 32 – Vista da Praia de Camburi em 1950, tendo como pano de fundo o Morro Mestre Álvaro.



Fonte: Miranda (Acesso em 13 set. 2012).

## **4. A PAISAGEM PORTUÁRIA NO PERÍODO DE 1942 A 1966 – A SEPARAÇÃO FÍSICA E FUNCIONAL DA CIDADE E DO PORTO**

Este capítulo procura demonstrar que a paisagem portuária de Vitória no período de 1942 a 1966, marcado pela chegada da industrialização na economia capixaba, se caracteriza pela separação física e funcional do porto e da cidade, com a expansão das instalações portuárias para o continente: Camburi e Vila Velha.

As infraestruturas constituem inflexões históricas desse período. Dois fatos históricos, que remetem a noções associadas à expansão da cidade e do Porto, marcaram a transformação na paisagem portuária: a instalação da CVRD, hoje Vale, em 1942, e a criação de novo terminal especializado em região afastada da Baía de Vitória, o Porto de Tubarão (1966).

O Porto, para atender às demandas da movimentação do minério de ferro, expandiu-se para o outro lado da baía, em Vila Velha. Em 1959, a CVRD construiu o Cais de Paul, para comercialização do minério, aproveitando a ligação rodoferroviária existente.

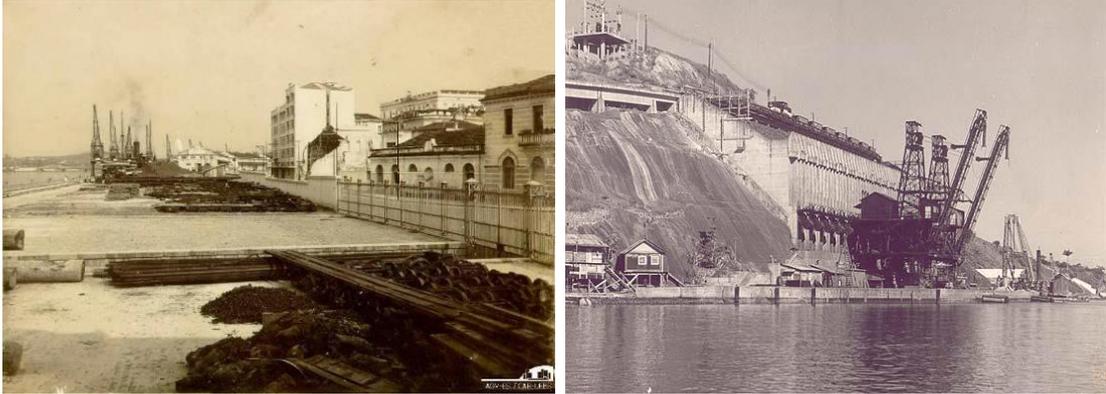
Esses aspectos são aqui apresentados a partir de abordagem histórica de identificação da paisagem portuária por meio de consulta a outros autores que pesquisaram a história de Vitória, destacando a importância dos diversos aterros que modificaram definitivamente a linha d'água. São também analisados os cartões postais da época e a iconografia existente, que demonstram a transformação da paisagem relacionada ao Porto.

### **4.1. A LEITURA DA PAISAGEM PORTUÁRIA NO PERÍODO DE 1942 A 1966**

A paisagem portuária da segunda metade do século XX, com a chegada da industrialização mediante grandes projetos, foi marcada pela construção de uma estrutura portuária separada da original, o Porto de Tubarão, e pela necessidade de atender a novas demandas relativas ao porte dos navios e ao tipo de armazenamento, por contêineres, em Capuaba.

A industrialização consolidou a transformação da paisagem natural e urbano-portuária da Ilha de Vitória e de seu entorno imediato, na ilha e no continente, como podemos observar na Figura 33.

Figura 33 – Ampliação do Porto de Vitória (1940) e do Porto de Vila Velha (1940).



Fonte: Miranda (Acesso em 13 set. 2012).

A Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), criada em 1904, percorre, da Estação Central de Belo Horizonte até a Estação Pedro Nolasco, em Cariacica, 644km, e é a única ligação diária entre duas capitais no Brasil.

Nessa época, o minério era transportado de Minas Gerais por trem até a Estação Pedro Nolasco e em caminhões até o Cais do Porto de Vitória, local em que ficava estocado para o carregamento nos navios (VALE, [2012]).

No continente, em 1941, a CVRD, em conjunto com o Governo do Estado do Espírito Santo, deu início às obras de construção do cais especializado para exportação do minério de ferro, no Morro do Atalaia, em Vila Velha, como se observa na foto de 1949 (Figura 34). Essas instalações portuárias no Morro do Atalaia, também conhecido como Morro do Pela-Macaco, insere nova perspectiva visual da paisagem portuária ao observador de Vitória.

Figura 34 – Porto Paul – Cais de Minério – 1949.



Fonte: Miranda (Acesso em 13 set. 2012).

O início dessa fase foi a diversificação da movimentação portuária, com a exportação de minério de ferro da CVRD, em 1942, proporcionando a paulatina substituição do café pelo minério. Trata-se do sinal da chegada da industrialização.

Em 1959, foi construído o novo Cais de Paul, por iniciativa da CVRD em convênio com o Governo do Estado do Espírito Santo, o que permitiu o início das exportações do minério de ferro, reafirmando definitivamente a vocação portuária de Vila Velha, conforme estudos realizados no século XIX para instalação do Porto de Vitória (FREITAS, 2010).

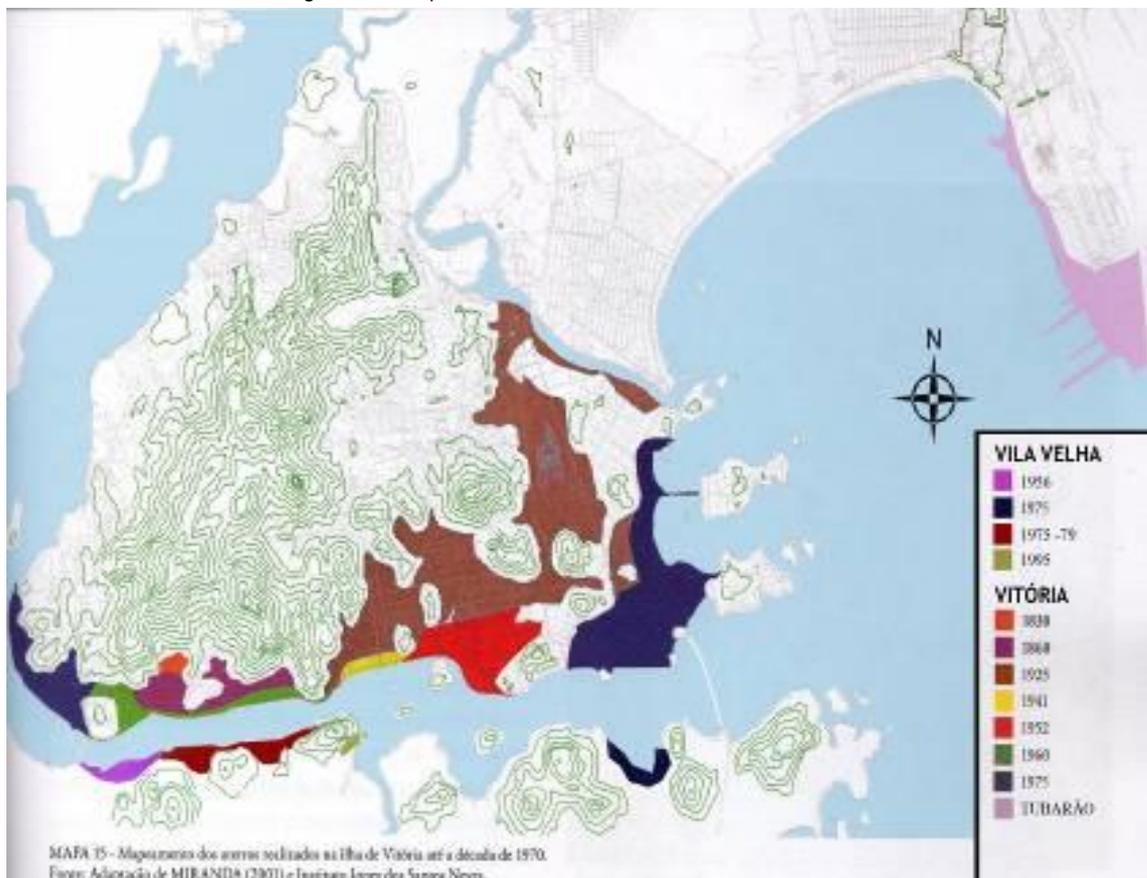
Segundo Campos (2004), a industrialização no Brasil indica a transição da economia agrário-exportadora para a urbano-industrial, e modifica as paisagens das áreas centrais das cidades portuárias brasileiras, seja pelo incremento seja pelo esvaziamento da dinâmica de seus portos.

*[...] dentre as estratégias de industrialização nacional, destaca-se, no contexto local, a implantação da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), em extensa área limítrofe a capital de Vitória, no município de Cariacica (ES). Isso a partir de 1942, ocasião em que a CVRD inicia a exploração de minério de ferro em Itabira (MG), com escoamento pelo Porto de Vitória. Em fins dos anos 40, a criação do terminal especializado para exportação do minério de ferro no lado continental do Porto, no município de Vila Velha (ES), com infraestrutura incrustada no Morro de Atalaia, consolida a mudança da paisagem natural e urbano-portuária da ilha de Vitória e de seu entorno imediato, delimitado pelas margens da baía, em áreas de cais do porto, tanto da ilha como do continente (CAMPOS, 2004).*

Depois da Esplanada da Capixaba em 1950, novos aterros ocorreram na Ilha do Príncipe, na década de 1960, e transformaram um vão da Ponte Florentino Avidos na Ponte Seca, e o aterro da Condusa, na Enseada do Suá, na década de 1980, com a inserção da Terceira Ponte. Esses aterros modificaram radicalmente a linha d'água original de Vitória e configuraram-se como solos criados em megaescala.

Em Vila Velha, embora em menor escala, também ocorreram os aterros da Prainha, em 1975, e do Porto, compreendendo o do Cais do Atalaia, em 1956, o do Terminal de Vila Velha – TVV, em 1979, e o do Complexo Portuário de Vila Velha – CPVV, em 1995 (Figura 35 e 36).

Figura 35 – Mapeamento dos aterros de Vitória e Vila Velha.



Fonte: <http://www.vitoria.es.gov.br/baiadevitoria> (Acesso em 13 set. 2012).

Nota: Adaptado pela autora, inserindo aterros de Vila Velha.

Figura 36 – Sequência de fotos de aterros em Vitória: Ilha do Príncipe (1936), aterro da Capixaba (1960), aterro da Enseada do Suá e início da construção da Terceira Ponte (1980).



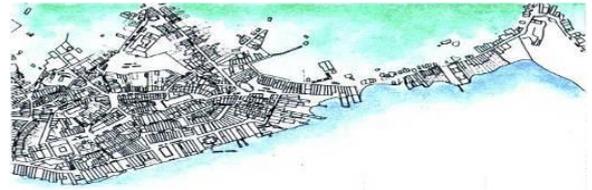
Fonte: <http://www.vitoria.es.gov.br/baiadevitoria> (Acesso em 13 set. 2012).

Nos mapas da evolução urbana da cidade de Vitória, conforme figura 37, pode ser observado o avanço do território sobre o mar, constatando-se que a cidade se estrutura entre o mar e a montanha.

Figura 37 – Evolução urbana de Vitória.



Mapa 1 – Evolução urbana



Mapa 2 – Evolução urbana



Mapa 3 – Evolução urbana



Mapa 4 – Evolução urbana

Fonte: Arquivos da SEDEC/PMV-ES.

O aterro da Esplanada Capixaba transformou de forma expressiva o Centro de Vitória. Destinado à implantação de edifícios e de amplas vias públicas, trouxe novas marcas de modernidade, com suas grandes quadras. Foi planejado e executado pelo então governador Jones dos Santos Neves (1950 a 1954), conforme descrito em mensagem apresentada à Assembleia Estadual por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1952.

*ESPLANADA DA CAPIXABA – Nas obras da futura Esplanada da Capixaba constam o enrocamento para a contenção do aterro, assentamento de blocos de concreto ciclópico e muro de acabamento numa extensão de cerca de 1.000 metros, com a dupla finalidade de corrigir o sistema de águas da bacia de evolução do Porto e conquistar para a cidade uma área edificável na continuidade da zona comercial de Vitória.*

*Será assim conquistada uma área de cerca de 96.000m<sup>2</sup>, dos quais 48.000m<sup>2</sup> destinados à abertura de amplas vias públicas e os outros 48.000m<sup>2</sup> para edificação.*

*As atuais Avenidas Princesa Isabel e Getúlio Vargas se prolongarão, aquela [av. Princesa Isabel] galgando [sic] o Forte de São João, próximo ao Club [sic] Saldanha da Gama, esta [av. Princesa Isabel] ladeando-o e seguindo pela avenida que será lançada, pela Orla do Mar (ESPÍRITO SANTO, 1952).*

Na década de 1950, como registrado por Siqueira (1994), foram instalados três terminais para armazenamento e descarregamento de derivados de petróleo a granel, nas imediações dos morros de Argolas e Pão de Açúcar, em Vila Velha.

O Porto de Vitória continua como empreendimento de vulto para os governos estaduais. Jones dos Santos Neves, governador do Estado do Espírito Santo, na sua mensagem apresentada à Assembleia Legislativa, em 1952, descreve também as obras da área portuária.

*Assim é que são visíveis a todos que habitam ou aportam esta Ilha os vultosos trabalhos desenvolvidos, em poucos meses de administração, e levados avante, em ritmo acelerado, no sentido de ampliar e desenvolver as obras portuárias de nossa Capital. Dentro do planejamento quinquenal previsto na mensagem de 22 de maio [1951], consistiam o projeto desse setor:*

- 1. Reparação e reforma do material flutuante;*
- 2. Cais de Saneamento;*
- 3. Instalação de Capuaba, para movimentação e guarda de carvão, produtos petrolíferos e minérios;*
- 4. Dragagem e derrocamento do canal de acesso, enrocamento entre as Ilhas do Sururu e do Bode, elevação do enrocamento do Forte de São João;*
- 5. Aterro e urbanização entre o Forte de São João e Bento Ferreira;*
- 6. Frigorífico e Armazém nº 4;*
- 7. Reaparelhamento do Cais Comercial;*
- 8. Obras de ampliação do Porto; e*
- 9. Obras e serviços complementares (ESPÍRITO SANTO, 1952).*

Como representações da paisagem portuária de Vitória na década de 1960, destaca-se um último cartão postal de 1964 da coleção apresentada no livro de Lima Júnior (2000), que traz um perfil da cidade, com destaque para os edifícios do Moinho Buaiz e dos armazéns do Porto, um navio ancorado e o perfil dominante do Maciço Central, vistos do Cais de Argolas, Vila Velha (Figura 38).

Na descrição de Lima Júnior (2000), há uma referência ao início da verticalização: *Vista da Cidade – 1964 – Vista da estação Pedro Nolasco, em Argolas, Vila Velha. A*

*presença dos edifícios nas áreas conquistadas à baía já esconde a visual da Cidade (LIMA JÚNIOR, 2000).*

Figura 38 – Cartão postal de Vitória - Vista da Cidade – 1964.



Fonte: Lima Júnior (2000).

A partir da segunda metade do século XX, em função da limitação física do Centro, iniciou-se uma procura maior pelas áreas na zona nordeste do Município, cuja ocupação foi incrementada na década de 1960, quando se implantaram no continente grandes empreendimentos urbanos, como a Universidade Federal do Espírito Santo – UFES, e, principalmente, grandes projetos industriais representados pela Companhia Siderúrgica de Tubarão – CST, Vale e suas respectivas instalações portuárias. Ao longo dos anos, a área foi-se desenvolvendo e concentrando parte da população de maior poder aquisitivo do Município.

Até a década de 1950, Camburi caracterizava-se por uma enseada natural com área já desmatada. Sua ocupação iniciou-se com a aprovação dos loteamentos na fazenda denominada Mata da Praia, em 1952. A área leste do continente só foi ocupada definitivamente na década de 1970, com a vinda dos grandes projetos industriais da CVRD e CST para o Espírito Santo.

Em 1966 foi inaugurado o Porto de Tubarão, como o maior porto de minério do Brasil, e transferida para o novo cais toda atividade do então Cais de Paul (SIQUEIRA, 1994).

Com a inauguração do Porto de Tubarão, a migração da centralidade em Vitória para a região do Novo Arrabalde (Praia do Canto) obedeceu à regra de outras cidades

brasileiras, como Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte, conforme afirma Romanelli ([2008]).

Em Vitória, a migração também escolheu a direção do mar, e a ele se adaptou, pela porção continental do Município, em Jardim da Penha, Mata da Praia e Jardim Camburi.

*Mas ocorre aqui o mesmo fenômeno que se verifica em Belo Horizonte: a direção setorializada pela classe migrante se aproxima dos limites municipais, chegando a uma condição em que, se houver outra migração, será para fora do município. Esta perspectiva é claramente percebida pela economia local como ainda mais impactante do que tenha sido a migração do centro para a Praia do Canto, e começam a se esboçar movimentos de reação a esta possibilidade, no sentido de preservar o investimento imobiliário realizado, pelo menos no seu prazo de maturação (VITÓRIA, 2008b, apud ROMANELLI, [2008]).*

Este período, caracterizado pela separação física e funcional da cidade e do Porto, teve sua paisagem transformada por diversos aterros, com destaque para o da Esplanada Capixaba, aparelhamento do Porto de Vitória, construção do Porto de Capuaba e pela chegada da Vale (1942), levando à expansão das instalações portuárias para o continente: Camburi e Vila Velha.

Dentre os marcos referenciais da paisagem ressaltam-se alguns elementos naturais, como a Baía de Vitória e os morros, com destaque para o Penedo e o Outeiro do Convento da Penha, além de outros, construídos, como o Porto, ressaltado pelo autor por formar, junto com a baía, *um único elemento visual*, conforme Figura 39 (GOUVEIA, 2011).

Novamente os portos aparecem como paisagem do início do século XX, confirmando que o porto pode ser considerado como elemento estruturador da paisagem de Vitória, juntamente com a baía e os *mares de morros*, estando presentes em todos os períodos.

*Assim como a modernidade do começo do século XX apagou as marcas coloniais da cidade, o futuro-presente não comporta um passado que tinha no Centro seu personagem principal. Tornar o passado invisível é o modo que tinha de avançar na visualidade de Vitória, mesmo que a imagem da baía permaneça nos postais da capital capixaba. Tão importante quanto a baía de Vitória e inexoravelmente ligado a ela fica a região portuária. O porto e a baía formam praticamente um único elemento visual, já que complementa, e por isso, ambos os motivos fotográficos estão*

presentes em todos os períodos desta pesquisa. Destacam-se como cenários de permanência dentro da análise dos postais (GOUVEIA, 2011, p. 190).

Figura 39 – Sequência de cartões postais de Vitória: as permanências: O porto e a baía formam praticamente um único elemento visual.



Fonte: Gouveia (2011).

Pode-se observar na foto do Porto de Vitória, da segunda metade do século XX, um grande movimento portuário no cais, os prédios administrativos e os Armazéns 4 e 5, ainda sem o Anexo, que interrompeu definitivamente a integração da Praça Oito de Setembro com o Cais do Porto (Figura 40).

Figura 40 – Vista do Porto de Vitória (década de 1960) tendo em primeiro plano os prédios da administração do Porto e os Armazéns 5 e 4.



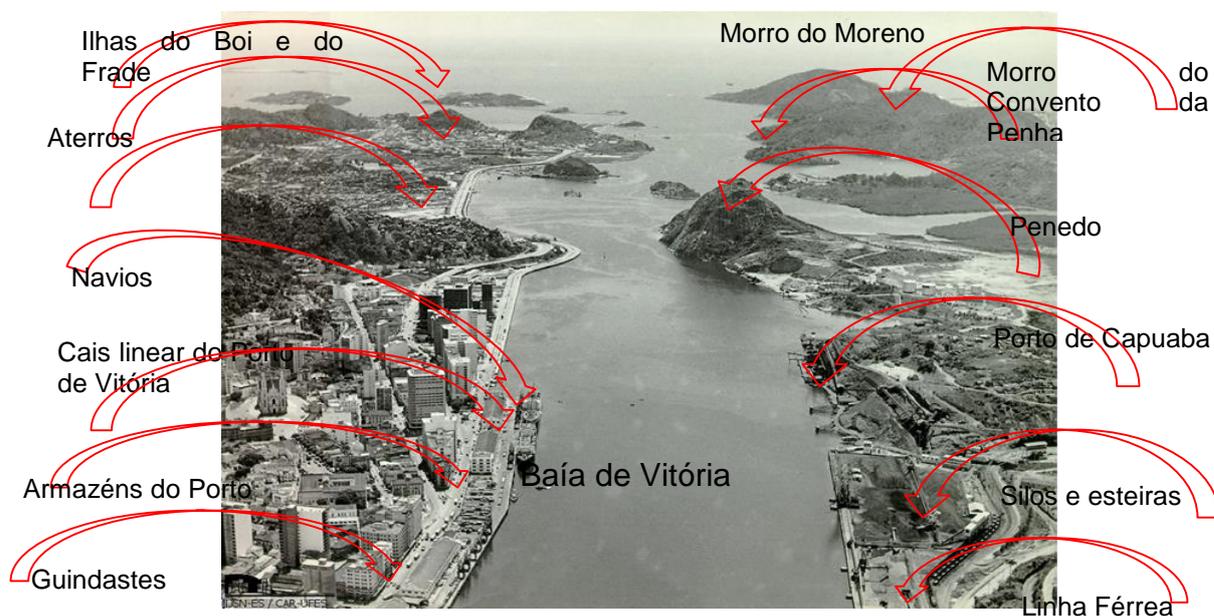
Fonte: Arquivos da Codesa ([196-]).

Na imagem da década de 1960, conforme Figura 41, observa-se o início da verticalização do Centro de Vitória, na Capixaba, pela borda da Ilha, [...] *retificada com os diversos aterros das margens da baía, desde sua área portuária até a ilha da Fumaça, à esquerda da foto* (VITÓRIA, 2012). Destacam-se, no primeiro plano, as

instalações portuárias na Ilha, com o Cais Linear, os cinco armazéns e diversos guindastes.

*Na borda de Vila Velha, no continente, ainda com pouca alteração com o porto de minério de ferro, entre o Penedo e o Cais de Paul, observa-se, além do aparelhamento do porto de Vitória, a construção do porto de Capuaba, com seus novos equipamentos de suportes ao embarque e desembarque de mercadorias, como guindastes, esteiras e silos (VITÓRIA, 2012).*

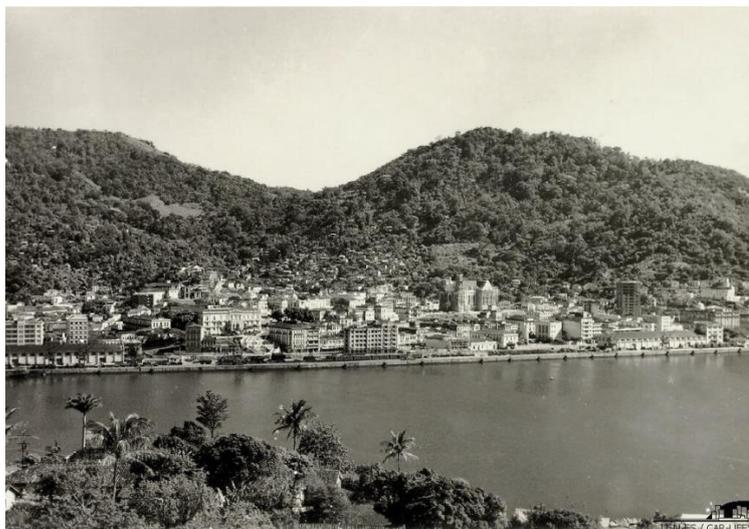
Figura 241 – Vista da Baía de Vitória, década de 1960, destacadas as instalações portuárias.



Fonte: <http://legado.vitoria.es.gov.br/baiadevitoria/> (Acesso em 13 set. 2012).

Nessas imagens, observam-se os elementos naturais, a Baía de Vitória, o Morro do Moreno, o Morro do Convento e o Penedo. Veem-se também a cidade e o porto, com sua fachada marítima e os cinco armazéns. A imagem é coroada pelo Maciço Central (Figura 42).

Figura 42 – Vista de Vitória, década de 1960-70, com a fachada marítima, os cinco armazéns e o Maciço Central ao fundo.



Fonte: <http://www.vitoria.es.gov.br/baiadevitoria/> (Acesso em 13 set. 2012).

Figura 43 – Foto da Terceira Ponte com enquadramento perfeito dos navios.



Fonte: Foto de Humberto Capai (2014).

## 5. A PAISAGEM PORTUÁRIA NO PERÍODO DE 1966 A 1990 - DO PORTO INDUSTRIAL MODERNO

Este capítulo procura demonstrar que a industrialização e a containerização produziram importantes modificações nos laços tradicionais existentes entre cidade e porto – cidade e porto se afastam – e, conseqüentemente, surge uma nova paisagem portuária – a paisagem do porto indústria. O ponto de inflexão histórica é a conquista de novos territórios, na década de 1990, e o aparecimento de novas paisagens com os “portos secos”.

Os fatos e elementos que marcaram essa transformação na paisagem portuária de Vitória no final do século XX são a industrialização, que inaugura a nova imagem do porto indústria em Camburi, e a containerização, a partir da década de 1980. A paisagem portuária explode para além do Centro, com novas instalações do Porto de Tubarão, em 1966, no continente e, em Vila Velha, com os contêineres e guindastes no Porto de Capuaba.

Essa transformação que ocorre com a implantação dos grandes projetos no Espírito Santo é econômica e social, acontece tanto no âmbito urbano quanto no âmbito portuário e define essa nova paisagem industrial.

Para análise da paisagem do Porto Industrial Moderno, a abordagem histórica deu-se por meio de consulta a outros autores que pesquisaram a formação e a importância do complexo portuário de Vitória, buscando entender os desafios das cidades portuárias em busca do aparelhamento de suas estruturas portuárias e sua necessidade de novos territórios.

No final do século XX, três fatos marcaram a história da interface do porto com a cidade: a criação da Companhia Docas do Espírito Santo – Codesa<sup>15</sup>, em 1983, que substituiu a Administração do Porto; a expansão do Complexo Portuário Capixaba

---

<sup>15</sup> A Codesa é uma Empresa Pública Federal, que se constitui na autoridade portuária do Espírito Santo, cuja jurisdição abrange terminais, públicos e arrendados, e administra o Complexo Portuário de Vitória, de Praia Mole e de Barra do Riacho. A administração do Porto de Vitória era de responsabilidade da Companhia do Porto de Vitória – CPV desde 1906.

com a construção de novos cais junto ao Porto de Vitória e de novos terminais e portos na costa capixaba, além da nova Lei de Modernização dos Portos (1983).

Esses aspectos são aqui apresentados a partir de abordagem histórica, da análise dos cartões postais e da iconografia existente, para demonstrar fatos e elementos que marcaram a transformação da paisagem, no período de 1966 a 1990, relacionada ao porto.

## 5.1. A LEITURA DA PAISAGEM PORTUÁRIA NO PERÍODO DE 1966 A 1990

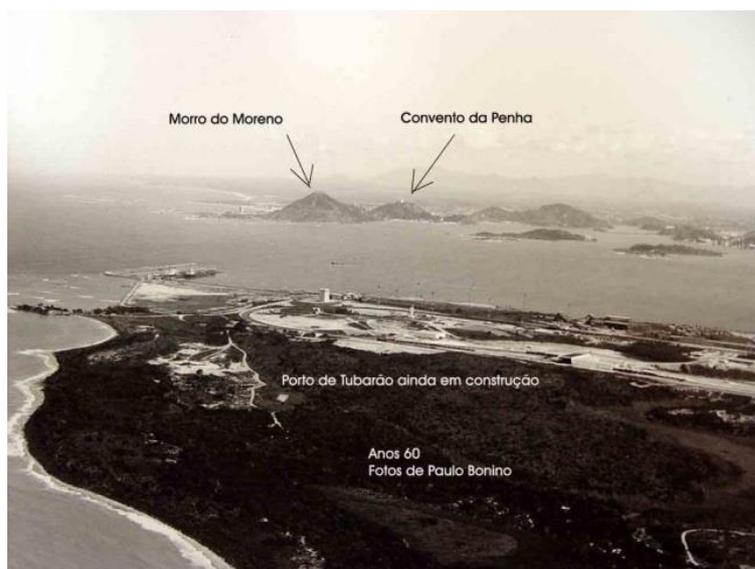
A expressiva quantidade de fotos e cartões postais evidencia a importância do Porto de Vitória para o desenvolvimento da cidade, desde a sua instalação até sua expansão e industrialização.

Esse crescimento industrial, caracterizado no Espírito Santo pela implantação dos grandes projetos da década de 1970, apresenta-se como uma nova fronteira portuária capixaba de Aracruz a Anchieta, definindo novas paisagens em nível regional: em 1966, CST, Porto de Tubarão (Vitória) e Ponta de Ubu (Anchieta), e, em 1967, Barra do Riacho (Aracruz).

O afastamento cidade-porto consolida-se nos vetores de desenvolvimento urbano e industrial com a formação do Complexo Portuário Capixaba e da RMGV. Assim, faz-se importante entender a evolução e o desenvolvimento do Complexo Portuário de Vitória, bem como suas limitações.

A foto da década de 1960 do Porto de Tubarão (Figura 44) registra o início de sua construção, que inaugura uma nova paisagem portuária em Vitória – a paisagem do porto indústria.

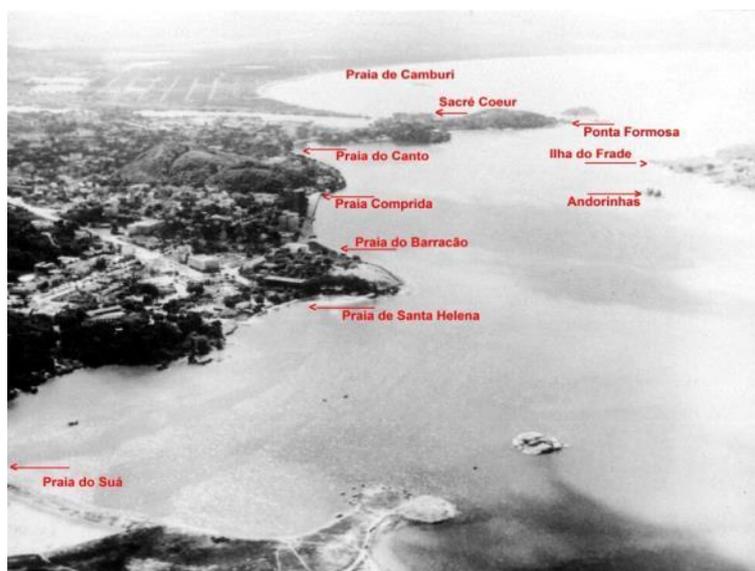
Figura 44– Vista aérea do Porto de Tubarão em construção.



Fonte: Foto de Paulo Bonino ([196-]).

A construção do Porto de Tubarão (1966) modificou também a enseada da Praia de Camburi, que pode ser observada ao fundo, na Figura 45. A enseada sofreu com as mudanças das correntes, ocasionadas pelo aprofundamento do canal de acesso ao Porto de Tubarão.

Figura 45 – Vista da Praia do Canto e da Praia de Camburi ao fundo, antes do aterro da Condusa.



Fonte: Foto de Newton Meneses ([197-]).

A industrialização e a containerização produziram importantes modificações nos laços tradicionais existentes entre cidade e porto: cidade e porto se afastam, com o Porto de Tubarão, em Camburi (Figura 46). Com a implantação dos grandes projetos, iniciou-se a ocupação de Jardim da Penha e Jardim Camburi.

Figura 46 – Vista aérea das obras de expansão do Terminal Marítimo de Tubarão-ES entre 1971 e 1972.



Fonte: Vale ([2012]).

A paisagem portuária de Vitória ganhou novos elementos para além do Cais de Minério, em Paul, já em funcionamento, como se constata nessa imagem de 1960, com destaque para os aterros do Cais de Capuaba e Paul, à direita (Figura 47).

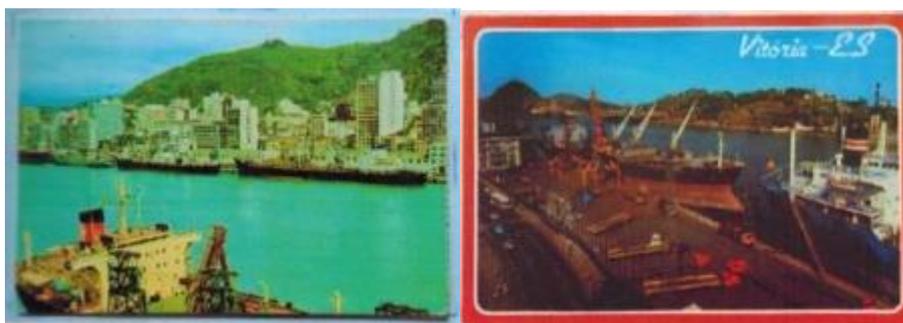
Figura 473 – Vista aérea da Baía de Vitória na década de 1960.



Fonte: Arquivos da Codesa ([196-]).

O Porto de Vitória foi presença de destaque nos cartões postais das décadas de 1970 e 1980, conforme Figura 48.

Figura 48 – Cartões postais de Vitória em 1970 e do Porto de Vitória em 1980.



**Imagem 58:** Victoria-Espírito Santo. Brasil – Vista parcial. Cartão-postal. C. 1970. Autor: desconhecido. (Ambrosiana – Cia, Gráfica e

**Imagem 59:** Victoria-Espírito Santo-Brasil – Vista parcial do Porto de Vitória. Cartão-postal. C. 1980. Autor: desconhecido (Lito arte). Coleção particular de José Luiz Pizza.

Fonte: Gouveia (2011).

O Porto de Tubarão (1966) ganhou realce também nos cartões postais na década de 1980, reafirmando a busca pelos novos territórios para a expansão portuária e urbana. Em destaque, observa-se o Porto de Tubarão em construção e um navio em evolução na Baía do Espírito Santo (Figura 49).

Figura 49 – Cartões postais de 1980 revelando o Porto de Tubarão, construído em 1966, e cargueiro em evolução.



**Imagem 62:** Vitória – Porto de Tubarão – Exportação de minério de ferro. Cartão-postal. c. 1980. Autor: Helmut Wagner (Paraná Cart). Coleção particular de José Luiz Pizzol.

**Imagem 63:** Vitória – Estado do Espírito Santo – Brasil – Vista aérea do Porto de Tubarão. Cartão-postal. c. 1980. Autor: desconhecido (Ambrosiana Cia Gráfica e Editorial). Coleção particular de José Luiz Pizzol.

Fonte: Gouveia (2011).

Também foi objeto de registro nos cartões postais a movimentação dos grandes navios e cargueiros com contêineres na Baía de Vitória (Figura 50).

Figura 50 – Cartões postais de Vitória, cidade portuária, com os navios de maior porte (passageiros e cargueiros) (1990-2000).



Fonte: Gouveia (2011).

A partir da Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8.630/93), foi constituído o Conselho de Autoridade Portuária – CAP, que garantia a participação dos governos federal, estadual e municipal, de trabalhadores portuários e empresários, objetivando, entre outras medidas, aprovar o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário – PDZP.

A nova Lei, por meio da Portaria nº 414, de 30 de dezembro de 2009, estabelece as diretrizes, os objetivos gerais e os procedimentos mínimos para a elaboração do PDZ; entre eles, [...] *compatibilização com as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios, do estado e da região onde se localiza o Porto Organizado* (BRASIL, acesso em 14 ago. 2013).

O primeiro plano, sob a égide da Lei nº 8.630/93, foi elaborado em 1995, pela Codesa, baseado nas atividades portuárias da época na área do Porto Organizado de Vitória e Barra do Riacho (VITÓRIA, 2008a).

No PDZP 1995, o Porto de Vitória era um elo importante da cadeia logística, sendo fundamental o conhecimento da tendência das atividades de comércio exterior para a expansão de suas atividades. Dando continuidade aos aterros do Cais do Porto de Vitória, destaca-se o aterro para implantação da Flexibrás na década de 1980.

Como indicativo do novo ciclo econômico do petróleo na década de 1980, a implantação da Flexibrás<sup>16</sup>, indústria de tubos flexíveis, foi objeto de conflito e resistência com passeatas e manifestações contrárias.

Nesta foto, da década de 1980, observa-se o aterro que liga o cais próximo ao Armazém 1 à Ilha do Príncipe, incorporando uma nova área ao complexo portuário de Vitória, na Vila Rubim, para instalação da nova indústria (Figura 51).

Figura 51 – Foto aérea da área da Vila Rubim, década de 1980, destacando a Ilha do Príncipe e aterro com início da construção da Flexibrás.



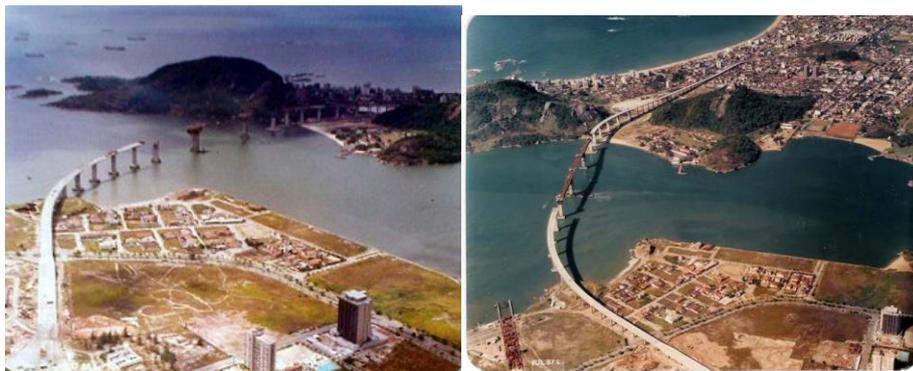
Fonte: Arquivos da Codesa ([198-]).

Além das instalações industriais e portuárias, ao longo da faixa litorânea capixaba, no final da década de 1980, com o desenvolvimento da Grande Vitória, a “Terceira Ponte”<sup>17</sup>, construída em 1989, vem como a terceira ligação com o continente e novo marco na paisagem portuária, com seu grande vão central para passagem dos navios (Figura 52).

<sup>16</sup> Situada na Ilha do Príncipe, é um Terminal Industrial arrendado à empresa Technip, onde produz tubos flexíveis destinados às atividades de exploração de petróleo e gás. Atende à navegação no berço 906, especializado para embarcações de apoio *offshore*, com condições para atracar navios de até 140 metros de comprimento.

<sup>17</sup> Com 3.3km de extensão, sua grandiosidade se deve, em parte, ao fato de estar numa cidade portuária, principalmente por seu vão central metálico projetado para atender à passagem de grandes navios (com 70m de altura e 260m de comprimento, é o segundo maior do Brasil). Além do visual de belas paisagens, como o enquadramento do Convento da Penha, possibilita a passagem de grandes navios de carga e passageiros para acessar o Porto de Vitória e Vila Velha.

Figura 52 – Vistas da Terceira Ponte em construção na década de 1980.



Fonte: Fotos de Elson Gato ([198-]).

O Complexo Industrial de Tubarão trouxe, para além do desenvolvimento econômico, os impactos urbanos da ocupação desordenada e os impactos ambientais, como a transformação definitiva da enseada de Camburi, causada pelo aprofundamento do canal, a poluição das águas e do ar, incorporando na paisagem os males da industrialização: a água e o céu acinzentados com a poluição industrial, além dos navios no horizonte.

Figura 53 – Poesia concreta no Anexo dos Armazéns do Porto de Vitória: “Amor a vista”.

PORTO. VITÓRIA mar. ilha PORTO. PORTA. CIDADE. CAIS dos TrAPIcHES. Cais  
DO IMPERADOR. CAIXAS dE AAÇO. IdAS. IDaaS.

CHEGAADAS. Nossa SaLa EsTAR, PrO MAR. Se aQUEce NO CAFE. no BALLANÇO  
DaS OnDas. daS HORAS...horas...

Na PRAÇA OITO A VeR nnAVIos D'além mAR. CIDADE CaiS dAS PeDRaS. DOS  
HOMENS que sonham PAZ.

As CoiSAAS do mAR. SusTENTAM VaLorES do PoRtOO aCIDADE se APRESENTA:  
AMOR À VISTA

Fonte: Arquivos da SEDEC/CRU/PMV-ES ([200-])  
Nota: Autoria de Tania Gonçalves (2001).

## **6. A PAISAGEM PORTUÁRIA DO PERÍODO DE 1990 A 2014 - A PAISAGEM DA CONTEMPORANEIDADE**

Neste capítulo, demonstra-se que a paisagem portuária de Vitória no período de 1990 a 2014, aqui denominada paisagem da contemporaneidade, sofreu grandes transformações estruturais, com a desterritorialização das atividades portuárias e a mudança de escala do Complexo Portuário Capixaba, que contribuiu em muito para o aparecimento de novos panoramas.

As transformações da paisagem são aqui caracterizadas ora por ações e projetos pontuais, como tentativas de integração entre o porto e a cidade, ora por projetos e obras aos quais se pode atribuir esse novo cenário.

Os fatos e elementos que marcaram a transformação na paisagem portuária de Vitória vieram, nesse período, com mudanças de tecnologias que induzem ao crescimento das áreas industriais e marítimas separadas, incorporando, na escala metropolitana, os “portos secos” no panorama dos municípios de Vila Velha, Serra, Cariacica e Viana, e as tentativas de integração entre o porto e a cidade.

Denominam-se, aqui, “portos secos” todas as estruturas portuárias de apoio instaladas fora da área primária, que são os portos propriamente ditos, assim como as Estações Aduaneiras de Interior – EADIs e os Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros – CLIAs espalhados pela RMGV.

Outro fato relevante a destacar foi a revisão do PDZP, baseada no PDZP 1995, que a Codesa realizou em 2001.

Entre as ações que apontam para a reaproximação da cidade e do Porto de Vitória destacam-se os projetos do Veículo Leve sobre Trilhos – VLT, a Estação Porto, o Receptivo de Navios de Turismo, com a presença inédita de grandiosos navios de turismo, e o Museu da Vale em Vila Velha.

Por meio de abordagem histórica são apresentados projetos e ações na tentativa de integração entre o porto e a cidade. Faz-se também a leitura dos cartões postais e de fotos para demonstrar as transformações da paisagem industrial na paisagem portuária da contemporaneidade.

## 6.1. TENTATIVAS DE INTEGRAÇÃO ENTRE O PORTO E A CIDADE

Em Vitória, algumas propostas de integração porto-cidade, confirmadas no Planejamento Urbano Interativo do Centro (VITÓRIA, 2006a), não se concretizaram e se configuraram como pontuais, apesar dos esforços de ambas as partes: Município e Codesa.

Cidade e porto acabam perdendo oportunidades de desenvolvimento e crescimento conjunto, com um modelo de gestão compartilhada, que aproveite as condições favoráveis de ambos e que potencialize os fatores de crescimento do porto, da cidade e da sua hinterlândia.

Talvez essa seja uma grande alternativa para o desenvolvimento sustentável das cidades portuárias. É na negociação e no acordo porto-cidade para o impulso de uma estratégia de transformação e modernização de todas as funções portuárias e para a adoção das novas atividades logísticas que se pode encontrar uma das chaves básicas para o futuro desenvolvimento sustentável da cidade portuária.

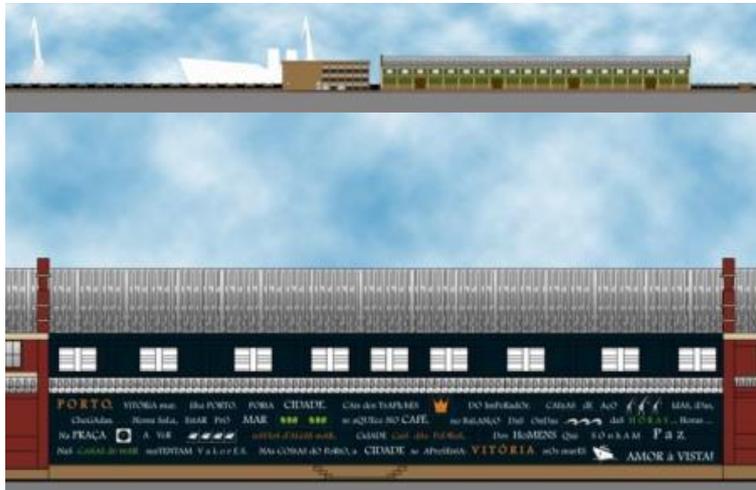
A resposta deve estar na busca da renovação dos laços entre cidade e porto, na negociação do porto comercial ainda ativo com as necessidades da cidade, sem projetos espetaculares de reconversão, de modo que as estruturas portuárias se convertam apenas em atributos de valor dessas operações.

Essas tentativas de integração porto-cidade, iniciadas na década de 1990 pelo Município, compreendiam projetos para a recuperação da fachada dos armazéns, a reconversão dos armazéns para usos culturais, o Receptivo de Navios, usos habitacionais e de comércio, bem como a demolição dos anexos entre os armazéns para recuperar o contato visual com o mar.

Das propostas apresentadas, a recuperação das fachadas e a pintura dos armazéns, com a substituição do muro da Avenida Elias Miguel por gradil foram parcialmente implementadas. Na obra de recuperação dos armazéns, na comemoração dos 100 anos do Porto, em 2001, destaca-se, pintada no Anexo entre os Armazéns 4 e 5, a poesia concreta “Amor à vista”, de autoria da arquiteta e urbanista Tânia Gonçalves, uma forma de expressar sua “não presença”, considerando-se que, na proposta

original, este e os demais anexos seriam demolidos para integração visual e física entre a cidade e o porto, abrindo-se uma janela para a baía (Figura 54).

Figura 544 – Proposta de pintura dos armazéns com destaque para a poesia “Amor à vista”.



Fonte: Arquivos da SEDEC/CRU/PMV-ES (2001).

Esses mesmos armazéns receberam o evento de arquitetura denominado Casa Cor, em 2001, durante o qual se mostraram bastantes atrativos para os usuários e se apresentaram como um bom exemplo dessa retomada do diálogo entre a cidade e o porto.

De outras duas propostas, como o estudo de píer para os catraieiros e o projeto de acessibilidade para as calçadas do Porto, somente a segunda foi parcialmente implementada (Figura 55).

Figura 55 – Estudo de píer para os catraieiros e de acessibilidade para as calçadas do Porto.



Fonte: Arquivos da SEDEC/CRU/PMV-ES (2001).

Outro referencial na paisagem portuária ressurgiu no final da década de 1990, com a restauração da antiga Estação Pedro Nolasco, em Paul, Vila Velha, como sinal, mesmo que tímido, de aproximação entre porto e cidade. O edifício onde funciona o

Museu da Vale<sup>18</sup> foi inaugurado em 1927, como Estação São Carlos. Em 1935 foi rebatizado com o nome de Estação Pedro Nolasco, em homenagem ao engenheiro que construiu a Estrada de Ferro Vitória a Minas, cujo primeiro carregamento se deu em 1940. Apesar de diversas críticas, pela impossibilidade de acesso por meio de transporte público, poderia num futuro próximo fazer parte de um roteiro a ser acessado pela Baía de Vitória (Figura 56).

Figura 56 – Vista do Museu da Vale, em Paul.



Fonte: <http://museuvale.com/site/Website/Museu.aspx?id=10&tipo=3>.  
(Acesso em 14 ago. 2013).

Merece destaque também o Parque Botânico da Vale<sup>19</sup> em Jardim Camburi, voltado para a educação ambiental. Conta com trilhas ecológicas, lago, jardim sensorial e oficinas, configurando-se como uma das tentativas de compensação ambiental pelos graves impactos causados pela sua atividade industrial do Porto Indústria de Tubarão.

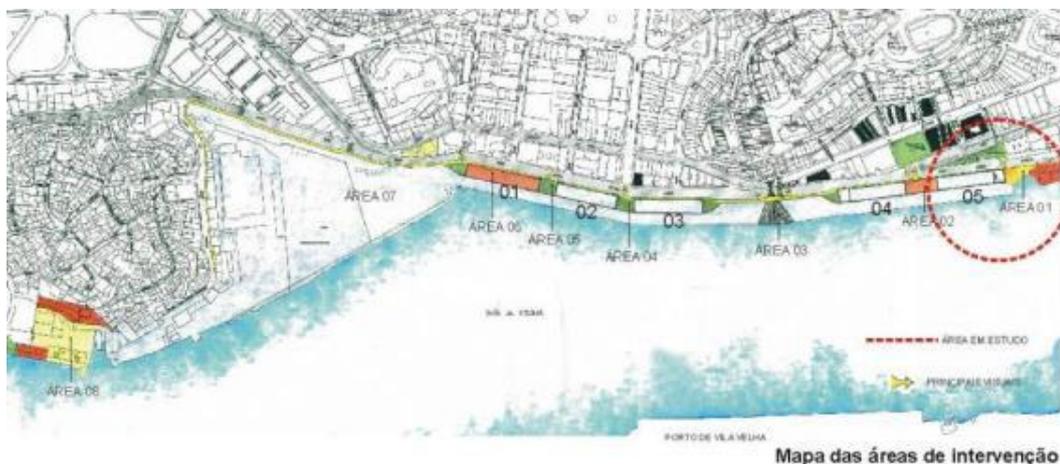
Ações do Município que buscavam a integração cidade-porto foram discutidas, reavaliadas e ratificadas nas propostas no Plano de Intervenções do Planejamento

<sup>18</sup> No Edifício Sede encontra-se o acervo histórico da Estrada de Ferro Vitória a Minas. A exposição permanente mostra um painel interativo, uma maquete ferroviária, fotos, equipamentos e ferramentas de trabalho dos ferroviários, objetos antigos, documentos, publicações e cenários que retratam ambientes que já não existem mais, além de uma Maria Fumaça, locomotiva a vapor adquirida pela Vale em 1945. Disponível em: [http://www.vale.com/brasil/PT/aboutvale/news/Documents/historia70anos/Vale\\_Livro\\_Nossa\\_Historia](http://www.vale.com/brasil/PT/aboutvale/news/Documents/historia70anos/Vale_Livro_Nossa_Historia). Acesso em: 14 ago. 2013.

<sup>19</sup> Situado no final do bairro Jardim Camburi, inaugurado no final da década de 1990, o Parque Botânico da Vale, com 33ha de área, faz parte do Cinturão Verde da Vale. Trata-se de uma unidade de conservação da Mata Atlântica. Abriga mais de 140 espécies de árvores, tais como pau-brasil, jacarandá e ipê, além de animais silvestres. Disponível em: [http://www.vale.com/brasil/PT/aboutvale/news/Documents/historia70anos/Vale\\_Livro\\_Nossa\\_Historia](http://www.vale.com/brasil/PT/aboutvale/news/Documents/historia70anos/Vale_Livro_Nossa_Historia). Acesso em: 14 ago. 2013.

Urbano Interativo do Centro, realizado em 2006, com ênfase na reconversão dos armazéns para espaços culturais e receptivos de navios, dentro da diretriz Integração Cidade-Porto (Figuras 57 e 58).

Figura 57 – Mapa das áreas de intervenções da Integração Porto-Cidade.



Fonte: Arquivos da SEDEC/CRU/PMV-ES (2006).

Figura 58 – Proposta de reconversão dos armazéns para espaços culturais e receptivos de navios - 2006.



Fonte: SEDEC/CRU/PMV-ES (2006).

Vitória e o seu Porto, no início do século XXI, retomam aos poucos o diálogo, demonstrando uma mudança de atitude. Ancorados na política nacional para os portos, que enfatiza a importância da boa relação cidade e porto, e contribuindo para uma virada na interface cidade-porto, dois projetos se destacam: a Estação Porto e o Receptivo de Navios de Turismo.

A Estação Porto<sup>20</sup>, criada em 2006, é uma das iniciativas de maior destaque no programa de revitalização do Centro com objetivo de integração do Porto com a

---

<sup>20</sup> A Estação Porto, criada em 2006, atraiu mais de 60 mil pessoas ao Armazém, para a apresentação de duzentas atrações locais e cinquenta nacionais, entre espetáculos de música, dança e teatro, além de saraus e mostras de cinema e vídeo (Extraído do site da PMV).

cidade. Atrações culturais aconteciam aí em diferentes dias da semana, reduzindo o esvaziamento da região provocado pela expansão urbana nas últimas décadas e o deslocamento das atividades para a zona leste de Vitória. Funcionou desde a sua criação até 2012 e atualmente está sendo reformatada. No espaço acontecem, esporadicamente, atividades culturais e mostras de cinema e vídeo (Figura 59).

Figura 59 – Estação Porto – espaço cultural no Armazém 5 do Porto de Vitória, com imagens internas e externas, telões e ocupação da Rua Getúlio Vargas, em dias de show.



Fonte: Arquivos da PMV-ES (2012).

Uma paisagem inédita do cenário capixaba inaugurou-se em 2001 com a chegada dos grandes navios de turismo, que se espreitam entre o Penedo e a Curva do Saldanha para adentrar a Baía de Vitória.

A atividade de turismo no Porto de Vitória está entre as diretrizes do PDZP 2001 e o Receptivo de Navios de Turismo, coordenada pela Companhia de Desenvolvimento de Vitória – CDV. Funciona desde 2001, de forma ainda incipiente, no Armazém 5, que é adaptado nas temporadas de novembro a janeiro, para recepção de turistas, contando com embarque e desembarque de passageiros em algumas temporadas.

Segundo dados da CDV, responsável pelo receptivo de turismo, o município de Vitória recebeu, nos últimos treze anos, mais de 160.000 passageiros, que movimentaram a

economia local, em especial o comércio e o receptivo turístico da Capital. No início da temporada do receptivo de turismo náutico, em 2000/2001, o Receptivo contou com dez escalas e 2.969 passageiros; em 2006/2007, dezenove mil passageiros desembarcaram e ou visitaram a cidade de Vitória.

O turismo náutico em Vitória teve seu ápice na temporada de 2010/2011, quando atingiu 55.263 passageiros, contando-se com o embarque e desembarque de passageiros, com dezesseis escalas de navios de grande capacidade. Os anos de 2012/2013 mostram a queda do número de passageiros para 7.513, mesmo com dezoito escalas, queda justificada, em parte, segundo a CDV, pelas restrições de calado e dimensões da bacia de evolução da Baía de Vitória para receber os grandes navios de turismo (Quadro 3).

Quadro 3 – Resumo do receptivo de navios de turismo.

<b>Temporada</b>	<b>Escalas</b>	<b>Passageiros</b>
2000/2001	10	2.069
2001/2002	7	2.795
2002/2003	8	605
2003/2004	9	1.851
2004/2005	10	7.288
2005/2006	11	5.590
2006/2007	12	19.755
2007/2008	13	5.400
2008/2009	14	5.960
2009/2010	15	23.080
2010/2011	16	55.263
2011/2012	17	25.478
2012/2013	18	7.513
<b>TOTAL</b>	<b>129</b>	<b>161.047</b>

Fonte: CDV (2014).

Essa paisagem, com os grandes transatlânticos na Baía de Vitória, corre o risco de desaparecer, apesar das tentativas da Administração Pública Municipal de tentar garantir temporadas com navios menores, ou mesmo de buscar a transferência do Receptivo de Navios para a Praça do Papa, na Enseada do Suá (Figura 60).

Figura 60 – Cruzeiro entrando na Curva do Saldanha da Gama, Baía de Vitória.



Fonte: Arquivos da PMV-ES (2011).

Esta bela vista de Vitória mostra, no conjunto da paisagem baía e cidade, um grande navio de turismo atracado, com o Maciço Central a emoldurar o cenário (Figura 61).

Figura 61 – Vista de Vitória a partir de Vila Velha com o transatlântico de turismo atracado.



Fonte: Arquivos da PMV-ES (2009)  
Nota: Fotos de autoria de David Protti.

## 6.2. A PAISAGEM PORTUÁRIA REPRESENTATIVA DA CONTEMPORANEIDADE

A paisagem portuária contemporânea começou a se moldar no final da segunda metade do século XX, com a aceleração do crescimento industrial vinculada ao aumento das atividades portuárias das empresas industriais e das novas instalações na área, caracterizando o afastamento da cidade e do porto.

Na imagem de 1997, destaca-se o conjunto paisagístico formado pela Baía, pelo Porto e pelos morros. Apresentam-se as três ligações com o continente, com destaque para a Terceira Ponte, como marco da contemporaneidade, e a permanência da Ponte Florentino Avidos, ou Cinco Pontes, que marcou a transformação da paisagem no

início do século XX e possibilitou a ligação férrea para comercialização dos produtos no Porto de Vitória. Visível, também, a Segunda Ponte (Figura 62).

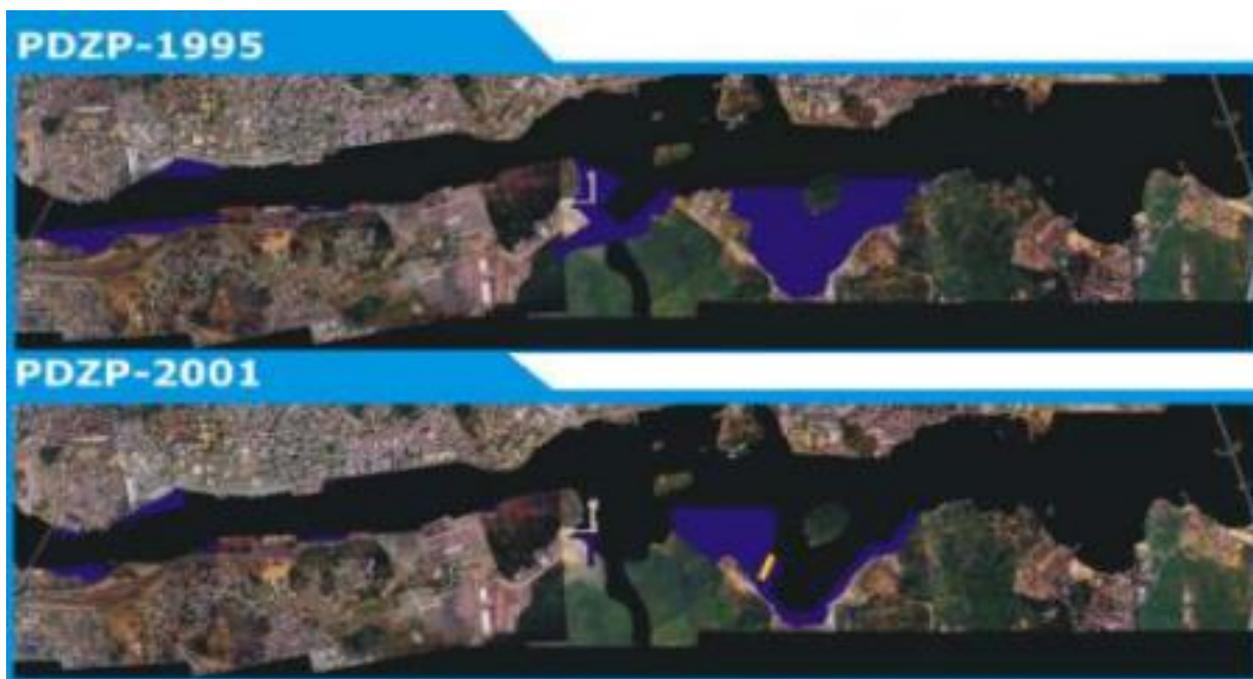
Figura 62 – Vista aérea de Vitória, com destaque para o conjunto paisagístico da Baía, Porto e morros e as três pontes – 1997.



Fonte: Miranda (2011).

Em 2001 a Codesa elaborou a revisão do PDZP. Com a revisão do PDZP 1995 para o Porto de Vitória, o PDZP 2001 considerava o aproveitamento restrito de áreas e instalações na região do Porto Urbano de Vitória, compreendendo a Ilha do Príncipe, a área da Flexibrás e a extremidade do Cais Comercial; do lado continental, a área da Família Viola Maio, a área dos Armazéns do Cases (Antigo Jabour), Dolphins do Terminal de Combustíveis, a área defronte ao Museu Ferroviário, o Cais de Paul (Terminal de Gusa), Dolphins entre Paul e Capuaba, a extremidade do Cais de Capuaba, o Saco do Rio Aribiri e a área do Canto de Jaburuna, conforme Figura 63 (VITÓRIA, 2008a).

Figura 63 – Previsão de aterros no PDZP-2001 comparado com o PDZP-1995.



Fonte: Vitória (2008).

Observando as propostas de aterros no PDZP 2001, tem-se uma ideia das grandes transformações que podem advir das futuras obras de aterro, principalmente para a borda de Vila Velha, no continente.

A Codesa, a partir do PDZP 2001, atualizado em 2010, licitou, em 2011, uma nova dragagem e a obra de ampliação do Porto de Vitória, com acréscimo de mais 20m de largura e 100m de extensão, o que se configurou como forte impacto na paisagem. O Plano ainda traz a possibilidade de estender esse aterro cerca de 20m, na longitudinal, até a Curva do Saldanha, modificando novamente o contorno da Ilha, sem nenhuma preocupação com a preservação da linha d'água (Figura 64).

Constata-se a falta de discussão e de participação da comunidade nas decisões tão impactantes para a cidade, que relegam a segundo plano um processo de integração porto-cidade.

Figura 64 – Aterro da Flexibrás já consolidado (1980), em laranja; novo aterro em execução, em azul.



Fonte: Arquivos da Codesa ([201-]).

O Complexo Portuário Capixaba [...] é o maior sistema portuário do Brasil e da América Latina, em volume de cargas movimentadas (VITÓRIA, 2008a). É formado por três portos públicos, denominados Portos Organizados, controlados pela Codesa: Portos de Vitória e Barra do Riacho e Capuaba, e dez terminais portuários privados.

O Complexo está relativamente bem servido quanto aos acessos pelos modais rodoviário (ES-080, BR-262, e BR-101), ferroviário (EFVM, Ferrovia Centro-Atlântica S.A.) e marítimo, possibilitando uma facilidade logística de acesso aos portos (VITÓRIA, 2008a).

As instalações para cargas diversificadas no Porto de Vitória, com seus dezesseis berços, estão distribuídas em ambos os lados da Baía de Vitória, ocupando parte da cidade de Vitória e do município de Vila Velha.

O Porto de Praia Mole localiza-se na Baía do Espírito Santo, na extremidade norte da Praia de Camburi, em área contígua à Ponta do Tubarão. O Porto de Barra do Riacho, localizado no centro do litoral do estado do Espírito Santo, dista 25km da cidade de Aracruz (CODESA, 2013).

O Complexo Portuário de Vitória constitui-se do Porto de Vitória (área insular Vitória e área continental Vila Velha) que é detalhado neste estudo, principalmente nas suas características físicas e tipos de cargas, para maior compreensão desse conjunto de terminais (Figura 65).

Figura 65– Estrutura do Complexo Portuário de Vitória.



- 1 - Cais comercial de Vitória
- 2 - Cais de Capuaba
- 3 - Cais
- 4 - Paul - Peiú
- 5 - Paul
- 6 - Terminal Flexibrás/Technip
- 7 - Prysmian
- 8 - CPVV
- 9 - São Torquato
- 10 - Dolphins do Atalaia

Fonte: Disponível em [www.codesa.gov.br](http://www.codesa.gov.br) (Acesso em 14 ago. 2013).

O Porto de Vitória tem instalados, na sua área insular, dois cais: o Cais Comercial de Vitória<sup>21</sup>, que opera carga geral (bobina de papel, celulose, açúcar, granéis agrícolas e produtos siderúrgicos), e o Terminal da Flexibrás, que atende à movimentação de embarcações de apoio à plataforma de petróleo (*supply-boat*), notadamente tubos flexíveis. Compõem também a estrutura portuária insular os cinco armazéns, edificações identificadas como de interesse de preservação pelo PDU de Vitória e implantados na face externa da borda do Porto, com interface direta com a cidade.

---

<sup>21</sup> Nos seus quatro berços de atracação (101, 102, 103 e 104), de 776m de comprimento e profundidade entre 2 e 10m, o Cais dispõe de três armazéns de carga geral de 8.000m<sup>2</sup>, tendo como principais arrendatários a Buaiz S/A e Bahia Sul Celulose S/A. Tem um pátio coberto de 900m<sup>2</sup>, um silo horizontal com capacidade estática para 10.800t e um pátio descoberto de 30.000m<sup>2</sup> (Ilha do Príncipe). Nesse cais, são movimentados principalmente bobinas de papel, celulose, açúcar, grãos agrícolas e produtos siderúrgicos. Conta com infraestrutura e serviços especializados para uma variedade de demandas do mercado de petróleo e gás *offshore* durante a prospecção, perfuração e exploração. O Cais Comercial acabou de receber as obras de ampliação, ganhando mais 100m de comprimento e 20m de área de pátio (CODESA, 2012).

As retroáreas do Cais de Catuaba (Vila Velha) são áreas e armazéns arrendados pela Codesa às empresas que funcionam como Terminais Retroportuários, instalados em “zona primária”<sup>22</sup>, sendo ou não recintos alfandegados.

O Porto de Praia Mole oferece infraestrutura pública de proteção e acesso viário. Localiza-se no extremo norte da área continental de Vitória. Conta com dois terminais privados, um para movimentação de produtos siderúrgicos TPS e os berços 933/934 para carvão mineral, operado pela Vale. Dispõe de acesso rodoferroviário e molhe de proteção, que é administrado pela Codesa.

Além dos portos organizados do Complexo Portuário de Vitória, o terminal privado do Porto de Tubarão<sup>23</sup>, localizado na Ponta de Tubarão, próximo às instalações da CST, no município da Serra, é controlado pela Vale e é o principal representante da transformação da paisagem portuária de Vitória (Figura 66).

Figura 66 – Porto de Tubarão denotando o afastamento da cidade e do porto.



Fonte: Miranda (2001).

Nota: Foto de autoria de Flávio Lobo.

*Além das zonas primárias, os portos propriamente ditos, até 1996, quando os portos secos foram instituídos sob o nome de Estações Aduaneiras do Interior, as importações e exportações eram realizadas exclusivamente na zona primária – portos, aeroportos e postos de fronteira – ou em terminais*

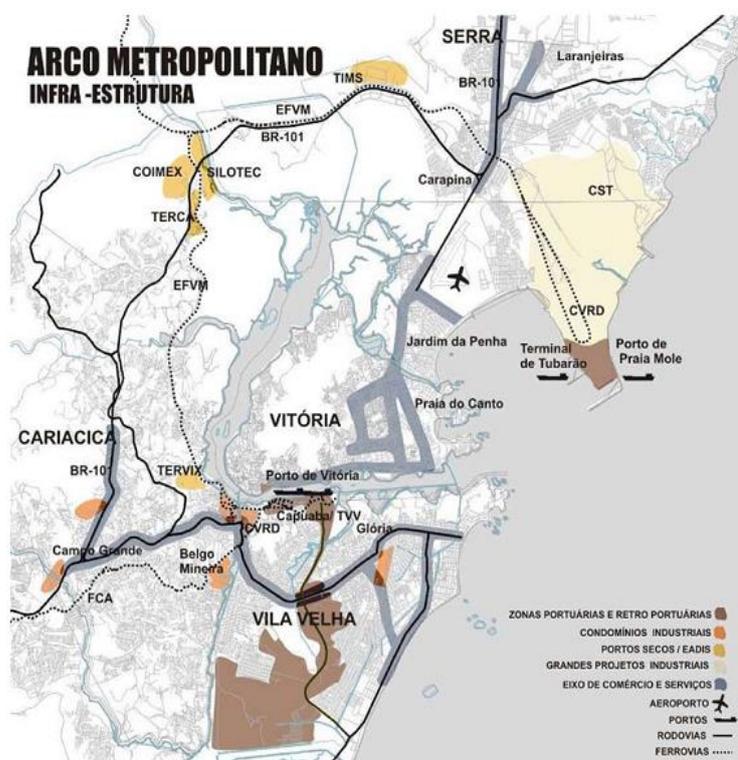
<sup>22</sup> De acordo com o Decreto-Lei nº 37, de 1966, Zona Primária, compreendendo as faixas internas de portos e aeroportos, são recintos alfandegados e locais habilitados nas fronteiras terrestres, bem como outras áreas nas quais se efetuam operações de carga e descarga de mercadoria, ou embarque e desembarque de passageiros, procedentes do exterior ou a ele destinados; Zona Secundária, compreendendo a parte restante do território nacional, são espaços em que se incluem as águas territoriais e o espaço aéreo correspondente.

<sup>23</sup> Conta com dois píeres para embarque de minério de ferro e pellets; um Terminal de Produtos Diversos (TPD) para movimentação de contêineres, carga geral e granéis sólidos; um terminal para grãos e um terminal para granéis líquidos. Em novembro de 1998, foi inaugurada a sétima usina de pelotização no Complexo de Tubarão, denominada de Companhia Coreano-Brasileira de Pelotização (Kobrasco) com capacidade de produção anual de quatro milhões de toneladas de pelotas. Também no ano de 1998, foi inaugurado o terceiro berço de atracação do Terminal de Produtos Diversos (TPD) (IEMA, 2008).

*retroportuários alfandegados. Com a criação dos portos secos, a partir da segunda metade da década de 1990, parte significativa das mercadorias de comércio exterior passou a ser controlada e fiscalizada nesses novos recintos de zona secundária que surgiam como via alternativa para empresas prejudicadas pelos lentos e burocráticos procedimentos aduaneiros dos recintos portuários (CAMPOS, 2004).*

Ainda dentro da nova lógica de Arco Metropolitano (Figura 67), impõem-se novas infraestruturas portuárias, além das complexas relações de logística e necessidades de áreas retroportuárias.

Figura 67 – Arco Metropolitano – Infraestrutura portuária, industrial e de transportes.



Fonte: Campos (2004); Vitória (2009).

A conformação do Arco Metropolitano, de acordo com Campos (2004), tem como objetivo

*[...] dinamizar os fluxos interurbanos dos portos secos e marítimos, formando uma rede de serviços com conexões logísticas rodoviárias, ferroviárias e marítimas que caracterizam esse território e evidenciam a potencialidade do mesmo (CAMPOS, 2004).*

Os “portos secos”, onde se instalam núcleos de serviços destinados à prestação, por terceiros, de serviços públicos de movimentação e armazenagem de mercadorias, modificam a paisagem e são referências relacionadas às atividades portuárias.

Como já mencionado, essa fase é marcada pela construção de estrutura portuária separada da original, pela necessidade de atender a novas demandas relativas ao porte dos navios e ao tipo de armazenamento, por contêineres, e mesmo de mercadoria, como o minério e o petróleo, entre outros. Esses fatos produzem modificações importantes nos laços tradicionais existentes entre porto e cidade – cidade e porto se afastam.

Evidenciada a importância do Porto de Vitória para o desenvolvimento da cidade, nas suas diversas etapas de desenvolvimento, desde o porto primitivo, com seus cais e trapiches, registrando sua expansão e industrialização, também a paisagem contemporânea foi motivo de destaque nos cartões postais (Figura 68).

Figura 68 – Cartões postais de Vitória: vista aérea de Vitória com destaque para a cidade, a baía e o navio como registros do desenvolvimento e da tecnologia – 2000.



Fonte: Gouveia (2011).

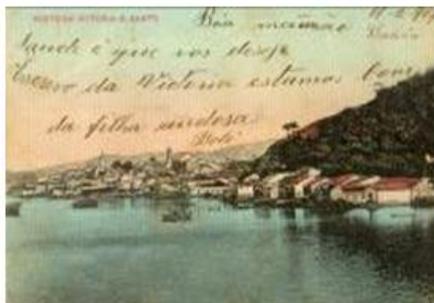
Continuam como marcos relevantes da paisagem portuária os Portos de Vitória e Tubarão, a Baía de Vitória com seus grandes navios, conforme destacados nos cartões do início do século XXI.

Reforçando o argumento da Baía como elemento estruturador da paisagem de Vitória e afirmando que o desenvolvimento interfere diretamente nas imagens que são escolhidas para representar o ideal de cidade (GOUVEIA, 2011), verifica-se que a Baía e o Porto, além dos morros, como o do Convento da Penha e o Penedo, são recorrentes como elementos de permanência, mesmo com ângulos de enquadramento alterados profundamente.

No começo do século XX, a Baía era vista sempre a partir do centro da cidade, como destaca Gouveia (2011) porém, contemporaneamente, aparece como portal de

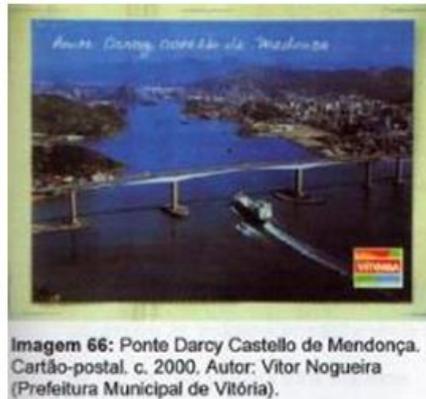
entrada de Vitória, tendo a Terceira Ponte em destaque com um navio passando sob seu vão central (Figura 69).

Figura 69 – Cartões postais de Vitória tendo a baía a partir do Centro (1905) e como portal da cidade (2000).



**Imagem 11:** Victoria-Espírito Santo. Cartão-postal. 1905. Autor: Typ. Commercial – Victoria. Coleção Mário Freire. Acervo da Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo.

Fonte: Gouveia (2011).



**Imagem 66:** Ponte Darcy Castello de Mendonça. Cartão-postal. c. 2000. Autor: Vitor Nogueira (Prefeitura Municipal de Vitória).

Dos cartões postais apreende-se que essa paisagem da contemporaneidade foi marcada pelo aparelhamento dos portos, pelo novo porte dos navios e pelas novas estruturas de apoio, como os contêineres e os grandes guindastes (Figura 70).

*Adicionou-se à estrutura existente o aperfeiçoamento dos diversos aparatos de suporte ao embarque e desembarque de mercadorias, como guindastes, dutos, esteiras e silos, exacerbando esta paisagem urbano-portuária (VITÓRIA, 2012).*

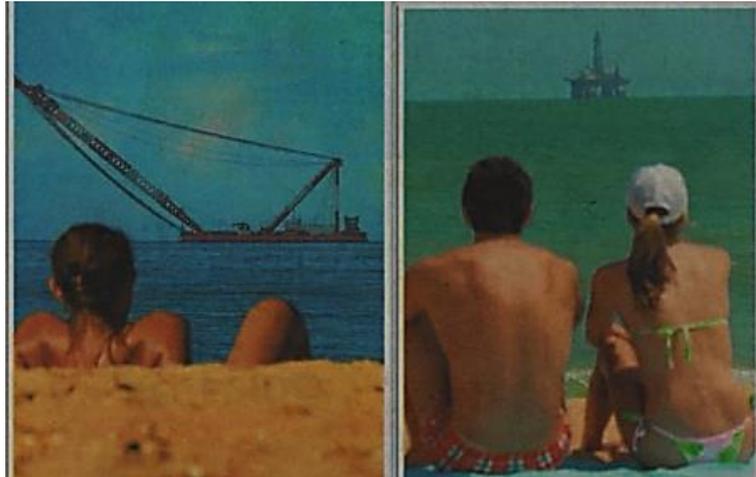
Figura 70 – Os grandes guindastes: “Os vigilantes azuis” (inseridos na paisagem em 2001 e 2009).



Fonte: Acervo próprio (2013).

Com a manchete *De camarote, assistindo ao desenvolvimento*, o jornal A Gazeta, em julho de 2014, estampou a passagem do maior guindaste das Américas, que pôde ser observada pelos banhistas da Praia de Camburi (Figura 71).

Figura 71 – De camarote, assistindo ao desenvolvimento com a passagem do maior guindaste das Américas.



Fonte: De camarote... (2014).

Nota: Fotos do acervo de Nestor Müller (2005) e Edson Chagas (2014).

*Em setembro de 2005, ainda no início da fase de ouro do petróleo no Espírito Santo, banhistas, em Camburi, contemplando a ida de uma plataforma da Petrobrás para os campos de gás do Norte do Estado. No último domingo, quase nove anos depois, um novo equipamento de porte “desfila” pelo nosso litoral. A diferença é que, agora, quem pede passagem é um guindaste flutuante gigante que vai operar no primeiro estaleiro do Estado. Estaleiro, aliás, que só veio por conta da expansão da atividade petrolífera no ES (DE CAMAROTE... 2014).*

Nas imagens da contemporaneidade, destaca-se a presença dos Armazéns do Porto, que se configuram como permanência no conjunto estruturante dessa paisagem.

Nas duas imagens, vale o registro dos guindastes laranja, considerados obsoletos e levados para o desmanche, o que se configurou como uma perda no visual da cidade de Vitória (Figura 72).

Figura 72 – Vista noturna dos Armazéns de dentro do Cais do Porto de Vitória e vista aérea dos Armazéns do Porto.



Fonte: Arquivos da SEDEC/PMV-ES (2012).

Nota: Fotos de autoria de Daniella Bissoli.

Com as novas instalações na área portuária e o surgimento de modernas embarcações na escala metropolitana, essa paisagem se desloca das águas para a terra firme, no continente, em Vila Velha e Vitória, e vice-versa (Figuras 73 e 74).

Figura 73 – Panorâmica de Vitória vista de Vila Velha.



Fonte: Acervo de Lucimar Pela (2012).

Figura 74 – Panorâmica de Vila Velha vista de Vitória.



Fonte: Acervo de David Protti (2009).

Em Vila Velha, observa-se, nas instalações do Porto de Capuaba, envolvendo o Penedo, a sua grande retroárea. Destaque também para a presença marcante do conjunto relevo da cidade e da Baía de Vitória, com o Maciço Central, a Pedra dos Olhos e o Morro São Benedito, em Vitória. Ao fundo, o Mestre Álvaro, em Serra (Figura 75).

Figura 75 – Foto aérea da Baía de Vitória (1998) com destaque para o Porto de Capuaba e o Penedo.



Fonte: Vitória (2012).

Nota: Foto de autoria de Flavio Lobos Martins.

A paisagem da cidade portuária de Vitória, caracterizada pela proximidade com os "Navios que passeiam a Beira-Mar" e com os portos de Vitória e Vila Velha. Da Avenida Beira-Mar, no Centro, observam-se os guindastes azuis bem como o navio singrando ao lado de pessoas e carros ou simplesmente "apoiado" sobre o guarda-corpo enquanto atracado no Porto, conforme Figura 76.

Figura 76 – A baía, o Penedo, os vigilantes azuis, os navios e o Porto vistos da Avenida Beira-Mar.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Destaque, ainda, como elemento simbólico, para a resistência dos catraieiros, que trabalham na Baía de Vitória, fazendo o transporte alternativo de passageiros entre os dois lados da baía, em pequenas embarcações, ligando as bordas de Vitória, pelo Cais dos Catraieiros, na Avenida Beira-Mar, e de Vila Velha, no Cais de Paul.

Em contraste com os centenários catraieiros, surge uma nova paisagem a adornar a cidade portuária de Vitória: os carretéis coloridos de tubos flexíveis da Flexibrás, objeto de conflitos e manifestações na década de 1980, quando foram implantados,

representantes do novo ciclo de desenvolvimento do Espírito Santo ligado ao petróleo e ao gás (Figura 77).

Figura 77 – Carretéis coloridos da Flexibrás.



Fonte: <http://www.vitoria.es.gov.br/baiadevitoria/> (Acesso em 13 set. 2012).

Nota: Foto de autoria de Luiz Fernando Barboza.

## **PARTE 3**

### **A LEGISLAÇÃO, OS PLANOS E A PAISAGEM**

## 7. A ABORDAGEM INSTITUCIONAL NA PAISAGEM DE VITÓRIA

Este capítulo é dedicado a um relato sobre a legislação e os planos que de alguma forma contribuíram para a evolução da proteção da paisagem no município de Vitória, com foco na paisagem portuária.

Entre a legislação municipal abordada estão as três versões do PDU (1984/1994 e 2006) e as leis e decretos específicos relacionados à proteção da paisagem.

Na abordagem participativa, propõe-se a análise dos mapas mentais, do Diagnóstico Rápido Participativo – DRP e das pesquisas qualitativas e quantitativas, utilizando o material do Planejamento Interativo do Centro (VITÓRIA, 2006a) e do Plano de Preservação da Paisagem da Área Central de Vitória (VITÓRIA, 2012), sempre os reinterpretando com base no parâmetro da paisagem relacionada ao Porto.

*O Plano da Paisagem apresenta um levantamento dos referenciais paisagísticos, naturais e construídos, do Centro de Vitória a partir do estudo da história do lugar, estudos técnicos, pesquisas de opinião com a população, com base no Método de Análise e Construção da Paisagem Mendonça (2005), com o objetivo de criar diretrizes, proposições e formas de gestão úteis na valorização da paisagem do Centro (VITÓRIA, 2012).*

Os planos mencionados foram escolhidos por suas abordagens participativas, propostas de integração porto-cidade e contribuição para o tema da preservação da paisagem.

O sítio do município de Vitória e os documentos impressos nos anos de 2002 a 2013 que a ele se referem são analisados<sup>24</sup> como mídia institucional impressa e virtual, respectivamente, com o objetivo de avaliar a importância do Porto na imagem institucional da cidade.

---

<sup>24</sup> Trata-se de uma pesquisa expedita, não havendo uma base conceitual específica.

## 7.1. A EVOLUÇÃO DA LEGISLAÇÃO DE PROTEÇÃO DA PAISAGEM DE VITÓRIA

Vitória externou no seu primeiro PDU de 1984, Lei Municipal nº 3.158/84, a preocupação em [...] *proteger os sítios de excepcional beleza ou de valor científico ou histórico* (VITÓRIA, 1984), resguardando suas paisagens e visuais privilegiados, por meio da regulamentação do uso e ocupação do solo e através do seu Código Municipal do Meio Ambiente, Lei Municipal nº 4.438, de 28 de maio de 1997.

O município de Vitória mantém uma das maiores taxas brasileiras de áreas verdes em relação à sua extensão territorial – dos seus 93.381km<sup>2</sup>, 48km<sup>2</sup> (quase 50%) são de áreas verdes públicas e privadas – e concentra parte de suas áreas verdes em grandes fragmentos florestais, como é o caso do Maciço Central e da Ilha do Lameirão.

A preocupação do Município com a preservação dos morros, a partir da cota 50, estendida depois aos demais, em 1984, consolida-se com os estudos de preservação da vista do Convento da Penha, a partir da Reta da Penha, que, com a Lei nº 3.553/88, restringiu a altura das edificações localizadas na Enseada do Suá, situadas numa faixa de 19m ao longo do prolongamento virtual da via.

No PDU de 1984, Lei Municipal nº 3.158/84, criou-se o macrozoneamento urbano, [...] *com vistas à conservação do meio ambiente natural, uso racional dos recursos naturais e proteção das edificações de interesse sociocultural* (VITÓRIA, 1984).

No seu Artigo 53, a Lei criou a Zona Especial I, onde são localizados os elementos naturais (morros, manguezais e ilhas) e construídos, com indicação de proteção ambiental e paisagística, entre eles, a região da Cidade Alta, o contorno das ilhas do Frade e do Boi, a área da Curva do Saldanha, as ilhas, os manguezais e as orlas de praias.

O Artigo 244 declara de preservação permanente as ilhas Galheta de Fora e Galheta de Dentro, Urubu, Araçá, das Cobras, dos Práticos, da Baleia e da Pólvora, as ilhas oceânicas de Trindade e Martins Vaz, os manguezais existentes e as áreas situadas acima da cota 50 dos morros, montes e elevações.

Considerando a relevância do conjunto da paisagem, uma outra medida foi a limitação de altura e gabarito das edificações a serem construídas no entorno imediato do morro do Guajuru (Cruzeiro) com limitação de 15m (cinco pavimentos). Tal limitação foi instituída pelo primeiro PDU de Vitória, de 1984, numa tentativa de conter o processo de verticalização que quase levou à total ocultação dos morros.

O PDU seguinte, Lei nº 4.167, de 27 de dezembro de 1994, estendeu a limitação a outros morros situados no perímetro do Novo Arrabalde: Gamela, Itapenambi e Jesus de Nazareth (VITÓRIA, 1994).

Outra ação, datada ainda de 1996, portanto na vigência do PDU anterior, Lei nº 4.167/94, foi a inclusão das edificações com vinte ou mais pavimentos entre os empreendimentos que obrigatoriamente deveriam apresentar Relatório de Impacto Urbano – RIU para avaliação do impacto na paisagem.

O PDU atualmente vigente, Lei nº 6.705, de 13 de outubro de 2006, aponta como instrumentos no contexto de conservação dos referenciais paisagísticos, além da previsão do estudo de proteção da paisagem, a transferência do direito de construir, instrumento já previsto no PDU anterior, de 1994, e o EIV, ambos instituídos pelo Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e recepcionados no PDU de Vitória de 2006.

O estudo prévio do EIV<sup>25</sup> é exigido para empreendimentos definidos no Anexo 8.2 e deve contemplar os aspectos positivos e negativos do empreendimento sobre a qualidade de vida da população.

No Artigo 138, são definidos os fatores que devem ser objeto de análise para definição do nível de incomodidade e/ou impacto a fim de que possam ser mitigados ou compensados: poluição sonora, poluição atmosférica, poluição hídrica, geração de resíduos sólidos, vibração, periculosidade, geração de tráfego pesado e intenso, além da interferência na configuração da paisagem natural e construída: [...] *paisagem*

---

<sup>25</sup> Art. 136. Os empreendimentos geradores de impactos urbanos, incomodidades e interferências no tráfego são aquelas edificações, usos ou atividades que podem causar impacto e ou alteração no ambiente natural ou construído, bem como sobrecarga na capacidade de atendimento de infraestrutura básica, quer sejam construções públicas ou privadas, residenciais ou não residenciais (VITÓRIA, 2006b).

*natural e construída: geração de interferências visuais sobre a composição da paisagem circundante, em relação aos seus componentes geológicos, hídricos, biológicos, antrópicos e históricos (VITÓRIA, 2006b).*

O PDU de 2006, Lei Municipal nº 6.705/2006, amplia seus conceitos para a preservação visual dos elementos e conjuntos paisagísticos construídos e naturais que compõem a imagem da cidade e estruturam sua identidade coletiva. São objetivos gerais do Plano Diretor de Vitória: [...] *preservar e conservar o patrimônio de interesse histórico, arquitetônico, cultural e paisagístico e preservar pontos visuais significativos dos principais marcos da paisagem urbana (VITÓRIA, 2006b).*

Como parâmetros para a preservação da paisagem, o Artigo 175, além de estabelecer o prazo de dois anos para a elaboração de estudos específicos sobre a definição de critérios de preservação da visualização dos elementos naturais e construídos, define os critérios mínimos que o estudo deverá considerar em relação a identificação, caracterização e definição dos aspectos representativos do processo de construção da imagem coletiva da cidade.

Entre os elementos naturais predefinidos, para efeito de estudos de preservação da paisagem, estão os morros do Itapenambi, da Gamela, do Guajuru, a Pedra dos Olhos, o Penedo, o Mestre Álvaro, o Morro do Moreno, o Mochuara, o Canal da Passagem, a Baía de Vitória, o trecho entre a Cruz do Papa e a Praça Getúlio Vargas, as ilhas da Pólvora, da Fumaça, do Boi e do Frade.

Entre os elementos construídos, estão as pontes Seca, Florentino Avidos, Darcy Castelo de Mendonça (Terceira Ponte), o Santuário de Santo Antônio, o Convento de São Francisco, a Chácara do Solar Barão de Monjardim, o Museu Ferroviário da Vale, o Cais do Hidroavião, o Porto de Vitória, o Palácio Anchieta, a Escadaria Bárbara Lindenberg, as Escadarias tombadas, a Catedral Metropolitana, a Igreja de São Gonçalo, a Igreja do Rosário, a Cruz do Papa, a Igreja da Ilha das Caieiras, o Outeiro e Convento da Penha.

No âmbito da preservação dos elementos construídos, a PMV tem o Projeto de Identificação dos Imóveis de Interesse de Preservação, e, definidos na Lei nº 6.705/2006, nos Artigos 269 e 270, os critérios e definição de graus de proteção,

identificação e tombamento dos imóveis de interesse de preservação, bem como os procedimentos administrativos para esse fim, que não serão objeto de análise neste estudo.

É preciso também registrar o zoneamento urbanístico das áreas portuárias em estudo no PDU vigente (Lei nº 6.705/2006), que classifica os portos de Vitória e de Tubarão como Zonas de Equipamentos Especiais – ZEEs<sup>26</sup> (Art. 109), conforme o Anexo 2 da referida Lei (Figura 78). São classificadas como ZEE2 as áreas industriais da Vale e da CST, que contêm o Porto de Tubarão e Praia Mole (Porto de Vitória), e como ZEE6, a área do Porto de Vitória, no Centro (VITÓRIA, 2006b).

No Artigo 111, o PDU prevê a elaboração de planos específicos para a ordenação das formas de uso e ocupação do solo das áreas das ZEEs. Esses planos específicos devem envolver usuários e a população em geral, com realização de audiências públicas. Têm como objetivos desenvolver estudos básicos relacionados à acessibilidade à área; promover a integração dos equipamentos com a cidade; elaborar o plano de ocupação global, incluindo a previsão de futuras expansões, a compatibilização com o sistema viário e com a disponibilidade de infraestrutura urbana futura; preservar as áreas de interesse histórico ambiental e paisagístico, garantindo uma integração harmoniosa com o entorno e a manutenção de visuais de marcos da paisagem natural/construída; promover o aproveitamento adequado das áreas vazias, sem prejuízo do interesse paisagístico; otimizar a infraestrutura instalada da zona para atendimento da demanda do empreendimento e integrá-la ao entorno, assegurando o direito ao uso e à fruição gratuita dos espaços livres de uso público e, nos casos em que couber, a vivência da orla marítima.

---

<sup>26</sup> As ZEEs são compostas por áreas que englobam atividades com características especiais que exercem ou possam exercer impactos econômicos, urbanísticos, ambientais e funcionais, no município de Vitória.

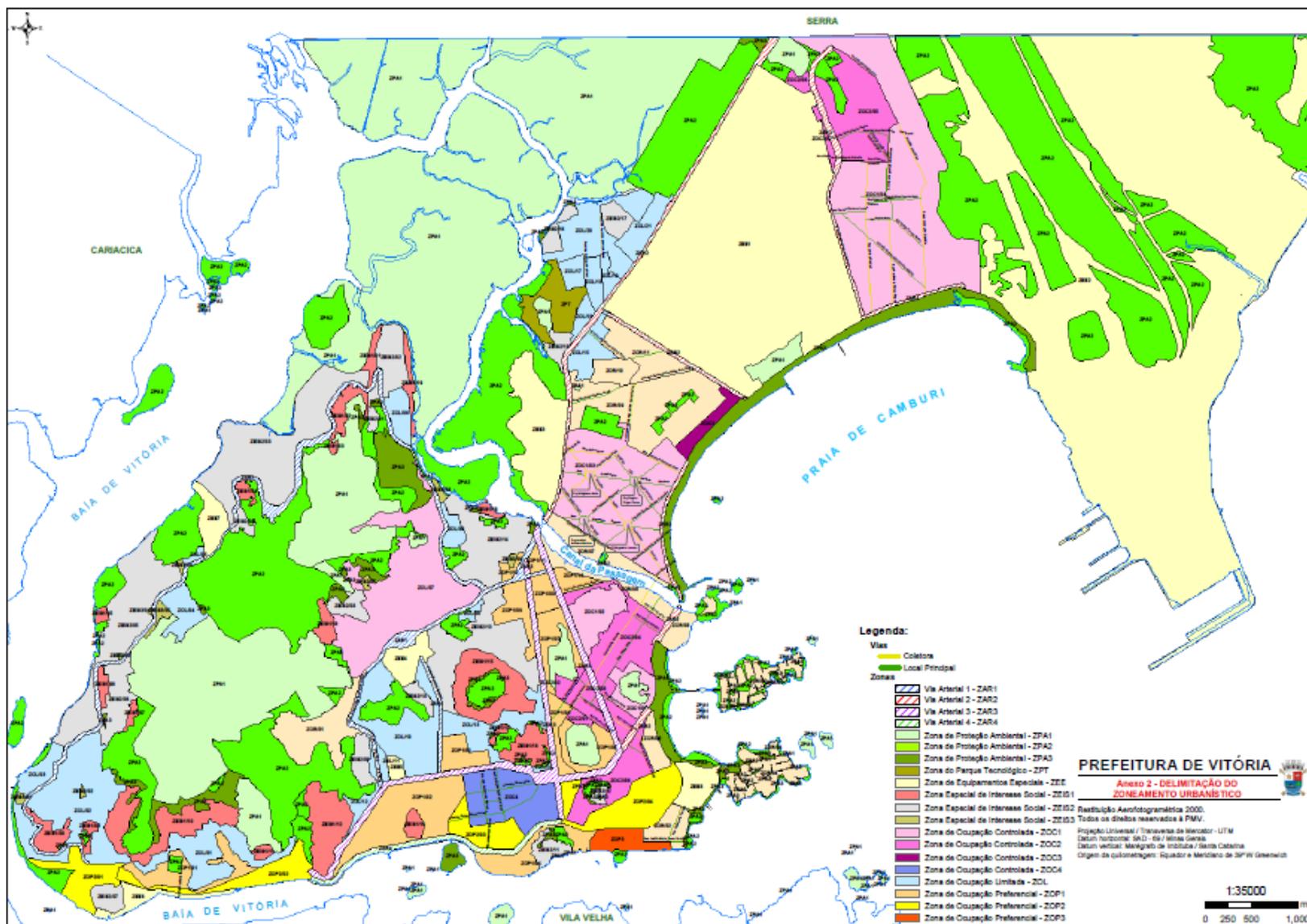
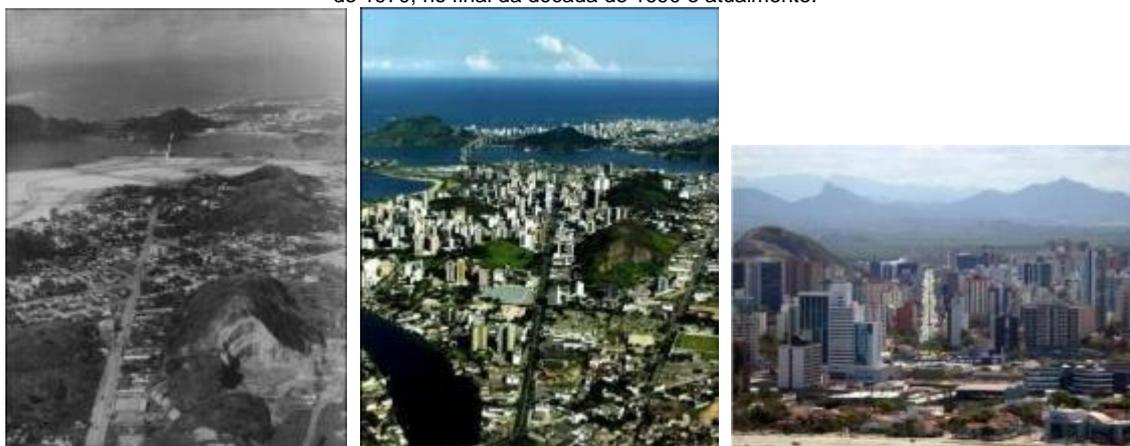


Figura 78 – Mapa de Zoneamento Urbanístico: Anexo 2 da Lei nº 6.705/2006.  
 Fonte: Vitória (2006b).

Paralelo à evolução da legislação urbana, surgiu, em 1988, um movimento importante de preservação, cujo fato indutor, em Vitória, foi o risco de perder a visibilidade do mais importante monumento do Espírito Santo: o Convento da Penha, notável marco na paisagem e definidor do traçado de Saturnino de Brito para o Novo Arrabalde, em 1896. Na sequência de fotos de 1970-1990 e na atualidade está demonstrada sua importância na preservação da paisagem (Figura 79).

Figura 79 – Sequência de vistas da Avenida Nossa Senhora da Penha, integrante do Projeto Novo Arrabalde, na década de 1970, no final da década de 1990 e atualmente.



Fonte: Arquivos da SEDEC/PMV-ES ([197-], [199-], 2012).

Neste momento, coloca-se a importância da discussão do método para definir e eleger que elementos referenciais da paisagem merecem a proteção, como os já citados no PDU de Vitória, além da competência de legislar sobre uso e ocupação do território e a inexistência de discussões e audiências públicas como forma de compartilhamento dessas medidas a partir do Estatuto da Cidade, marco legal constituído a partir da Lei nº 10.257/2001, que regulamenta o capítulo Política Urbana da Constituição Federal (BRASIL, 2001).

De uma forma mais abrangente e diante da necessidade de se repensar o planejamento da cidade dentro de uma ótica de preservação da paisagem, não só para o elemento referencial Convento da Penha, como proposto pelo Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional – IPHAN, na Portaria 176/2014, o PDU de 2006 já estabelecia a exigência de elaboração de um plano de preservação da paisagem para a totalidade do Município (Art. 175), acompanhado dos procedimentos

metodológicos e critérios básicos (Art. 176), que foram parcialmente cumpridos com o Plano de Preservação da Paisagem da Área Central de Vitória (VITÓRIA, 2012)<sup>27</sup>.

Em 2009, em nível local, foi constituído o Grupo de Trabalho Paisagem Capixaba – GT Paisagem/ES, composto por representantes de instituições públicas federal, estadual e municipais e da sociedade civil, que vem desenvolvendo diversas ações para valorizar, promover, divulgar e proteger a paisagem capixaba.

O GT Paisagem/ES foi formado por profissionais de diversas áreas e realizou três colóquios que tiveram como principais produtos dois documentos referenciais, apresentados a seguir.

A “Carta Capixaba da Paisagem – Em prol da valorização da paisagem cultural e natural do Espírito Santo”, assinada em Venda Nova do Imigrante, em 31 de março de 2011, e, posteriormente, a “Carta de Vitória – Em Prol da Paisagem da Região Metropolitana da Grande Vitória”, produto do segundo curso intitulado “Estudo e Análise de Paisagem e sua Interface com o Paisagismo”, realizado em dezembro de 2011, conforme Dossiê GT Paisagem/ES (IPHAN, 2011).

A “Carta de Vitória – Em Prol da Paisagem da Região Metropolitana da Grande Vitória” propõe o comprometimento dos governos, nas suas três esferas de poder: federal, com a representação do IPHAN (2012), estadual e municipal, na implementação das recomendações para identificação, valorização, preservação, proteção, divulgação e gestão das paisagens capixabas para elaboração e implementação de políticas de proteção da paisagem.

---

<sup>27</sup> O Plano da Paisagem apresenta um levantamento dos referenciais paisagísticos, naturais e construídos do Centro de Vitória a partir do estudo da história do lugar, de estudos técnicos e pesquisas de opinião com a população, com base no Método de Análise e Construção da Paisagem de Mendonça (2005), com o objetivo de criar diretrizes, proposições e formas de gestão úteis na valorização da paisagem do Centro (VITÓRIA, 2012). O referido plano foi elaborado a partir do Termo de Referência – TR, elaborado por técnicos do Município, baseado no Art. 175 do PDU de Vitória, Lei nº 6.705/2006, que, no seu Art. 3º, detalha os parâmetros mínimos a ser considerados no estudo da paisagem. O estudo a que se refere esse artigo deve considerar, no mínimo, a identificação e caracterização dos elementos naturais e construídos representativos na imagem da cidade.

Nela adotou-se, como definição de paisagem, o disposto na Carta de Bagé, ou Carta da Paisagem Cultural, que se fundamenta na Constituição da República Federativa do Brasil, de 1988, e como conceito:

*A paisagem cultural é o meio natural ao qual o ser humano imprimiu as marcas de suas ações e formas de expressão, resultando em uma soma de todos os testemunhos frutos da interação do homem com a natureza e, reciprocamente, da natureza com homem, passíveis de leituras espaciais e temporais (IPHAN, 2007).*

Como propõe a “Carta da Paisagem de Vitória” (IPHAN, 2011), [...] *pensar o desenvolvimento de uma política de proteção para a paisagem metropolitana é a intenção colaborativa*”, e essa é uma das propostas de continuidade deste estudo, visando tornar viável o desenvolvimento sustentável.

## 7.2. A METODOLOGIA PARTICIPATIVA NO PLANEJAMENTO INTERATIVO DO CENTRO (2006) E NO PLANO DE PRESERVAÇÃO DA ÁREA CENTRAL DE VITÓRIA (2012)

O DRP, os mapas mentais e as pesquisas qualitativas e quantitativas do Planejamento Interativo do Centro (VITÓRIA, 2006a)<sup>28</sup> e do Plano de Preservação da Paisagem da Área Central de Vitória (VITÓRIA, 2012) foram objeto de análise neste estudo, sempre reinterpretados com base no parâmetro da paisagem relacionada ao Porto.

O objetivo de trazer o Plano da Paisagem (VITÓRIA, 2012) para este estudo sobre paisagem portuária de Vitória, além de buscar confirmar a relevância do porto para a cidade, foi procurar torná-lo referência para o futuro Plano de Preservação da Paisagem Portuária de Vitória, com abrangência metropolitana.

Vale ressaltar que a área de abrangência compreendida nesses dois planos difere da proposta no estudo atual, que é mais ampla, restringindo-se à Zona de Revitalização Urbana, delimitada pela Lei nº 4.167/94, que corresponde à atual Área Especial de

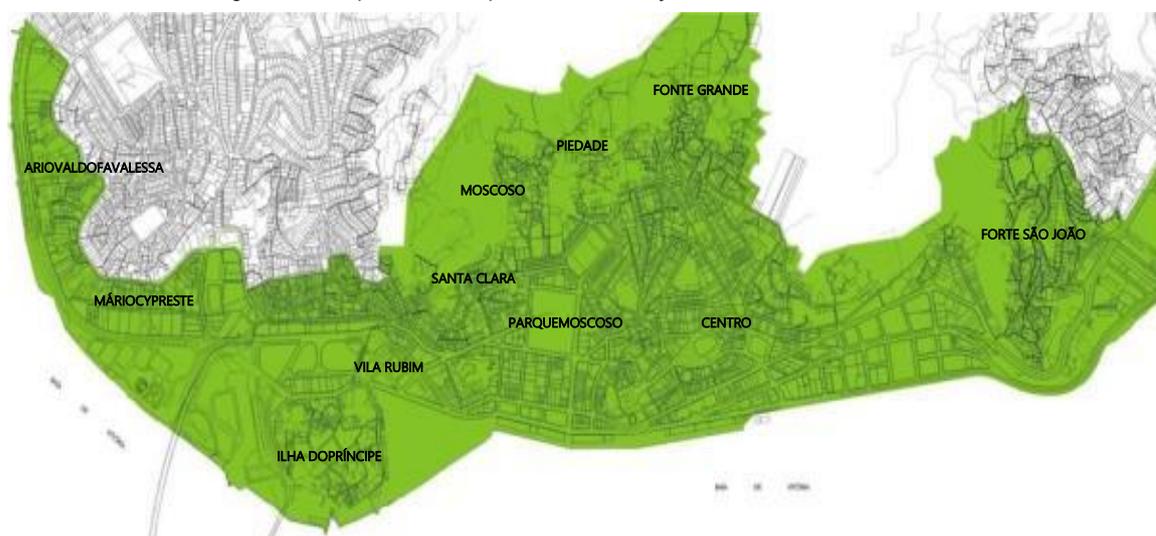
---

<sup>28</sup> O Planejamento Urbano Interativo do Centro foi um projeto estratégico, dentro do Programa de Revitalização do Centro de Vitória, que contou com recursos do Ministério das Cidades, objetivando planejar as ações para a revitalização do Centro com participação popular, respaldadas em um embasamento concomitantemente prático e teórico (VITÓRIA, 2006a).

Intervenção Urbana do Centro Histórico, estabelecida pelo PDU de Vitória, Lei nº 6.705/06, conforme Artigos 112 e 113, inciso I (Figura 80).

Entretanto, justifica-se sua análise considerando que esse território tem imbricado em seu tecido urbano o Porto de Vitória e foi referência nos dois planos, tanto nos mapas mentais e pesquisas, como na diretriz de integração cidade-porto, configurando-se como conjunto estruturador da paisagem do Centro.

Figura 80 – Mapa da área especial de intervenção urbana do Centro Histórico.



Fonte: Vitória (2006b).

Extraem-se do Planejamento Urbano Interativo do Centro (VITÓRIA, 2006a) para reanálise, sempre na perspectiva dos referenciais da paisagem portuária, os aspectos gerais e específicos da paisagem do Centro de Vitória, que foram analisados nas três abordagens participativas explicadas a seguir: na pesquisa de opinião pública de moradores, trabalhadores e usuários do Centro, no DRP, na análise gestáltica<sup>29</sup>.

**Pesquisa de Opinião Pública:** foi realizada com 811 entrevistas que envolveram moradores/usuários frequentes bem como não usuários/usuários esporádicos da área central. Os resultados da abordagem indicaram que, em se considerando o conjunto das categorias de entrevistados, os destaques apresentados em comum se

<sup>29</sup> Análise através da aplicação de mapas mentais e do método do diferencial semântico, para avaliar os níveis objetivos e subjetivos das percepções, ou seja, a maneira como os moradores, usuários frequentes, usuários esporádicos e não usuários da região percebiam o espaço, objeto do estudo, estimulando respostas positivas ou negativas diante dele – buscou-se extrair a imagem formada do lugar, de acordo com os diferentes grupos analisados (VITÓRIA, 2006a).

relacionam ao comércio, às áreas portuárias e à Beira-Mar, incluindo o Penedo, situado no município vizinho, porém, amplamente visível de Vitória.

No DRP, como etapa do Planejamento Interativo do Centro (VITÓRIA, 2006a), foram também realizadas onze reuniões abrangendo, além dos moradores da área, os comerciantes, ambulantes, proprietários de imóveis de interesse pela preservação e profissionais relacionados à arquitetura e ao urbanismo, que utilizaram como metodologia a dinâmica do mapa, entrevistas semiestruturadas e a dinâmica das tarjetas.

Dessas reuniões, podem-se destacar como pontos positivos do Centro, em segundo lugar, os edifícios, escadarias, monumentos de interesse de preservação; em quinto e sexto lugares, respectivamente, a presença do Porto e o potencial geográfico e da paisagem (Figura 81).

Figura 81 – Sequência de fotos das reuniões e desenhos do Diagnóstico Rápido Participativo – DRP do Centro.



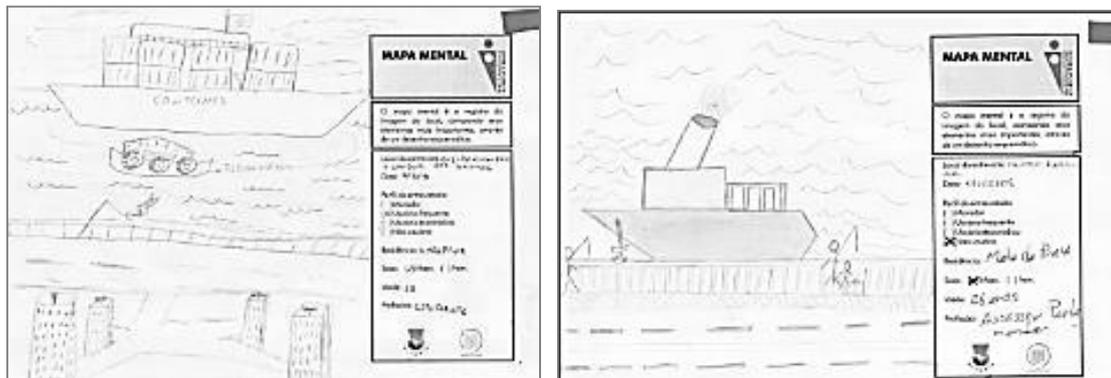
Fonte: Vitória (2006a).

Nesta abordagem, revela-se, também, entre outros aspectos, o apreço da população com relação a determinados ambientes do Centro e, mesmo, menções específicas relacionadas à paisagem. Isso demonstra a importância e pregnância dos elementos



Destaque para os mapas mentais quanto à manifestação da pesca artesanal em conjunto com a cidade, as muretas da Beira-Mar, a baía e os navios (Figura 83).

Figura 83 – Conjunto de mapas mentais relativos ao Porto com destaque para a pesca artesanal.



Fonte: Vitória (2006a).

Na análise atual, com foco na paisagem portuária, é especialmente relevante constatar a simbólica presença do Porto em 31 manifestações dos 211 mapas mentais, envolvendo seus diversos elementos, como edificações, guindastes, contêineres, armazéns e navios, articulada à estrutura urbana, pela Av. Beira-Mar, ou à natureza representada pelas águas da Baía de Vitória e pelo Penedo.

O Plano de Preservação da Paisagem (VITÓRIA, 2012) corrobora esta constatação na sua conclusão:

*O porto no contexto simbólico, histórico da paisagem, e relacionado à atividade econômica contemporânea, porém conformada ao longo do tempo. O Penedo e as águas da Baía de Vitória constituem-se em elementos naturais, cujos valores, simbólico e histórico, caracterizam a paisagem do Centro de Vitória desde os tempos iniciais de ocupação do lugar (VITÓRIA, 2012).*

No Plano de Preservação da Paisagem da Área Central de Vitória – 2012, os aspectos gerais e específicos da paisagem do Centro foram novamente examinados nos 211 mapas mentais, elaborados no âmbito do Planejamento Urbano Interativo do Centro (VITÓRIA, 2006a). Notam-se referências explícitas ao contexto paisagístico do Centro relacionado ao Porto, definindo-o como “conjunto indissociável da paisagem”:

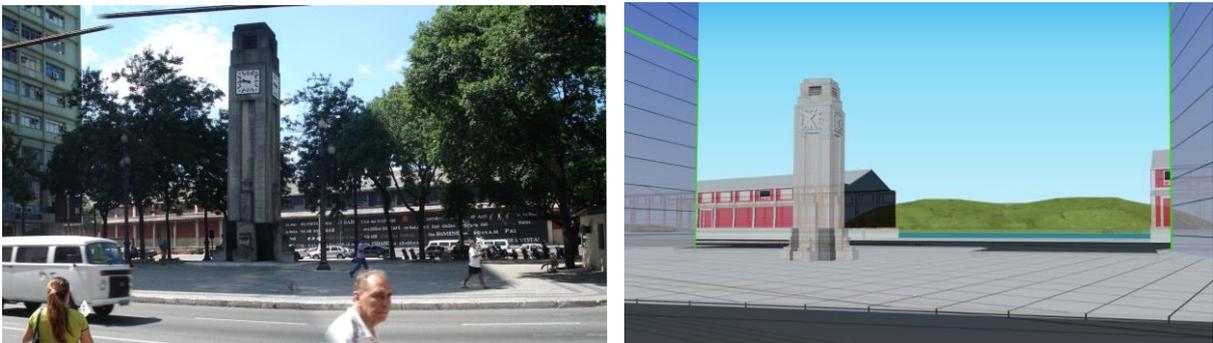
*Observando-se elementos mais diretamente relacionados à Vitória como um centro portuário, percebeu-se destaque para os aspectos relacionados ao porto e ao mar, muitas vezes, acompanhados de equipamentos como guindastes, cargas e os próprios navios, realçados como um conjunto indissociável desta paisagem (VITÓRIA, 2012).*

O Plano de Preservação da Paisagem (VITÓRIA, 2012), composto de cinco etapas, incluiu a caracterização do potencial de acessibilidade e dos eixos e pontos de visibilidade dos elementos naturais e construídos representativos da imagem da cidade, com análise de seu potencial de visibilidade a partir do mapeamento produzido em atividade de campo, acompanhado de registro fotográfico. Compôs ainda essa etapa a produção de simulação gráfica 3D, com informação de três registros: o PDU, a situação atual e a proposta, além de uma maquete virtual com modelagem de toda a área central.

Na análise do plano foi também realizada nova pesquisa com aplicação de oitocentos questionários, cujo [...] *público-alvo foi composto por moradores da região metropolitana da Grande Vitória, divididos entre moradores e transeuntes do Centro de Vitória e transeuntes do Centro de Vitória residentes em outras localidades – Grande Vitória.* (VITÓRIA, 2012).

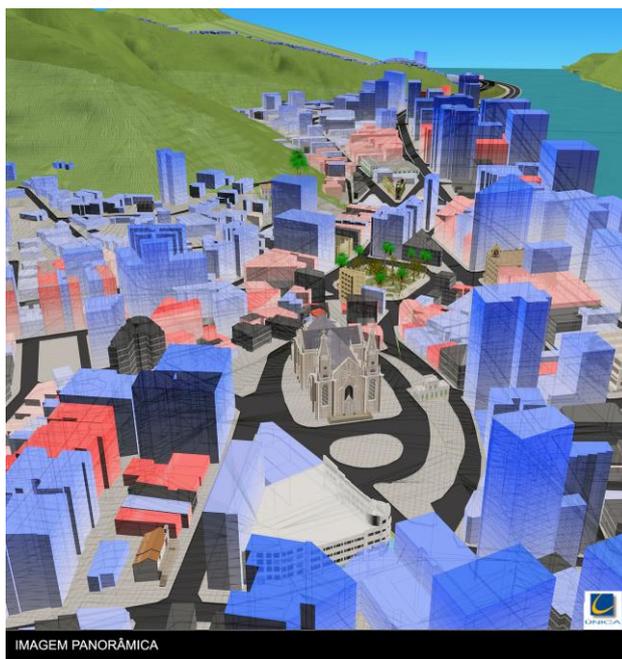
O plano em referência culminou com proposições que resultaram na formulação de minuta de projeto de lei, com normas urbanísticas específicas, visando complementar o PDU, indicando, no mapa das alturas-limite, o gabarito, os afastamentos, as áreas não edificantes e mesmo as edificações a serem demolidas. Dentre essas demolições, destaca-se o Anexo entre o Armazém 4 e 5 do Porto de Vitória, para recuperação da paisagem e do contato físico e visual com o porto e a baía (Figuras 84 a 86).

Figura 84 – Foto e simulação com indicação de altura-limite (linha verde) e demolição do Anexo dos armazéns do Porto.



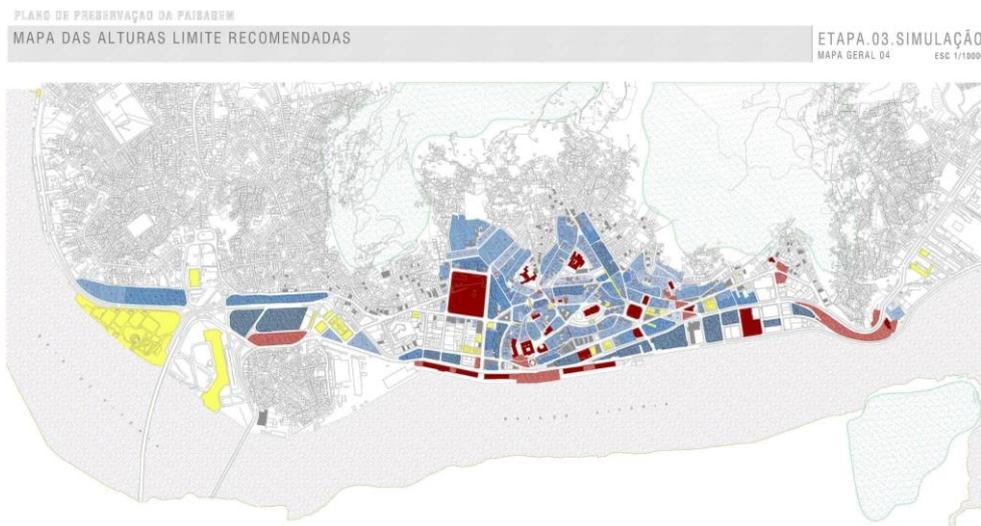
Fonte: Vitória (2012).

Figura 85 – Simulação gráfica do Centro de Vitória no Plano de Preservação da Paisagem do Centro.



Fonte: Vitória (2012).

Figura 86 – Mapa das alturas-limite recomendadas no Plano de Preservação da Paisagem do Centro.



Fonte: Vitória (2012).

A seguir, apresentam-se os resultados das duas abordagens, quantitativa e qualitativa, no Plano de Preservação da Paisagem. Entretanto é importante trazer as considerações quanto às abordagens e os critérios de avaliação adotados no referido plano. *A abordagem qualitativa refere-se ao exame e classificação dos mapas mentais considerando o conjunto de elementos da paisagem agrupados em um mesmo desenho* (VITÓRIA, 2012).

Destaque-se como elemento de grande relevância o Porto, que foi indicado nas duas categorias, mencionado dezoito vezes pelo morador/usuário frequente e vinte vezes pelos usuários esporádicos/não usuários.

No Plano da Paisagem, quanto à manifestação da relevância, observou-se que determinados elementos se encontram coincidentes na representação gráfica dos moradores/usuários frequentes e dos usuários esporádicos/não usuários, [...] *indicando sua especial importância no contexto da paisagem do Centro, como: Porto/Mar, Catedral, Penedo, Parque Moscoso, Praça Costa Pereira, Praça Oito, Palácio Anchieta, Teatro Carlos Gomes e escadarias* (VITÓRIA, 2012).

Na abordagem qualitativa, para aprofundar a análise relacionada à paisagem, no Plano de Preservação da Paisagem, os mapas mentais [...] *foram também classificados por critério referente ao conjunto de elementos que apresentam, considerando-se o agrupamento em um mesmo desenho, de pelo menos dois elementos paisagísticos (construído e/ou natural)* (VITÓRIA, 2012).

Na abordagem quantitativa, no Plano de Preservação da Paisagem, dos 84 mapas mentais analisados conforme exposto, é possível constatar o número dos classificados em cada categoria, ressaltando que em seis de quatorze delas, o Porto se faz presente por meio de elementos como navios, edificações (armazéns), guindastes e cargas.

Destaques em duas abordagens participativas, o Porto, a Beira-Mar/baía e o Penedo são os elementos naturais mais lembrados, seguidos pelos demais elementos construídos: Praça Costa Pereira, Praça Oito de Setembro, Escola de Teatro e Dança – FAFI, Rua Sete de Setembro, Palácio Anchieta e Teatro Glória.

Na análise dos mapas mentais, importante observar a forma como são expressas as referências ao Porto: o Porto expresso pelas edificações, guindastes e navio; pelos guindastes, navio e carga e pelo próprio Porto.

Na pesquisa de opinião pública do Plano de Preservação da Paisagem (VITÓRIA, 2012), quando foram aplicados oitocentos questionários a entrevistados selecionados aleatoriamente, buscou-se captar espontaneamente os ícones da paisagem e

informações sobre a percepção da população residente e transeunte do Centro de Vitória em relação à paisagem construída e natural.

Diante da pergunta sobre a paisagem natural, o resultado foi quase unânime: o Penedo (mais reconhecida entre todas, atingiu 96,4%) é isoladamente a paisagem natural mais representativa do Centro de Vitória, seguindo a tendência já captada em outras abordagens. Como paisagem construída, os galpões do Porto de Vitória foram identificados por 83,8 % dos entrevistados (VITÓRIA, 2012).

Vale ressaltar que no Quadro Síntese, incluído no Plano de Preservação da Paisagem (Quadro 4), em quatro das cinco abordagens participativas analisadas encontra-se o Penedo, elemento natural característico da paisagem do Centro de Vitória, mesmo que localizado em Vila Velha. Em seguida, presentes como resultante de três das cinco abordagens, encontram-se os seguintes elementos: Porto, Praça Oito de Setembro e Baía de Vitória (VITÓRIA, 2012).

Também foi significativa a atenção voltada à Baía de Vitória, mesmo que em proporção inferior ao elemento natural anterior. A Baía também se destaca na abordagem qualitativa.

Quadro 4 – Quadro Síntese - A paisagem nas abordagens participativas do Plano de Preservação da Paisagem da Área Central de Vitória.

Elementos da paisagem do Centro destacados em pelo menos uma abordagem participativa	Planejamento urbano interativo do Centro (elementos resultantes)	Mapas mentais quanto à paisagem - aspecto quantitativo	Mapas mentais quanto à paisagem - aspecto qualitativo	Pesquisa de opinião - estatística	Pesquisa de opinião - qualitativa	Indicação quantitativa dos elementos em destaque
Teatro Carlos Gomes	X	X	X	X	X	5
Parque Moscoso	X	X	X	X	X	5
Catedral	X	X	X	X	X	5
Porto	X	X	X			3
Av. Beira-Mar	X		X			2
Penedo	X	X	X	X		4
Praça Costa Pereira	X	X	X	X	X	5
Praça Oito	X	X	X			3
FAFI	X		X			2
Rua 7 de Setembro	X					1
Palácio Anchieta	X	X	X	X	X	5
Teatro Glória	X					1
Escadarias		X				1
Rodoviária			X			1
Baía de Vitória			X	X	X	3
Av. Jerônimo Monteiro			X			1
Gruta da Onça					X	1
Fonte Grande					X	1
Saldanha da Gama					X	1

Fonte: Vitória (2012).

Concluindo, no plano em referência, configuram-se como elementos/conjuntos estruturadores da paisagem do Centro a Baía de Vitória, o Maciço Central e o Porto.

A etapa cinco previa a elaboração de Catálogo contendo o resumo da proposta (entregue pela contratada e não publicado) e a divulgação do plano por meio de Seminário Temático, que não foi realizado pela PMV.

O Plano de Preservação da Paisagem da Área Central (VITÓRIA, 2012) está atualmente à espera de discussão e aprovação, junto com o processo de revisão do PDU de Vitória, que está em andamento. Atualmente, a preservação da paisagem é um dos principais desafios para o desenvolvimento sustentável e espera-se que o referido plano seja apresentado, discutido em audiências públicas e incorporado à lei.

*Reconhecer a importância desse plano como um processo dinâmico de gestão e planejamento do território, em prol da preservação é garantir a preservação dos principais marcos naturais e construídos, estruturadores da imagem da cidade e da identidade coletiva, contribuindo para a preservação do ambiente natural e construído, fortalecendo e despertando a cidadania (VITÓRIA, 2012).*

### 7.3. A PAISAGEM PORTUÁRIA NA MÍDIA INSTITUCIONAL DE VITÓRIA

A proposta de analisar as mídias impressas e virtuais do município de Vitória tem como objetivo comprovar a importância do porto na imagem institucional da cidade e identificar quais elementos são mais utilizados para representá-lo.

Analisaram-se as mídias impressas do município de Vitória, nos últimos anos, especificamente de 2002 a 2013. Quanto à mídia virtual, analisou-se o *site* da atual administração, acessado nos anos de 2014 e 2015.

Foram objeto de análise os principais documentos impressos relacionados ao Planejamento Estratégico, aos Relatórios de Gestão e à revista anual VITÓRIA (Figura 87). Nos documentos analisados, foram desconsideradas impressões específicas, como cartilhas e *folders* de educação para o trânsito, da saúde ou de prevenção da dengue, entre outros desse formato.

Figura 87– Parte dos documentos impressos pesquisados relacionados ao Planejamento Estratégico, aos Relatórios de Gestão e à revista anual Vitória.



Fonte: Acervo próprio (2014).

O primeiro critério adotado foi, numa leitura expressa, o levantamento quantitativo das imagens relacionadas ao porto, mar/baía e outras. Outras imagens aqui consideradas foram todas as mídias impressas retratando a paisagem da cidade, que não tinham a presença do mar ou de elementos referenciais do porto, como parques, prédios públicos e vistas dos mirantes de Vitória. Não foram considerados os mapas, as tabelas, nem as fotografias individuais de personalidades. Como elementos referenciais do Porto foram destacados navios, guindastes, armazéns, baía, Penedo e contêineres, já elencados em outras abordagens (Quadro 5).

Quadro 5 – Análise quantitativa dos elementos referenciais relacionados ao Porto na mídia institucional.

	Mídias Institucionais Impressas	Imagens impressas					
		Elementos referenciais do Porto	Baía	Outras imagens	Total	% Porto/total de imagens	% Porto e Baía/total de imagens
1	Vitória do Futuro 2002	7	15	21	43	2	35
2	Projeto Terra 2002	5	21	102	128	0,4	20
3	Revista 2010	5	13	10	28	20	67
4	Revista 2012	1	7	12	20	0,5	40
5	Relatório de Gestão 2005/2007	2	3	92	97	0,2	0,5
6	Relatório de Gestão 2005/2012	6	9	60	75	0,8	20
7	Planejamento Estratégico 2013/2016	5	8	5	18	27	83
Total		31	76	292	409		26

Fonte: Elaborada pela autora (2014).

Das 409 imagens utilizadas nos documentos analisados, 31 referenciam o porto, 76, o mar, e 292, outras, de onde se pode presumir que a paisagem portuária é importante para a mídia institucional de Vitória, considerando-se a recorrência das demais imagens. Se se analisar [...] *porto e baía como único elemento visual* [...], conforme propõe Gouveia (2011), esses números passam para 107, ou seja, 26% das imagens relacionadas ao porto.

Destacam-se as imagens do documento do Projeto Terra (MARTINUZZO et al., 2002) e capas institucionais de Vitória relacionadas ao Porto (Figura 88).

Figura 88 – Imagem do Projeto Terra - 2002 e capas institucionais de Vitória relacionadas ao Porto.



Fonte: Martinuzzo e outros (2002).

Uma segunda análise, agora com abordagem qualitativa das imagens relacionadas ao porto, busca verificar quais elementos são representativos dessa paisagem portuária. Curioso notar que, aqui, além dos elementos tradicionais já identificados em outros momentos, surgem também a linha férrea e carretéis coloridos como elementos que podem ser referenciados à paisagem portuária de Vitória (Quadro 6).

Quadro 6 – Análise qualitativa dos elementos referenciais relacionados ao Porto na mídia institucional.

Elementos referenciais do Porto										
	Mídias Institucionais Impressas	Porto	Navios	Guindastes	Baía	Armazéns	Contêineres	Penedo	Linha férrea	Carretéis coloridos
1	Vitória do Futuro 2002	6	4	5	21	1	1	4	-	-
2	Projeto Terra 2002	3	3	1	25	-	1	1	1	-
3	Revista 2010	2	2	2	10	-	1	1	-	1
4	Revista 2012	1	1	-	1	6	-	-	-	-
5	Relatório de Gestão 2005/2007	2	4	4	2	-	-	1	-	-
6	Relatório de Gestão 2005/2012	6	2	1	9	1	-	3	-	-
7	Planejamento Estratégico 2013/2016	5	3	3	4	1	1	1	-	-

Fonte: Acervo próprio (2014).

Complementando essa abordagem institucional, propõe-se a análise da mídia virtual a partir do sítio do município de Vitória, acessado no endereço [www.vitoria.es.gov.br](http://www.vitoria.es.gov.br).

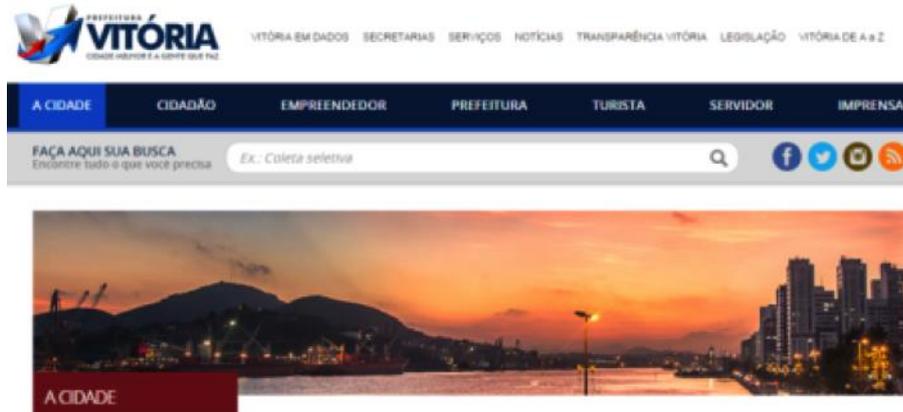
Analisando o sítio de Vitória em busca de imagens institucionais relacionadas à presença do Porto, observam-se duas entradas que se configuram como representativas para demonstrar a importância do porto na paisagem de Vitória: a página principal do sítio e a ferramenta colaborativa *Imagem do dia*.

A primeira reflete a imagem institucional, pois a escolha das imagens é dos agentes públicos, portanto, representam *um ideário* institucional.

Foi o próprio sítio, com suas imagens na forma de *banners*, que compõem a abertura da página, o objeto de estudo nas imagens acessadas em 19 de outubro de 2014.

Em três das imagens que compõem a abertura do sítio, o Porto, ou seus elementos referenciais, se faz presente de forma bastante relevante, embora o Porto Comercial de Vitória tenha maior visibilidade, ficando o Porto Indústria de Tubarão em segundo plano, conforme Figuras 89 a 91.

Figura 89 – Imagem utilizada no sítio Prefeitura de Vitória, com destaque para a baía, o Porto, os morros e a cidade.



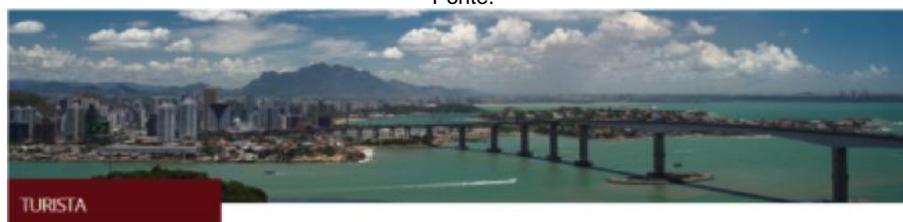
Fonte: Disponível em: <http://www.vitoria.es.gov.br/cidade> (Acesso em 19 out. 2014).

Figura 90 – Imagem utilizada no sítio Prefeitura de Vitória relacionada ao Porto, com destaque para a cidade, a baía e o sítio geográfico.



Fonte: Disponível em: <http://www.vitoria.es.gov.br/cidade> (Acesso em 19 out. 2014).

Figura 91 – Imagem utilizada no sítio Prefeitura de Vitória relacionada ao Porto, com destaque para a cidade, a baía, a Terceira Ponte.



Fonte: Disponível em: <http://www.vitoria.es.gov.br/cidade>. (Acesso em 19 out. 2014).  
Nota: Ao fundo o Mestre Álvaro e o Parque Industrial.

A segunda entrada virtual, objeto de análise no sítio institucional do município de Vitória, foi a ferramenta colaborativa *Imagem do dia*, cujo objetivo foi *captar o olhar que o cidadão tem da cidade*. Lançada em março de 2014, somente em agosto do mesmo ano começou a ser postada uma imagem por dia, em referência ao título institucional do projeto. Nesse período, contabilizaram-se 215 fotos: 36 referentes ao porto, 97 referentes à baía e/ou ao mar e 82, a outras imagens, conforme classificação utilizada na mídia impressa.

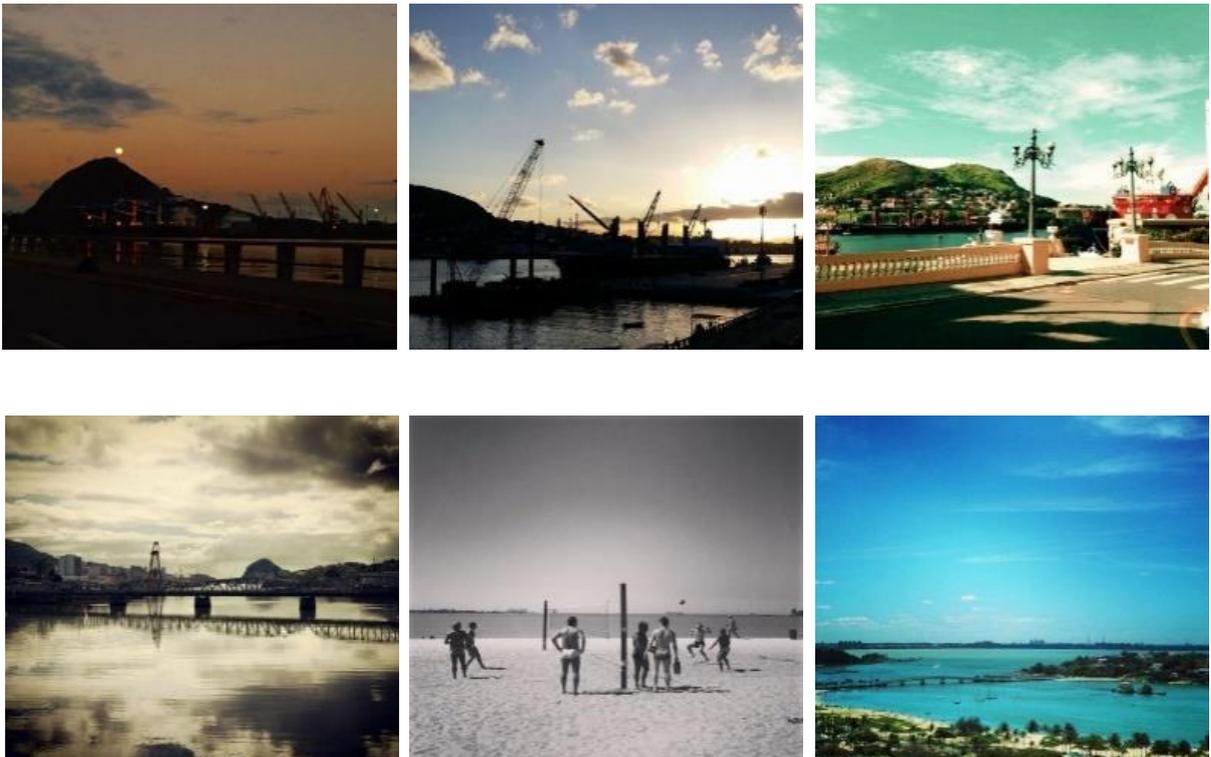
Das 215 fotos presentes no projeto citado, *Imagem do dia*, aproximadamente 17% fazem referência direta ao Porto, e, se se considerarem [...] *porto e baía como único elemento visual* [...], de acordo com as propostas de Gouveia (2011), essa

porcentagem sobe para aproximadamente 62%. Considerando-se a recorrência das imagens, confirma-se a importância da paisagem portuária tanto para a mídia institucional, quanto para os cidadãos, que, por meio das fotos, mostram relacionar bastante a imagem da cidade de Vitória com a do porto. Outra importante percepção, nessa análise, é a maior incidência de fotos do Porto de Vitória do que as do Porto de Tubarão, haja vista a presença desse último, na maioria das vezes, como pano de fundo na orla de Camburi.

Essas imagens refletem, em parte, o ideário do cidadão, pois, visto que patrocinada pelo Município, a escolha da imagem do dia é realizada diariamente pela equipe local de fotógrafos e jornalistas. As imagens enviadas são uma escolha pessoal e dependem exclusivamente de cada indivíduo, disposto a compartilhar sua leitura da cidade, sendo encaminhadas pela rede social *instagram*, através do uso da *#eusouvitória* (Figura 92).

*Neste espaço, convidamos o internauta a participar utilizando a #eusouvitória. Vamos mapear as fotos postadas com essa tag e os cliques dos cidadãos podem aparecer todos os dias no nosso Portal.*

Figura 92 – Sequência de “Imagens do dia” no sítio Prefeitura de Vitória com ênfase na paisagem portuária.



Fonte: Disponível em: <http://www.vitoria.es.gov.br/cidade> (Acesso em 23 fev. 2015).

A análise dos documentos institucionais impressos e virtuais confirma a importância do porto para a cidade seja pela versão institucional, seja pelo olhar do cidadão. Este demonstra, ao escolher “a imagem do dia”, que o imaginário coletivo está impregnado de elementos referenciais do porto, ora mais explícitos, como nas imagens do Porto de Vitória, com seus navios, guindastes, baía e Penedo, ora representados, mesmo que subliminarmente, nas imagens da orla de Camburi ou nas mais amplas da cidade, pelo Porto de Tubarão, numa paisagem industrial.

## 8. AS TRÊS ESCALAS DA PAISAGEM PORTUÁRIA

Neste capítulo, a paisagem portuária da contemporaneidade, obtida numa grandeza mais ampla, apresenta-se em três escalas diferentes: regional, metropolitana e local (metropolitana litorânea).

Complementando as abordagens histórica, participativa e institucional, apresenta-se a pesquisa de campo, denominada o “percurso das águas” que traz a paisagem portuária numa escala local (metropolitana litorânea).

A pesquisa de campo tem como objetivo complementar a identificação dos elementos referenciais e significativos da paisagem portuária de Vitória, que transborda os limites territoriais “até onde os olhos alcançam”, suas perdas, ganhos e permanências, através da pesquisa “in loco”.

Propõe-se, com levantamento de informações em campo, acompanhado de mapeamento e registro fotográfico, inclusive com a possibilidade de identificar outros referenciais da paisagem relacionada ao porto, atualmente presentes no território, ainda não descritos nas abordagens histórica, participativa e institucional.

O trabalho de campo é baseado na abordagem metodológica desenvolvida por Mendonça (2005), que tem Gordon Cullen (2010) e Kevin Lynch (2010) como referências conceituais que tratam sobre a percepção da paisagem urbana. Para análise da classificação dos níveis de visualização da paisagem adota-se a classificação da visualização litorânea como imediata e rarefeita, conforme proposto por Buffon (1999).

Para delimitação da abrangência, a área de estudo foi dividida em três diferentes escalas.

Na escala regional incluem-se todos os municípios capixabas com estruturas portuárias da zona costeira, de Aracruz a Presidente Kennedy (BITENCOURT, 2013).

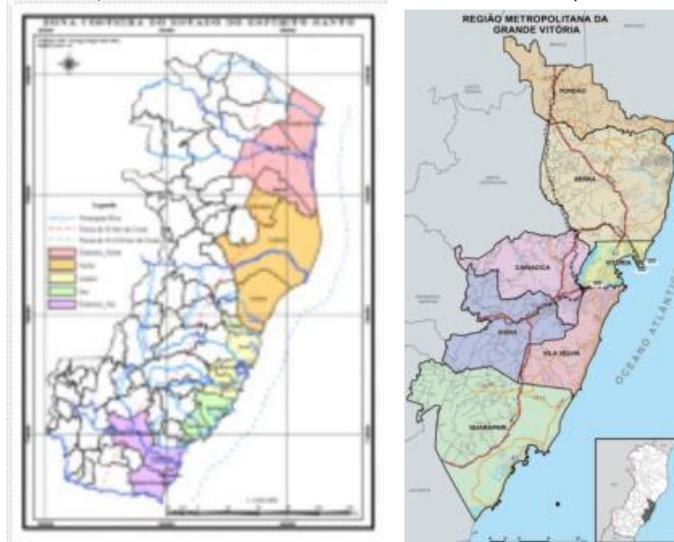
Outro recorte necessário estabelece a RMGV, constituída oficialmente em 1995 pelos municípios de Serra, Vitória, Vila Velha, Cariacica e Viana, como segunda escala. Em

1999 e 2011 foram a ela incorporados, respectivamente, os municípios de Guarapari e Fundão.

Essa segunda escala foi ainda dividida em duas áreas de estudo: a primeira, na escala metropolitana propriamente dita, com os municípios conurbados de Serra, Vitória, Vila Velha, Cariacica e Viana; e finalmente, no recorte local, aqui denominada escala metropolitana litorânea, composta pelos municípios de Serra, Vitória, Vila Velha, caracterizada por uma faixa contígua e paralela ao mar, com largura variável. Nesta escala inclui-se também Cariacica.

É importante ressaltar que, embora Vitória compreenda o objeto principal desta pesquisa, a escala da abordagem se estende para além dos limites oficiais do próprio Município, incluindo-se também parte dos municípios de Serra, Cariacica, Viana e Vila Velha, que se encontram diretamente imbricados no território e na sua função portuária, seja pela interligação de sua configuração natural, seja pela interdependência de sua formação histórica, socioeconômica e paisagística. Pode-se falar, então, de paisagem portuária contemporânea de Vitória expandida além de seus limites territoriais (Figura 93).

Figura 93 – Zona Costeira do Espírito Santo, com destaque para os municípios litorâneos e da RMGV (Serra, Vitória, Vila Velha, Cariacica, Viana, Guarapari e Fundão).



Fonte: Bitencourt (2013).

## 8.1. A PAISAGEM PORTUÁRIA NO PERCURSO DAS ÁGUAS

A pesquisa, realizada nos meses de março a maio de 2014, teve como objetivo colher informações “in loco”, identificando os elementos referenciais da paisagem, que foram registrados em mapas e fotografias nas escalas metropolitana e local, com aproximações distintas.

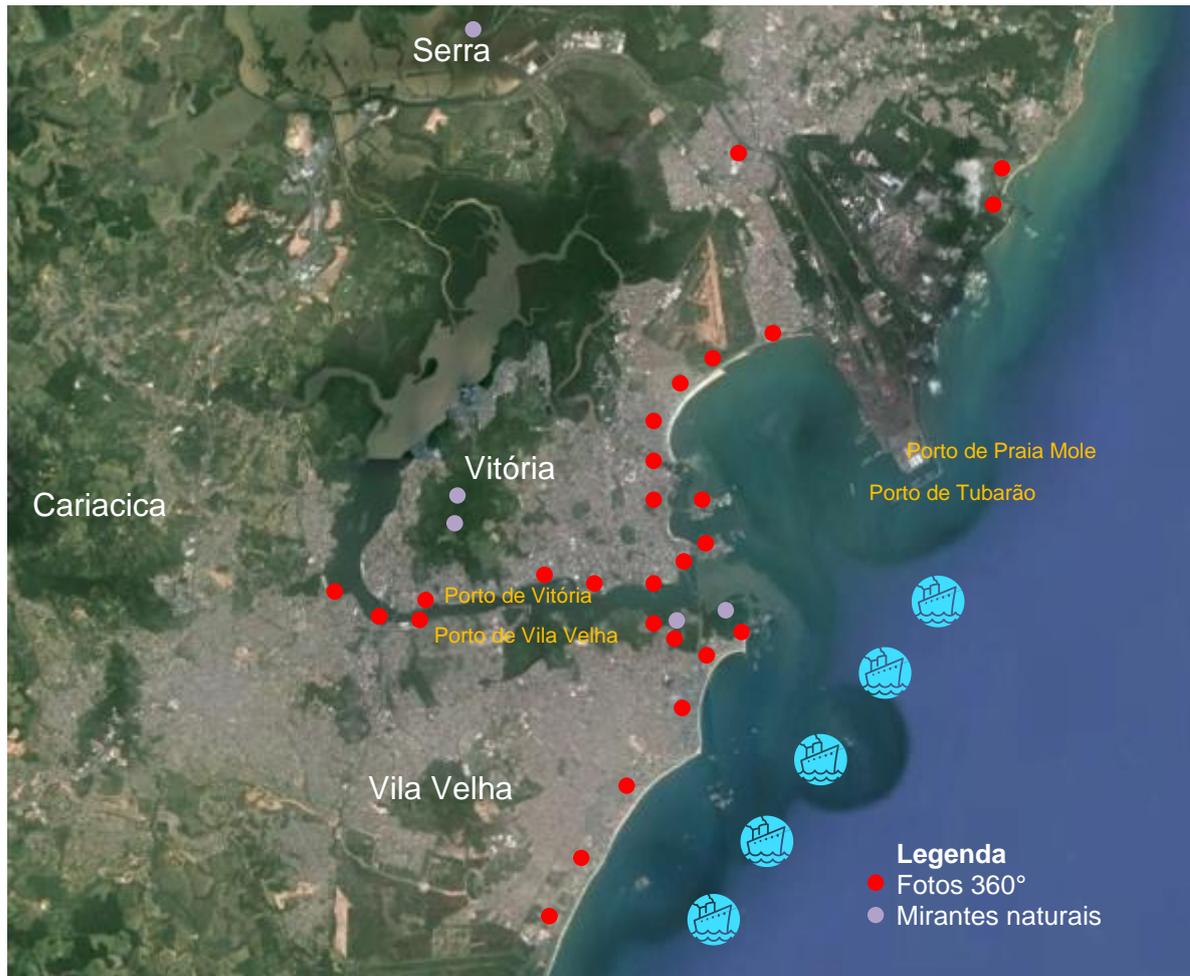
Na escala metropolitana, além das incursões com o uso da ferramenta, foram realizadas visitas de carro para registro fotográfico e mapeamento das estruturas portuárias e sua presença na paisagem.

Na escala local (metropolitana litorânea), adotou-se o “percurso das águas”, com visita a campo – o caminhar na orla e intrabairro –, em uma faixa contígua e paralela ao mar, registrando em mapas e em fotos os níveis de percepção do mar e dos elementos referenciais do porto.

Na escala local, foram capturadas/registradas fotos 360° para caracterizar cada bairro/região, referenciando a relação porto-cidade, capturadas sempre em sentido anti-horário, a primeira direcionada para o mar ou porto ou para elemento referencial do Porto.

Considerando as características topográficas de grande intensidade de Vitória e Vila Velha, caracterizadas pelos “Mares de morros” (AB’SABAER, 2003), foram também incluídos no percurso parques e locais de acesso público, conformando-se em mirantes naturais. Entre os que foram escolhidos, estão os que possibilitam diversas vistas da cidade, sempre tendo o porto como elemento referencial na paisagem: o Parque da Fonte Grande, em Vitória, o Convento da Penha e o Morro do Moreno, em Vila Velha, além do Mestre Álvaro, em Serra (Figura 94).

Figura 94– Mapa do percurso da orla com demarcação das fotos 360°(vermelho) e mirantes (lilás).



Fonte: Base do Google Earth (2014).

Nota: Adaptado pela autora.

A pesquisa de campo foi realizada em dois modais: de carro e a pé. De carro foram percorridos cerca de 80km e foi registrada em fotografias e mapas a paisagem dos “portos secos” em Serra, Cariacica, Vila Velha e Viana. A pé foram percorridos cerca de 40km de extensão, acompanhando a faixa litorânea, iniciando em Manguinhos, em Serra, e finalizando em Itaparica, Vila Velha, compreendendo uma faixa do litoral de aproximadamente 500m, em movimento zigue-zague para registro em fotografia dos pontos de visualização dos elementos significativos da paisagem relacionada ao porto, sempre públicos e acessíveis.

Além da metodologia de Mendonça (2005), incorpora-se à análise também a classificação dos níveis de visualização litorânea, como imediata e rarefeita, conforme proposto por Buffon (1999) em *Ensaio da teoria topoceptiva: um exercício de desenho urbano. Estudo de caso – Enseada do Suá, Vitória-ES*.

Buffon (1999), que adota como referencial teórico Holanda e Kohlsdorf (1994), reconhece que o objetivo do referencial teórico é ir além do *savoir-faire* arquitetônico. De acordo com esses autores, a percepção do espaço da cidade depende das respostas às necessidades, anseios ou expectativas das populações que com ele interagem.

A sistematização dessas expectativas, segundo os autores citados, foi estruturada em sete dimensões: funcional, bioclimática, copresencial, topoceptiva, econômica, expressiva e afetiva.

Buffon (1999) opta por trabalhar com a *dimensão topoceptiva*, como sendo relativa à capacidade do espaço de responder a expectativas de orientar e identificar os lugares, aplicando-a no Bairro Enseada do Suá, em Vitória-ES, que está dentro da nossa área de estudo.

Segundo ela, é importante avaliar como a paisagem natural (relevo, sistema hídrico, vegetação e clima) participa ou se ausenta da configuração dos lugares em que está inserida, contribuindo ou não para o desempenho topoceptivo desses lugares (BUFFON, 2009).

*Em nosso caso de estudo, podemos afirmar que a estrutura do sítio físico, mesmo que não aproveitada em toda a sua potencialidade, tem um importante papel na caracterização configurativa da área. A cidade de Vitória [...] apresenta uma configuração de sítio físico bastante rica, tanto por ser ilha, ou, seja rodeada de água em toda sua extensão, como pelos inúmeros afloramentos rochosos que apresenta. [...] Na Enseada do Suá, a situação não é diferente. A configuração morfológica do sítio físico é potencialmente rica, [...], com a presença marcante do elemento água e de afloramentos rochosos, mas claramente sensível no aspecto visual dos mesmos. Esta sensibilidade vai refletir-se diretamente nos resultados encontrados nos níveis da percepção e da imagem mental (BUFFON, 2009, p. 103).*

Mesmo que seu estudo se restrinja à área da Enseada do Suá, suas considerações podem, com as devidas adaptações, ser aplicadas à paisagem da cidade de Vitória, pela sua condição de ilha. Assim, o estudo atual adota sua classificação de visualização litorânea como rarefeita e imediata, para avaliação topoceptiva do sistema hídrico (BUFFON, 2009), considerando que a presença d'água também é um grande caracterizador da área para percepção da paisagem relacionada ao porto, marcando fortemente seus limites em toda a área de estudo.

A identificação dos possíveis eixos e pontos de visibilidade de cada um dos elementos naturais e construídos identificados e de sua área de influência privilegia áreas acessíveis e públicas, conforme Mendonça (2005) e Plano de Preservação da Paisagem (VITÓRIA, 2012).

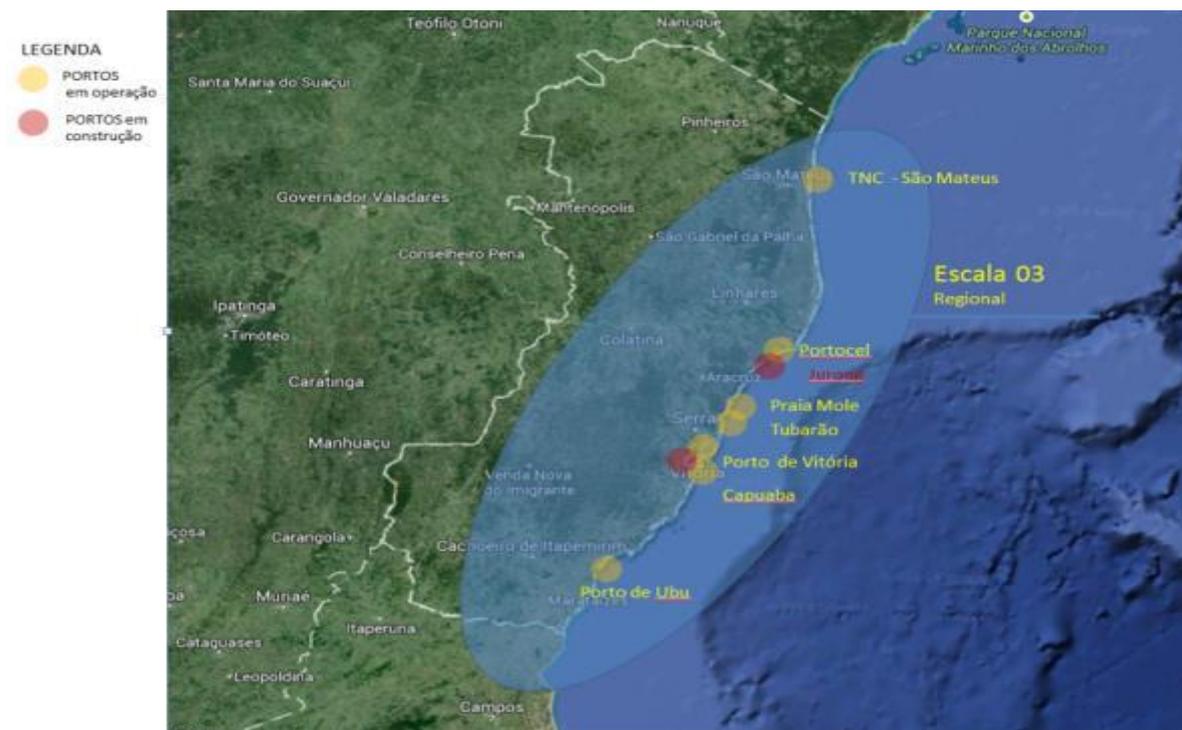
A paisagem, nas suas diferentes escalas, metropolitana e local (metropolitana litorânea), é apresentada, a partir da percepção que dela foi feita na visita a campo, descrevendo o “percurso das águas”.

## 8.2. A PAISAGEM PORTUÁRIA NA ESCALA REGIONAL

Esta escala tem abrangência definida pela zona costeira capixaba, composta pelos municípios da costa, conforme Bitencourt (2013). Inicia-se ao norte pelo Complexo Portuário de Aracruz e termina ao sul, no município de Presidente Kennedy, limitado a leste pelo Oceano Atlântico. (Figuras 95)

Nesse contexto macro, propõe-se uma análise preliminar que aponte a necessidade de estudos aprofundados, para além dos impactos econômicos e sociais, do impacto da paisagem dos empreendimentos, para entendimento da logística portuária estadual, de suas restrições e do seu potencial de desenvolvimento, baseada em dois documentos estruturantes: o Peltex (ESPÍRITO SANTO, 2010) e a dissertação de Bitencourt (2013). (Figura 96).

Figura 95 – Mapa com os portos capixabas de Aracruz até Presidente Kennedy.



Fonte: Mapa do Google Earth (2014).

Nota: Adaptado pela autora, com informações do IEMA.

Figura 96 – Portos de Barra do Riacho (Aracruz) e Ubu/Samarco (Anchieta).



Fonte: Arquivos da Codesa.

A Zona Costeira do Espírito Santo – ZCES compreende 10.547km<sup>2</sup> de área, com 411km de extensão e uma densidade demográfica superior a 145 habitantes por quilômetro quadrado (IBGE, 2000).

Para vencer desafios e buscar por meio do planejamento as oportunidades, em 2009, o Governo do Estado elaborou o Peltex (ESPÍRITO SANTO, 2010), que traça uma visão geral do sistema portuário do Espírito Santo e traz a premente demanda por novas instalações como consequência do aumento do transporte marítimo e do crescimento da indústria capixaba. Diagnostica a deficiência da infraestrutura portuária, tida como saturada e envelhecida, além da necessidade de novos

investimentos na costa capixaba. Outros problemas diagnosticados no Peltos dizem respeito à relação com as cidades, que oferecem toda a infraestrutura, entretanto acabam interferindo na logística de transporte, com o tráfego intenso, a carência de áreas de expansão, devido à falta de planejamento e à pressão urbana, conforme afirma Bitencourt (2013).

Nesse plano encontra-se também o estudo de viabilidade e localização do Porto de Águas Profundas, para fazer frente às frotas modernas de embarcações. Nele são apontados três locais viáveis para sua instalação, ainda sem definição: Vitória, Aracruz e Anchieta. Divulgada também na mídia local, está a existência de estudos para implantação do Porto de Águas Profundas em Ponta da Fruta, Vila Velha.

Ainda sobre o cenário futuro, Bitencourt (2013), em sua dissertação, analisando os *Empreendimentos costeiros de grande porte e conflitos no uso e ocupação do solo: a zona sul capixaba*, explicita sua preocupação com o cenário em que está inserido o contexto capixaba, que acompanha o contexto nacional de grandes investimentos em infraestruturas.

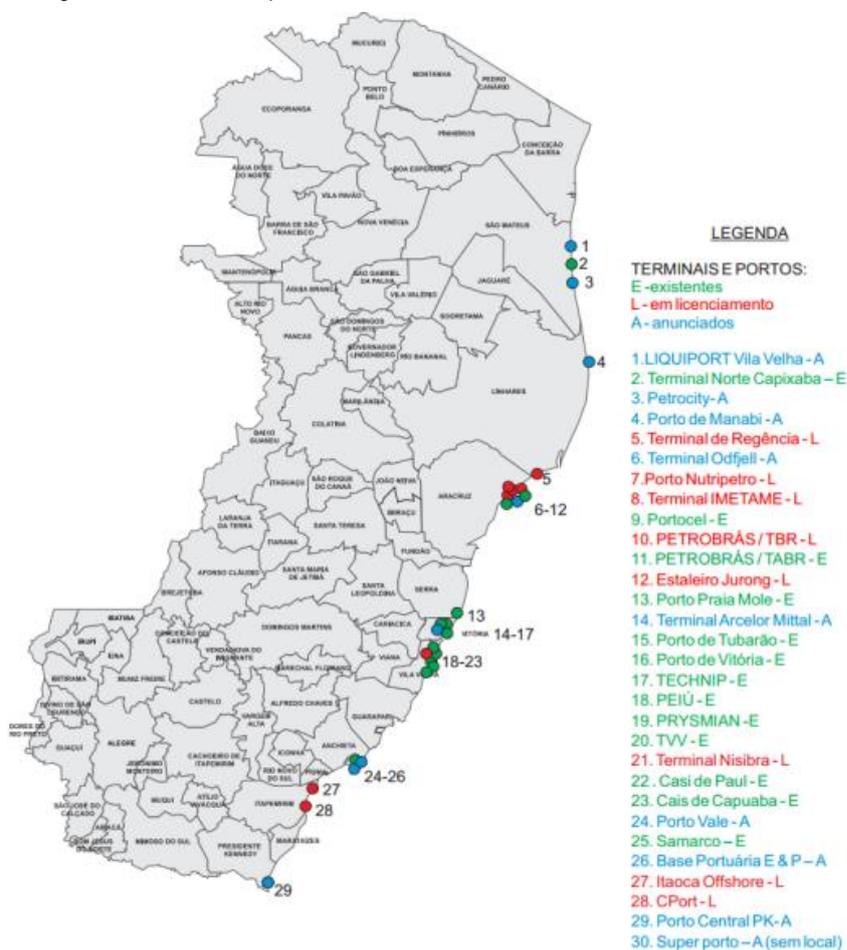
Desde o início do século XXI, é discutida a instalação de grandes projetos de infraestrutura, dentre eles o dos portos na região litorânea, que concentra 23,58% da população brasileira, segundo Censo 2010, gerando conflitos constantes, uma vez que ocorrem disputas de uma mesma área para atividades distintas (BITENCOURT, 2013).

*O cenário em que está inserido o contexto capixaba não é nada promissor. A perspectiva do Estado, quanto à implantação de 25 novos empreendimentos no litoral gera preocupação tendo em vista problemas já instalados na zona costeira: uma política pública de pouca eficácia, e a falta de pesquisas e estudos com análise integrada da região, resultando em uma tendência de agravamento da configuração costeira em termos urbano, social e ambiental (BITENCOURT, 2013, p. 26).*

Como esclarece Bitencourt (2013), experiências demonstram que os impactos com a implantação dos complexos portuários de Aracruz, ao norte, e da Samarco, em Anchieta, no sul, que fazem parte da ZCES, não foram tratados de forma conjunta nas três esferas de poder (federal, estadual e municipal) para que pudessem ser evitados, ou pelo menos mitigados e/ou compensados.

Necessária se faz a revisão dos números dos empreendimentos previstos para o Estado nas várias etapas que antecedem sua implantação, considerando-se a dinâmica comprovada entre os projetos previstos em 2013, segundo Bitencourt (2013) classificados como existentes, em licenciamento e anunciados. Nesse ano, perfaziam um total de 33, mas, com a não confirmação de alguns, entre eles o Porto Ferrous, em Presidente Kennedy, e o cumprimento de etapas de licenciamento de outros, bem como a previsão de novos, perfazem atualmente trinta empreendimentos (Figura 97).

Figura 97 - Terminais e portos existentes, em licenciamento no IEMA e anunciados.



Fonte: Bitencourt (2013).  
 Nota: Atualizado por Bitencourt em 2014.

A autora alerta para o lado negativo dessa corrida desenfreada por investimentos que foca, muitas vezes, apenas no segmento econômico, na geração de renda, na criação de novas vagas de emprego, e não realiza, na região onde o empreendimento vai ser implantado, diagnóstico que permita identificar a situação de forma integrada a partir das questões urbanas, sociais, infraestruturais e ambientais, sem observar, com o devido cuidado, as deficiências existentes.

Este contexto macro da logística portuária estadual é importante e deve ser reconhecido e registrado, pois, seu entendimento é necessário para delimitar sua interferência na paisagem.

É importante registrar a necessidade de aprofundar as pesquisas e exigências sobre os impactos urbanos e as transformações da paisagem, que hoje, quando fazem parte dos estudos para licenciamento ambiental solicitados pelos órgãos competentes, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente – Ibama e o lema, ainda são insuficientes.

Quando tratados, os estudos de impactos urbanos restringem-se às questões de mobilidade urbana e meio ambiente, sem dar a real importância para a questão da transformação e do impacto na paisagem.

Atualmente o que se observa é que os agentes públicos municipais, responsáveis pela gestão e gerenciamento do uso e ocupação do solo nos seus territórios a partir da Constituição Federal de 1988 e do Estatuto da Cidade<sup>30</sup>, não estão conseguindo exigir o cumprimento das medidas mitigadoras e compensatórias advindas dos EIVs. Os grandes empreendimentos portuários, assim como suas plantas industriais, deveriam cumprir essas medidas apontadas nos EIVs para que os municípios que recebem os maiores impactos dessas obras e instalações não precisem absorver os prejuízos dessa falta de planejamento.

Considerando-se que a migração dos eixos de desenvolvimento historicamente se desloca para a zona costeira, e, com eles, também as populações, fica cada vez mais urgente requerer estudos que minimizem e tratem os impactos causados, sejam na paisagem, ambientais, sociais, econômicos ou urbanos, com medidas mitigadoras e compensatórias eficazes e que busquem dar conta destes impactos.

### 8.3. A PAISAGEM PORTUÁRIA NA ESCALA METROPOLITANA

Caracterizando o Arco Metropolitano de Vitória, a abrangência desta análise está limitada ao norte pela BR-101 e pela Estrada de Ferro Vitória a Minas, em Serra, ao

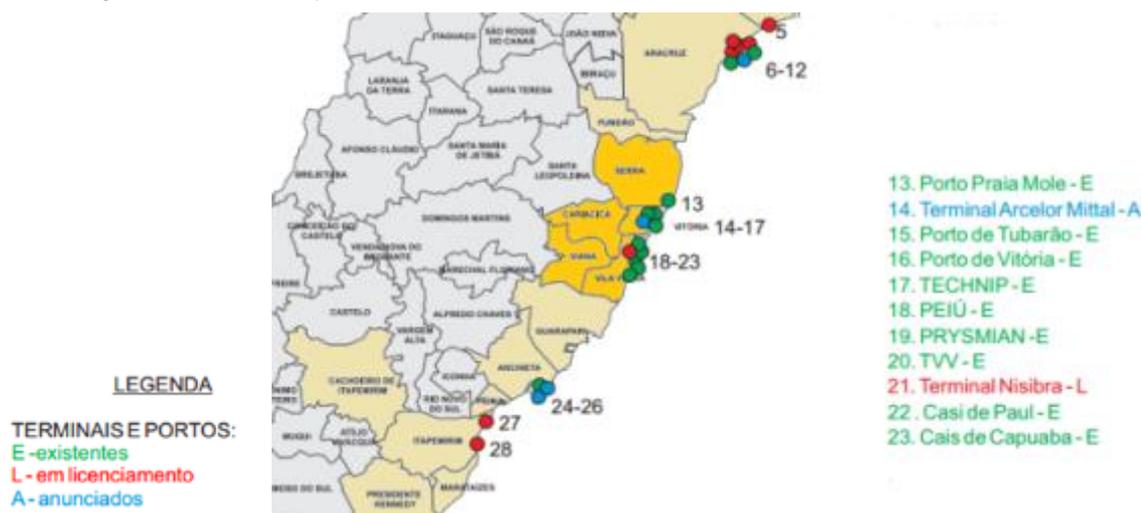
---

<sup>30</sup> Marco legal da gestão urbana, constituído a partir da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta o capítulo "Política Urbana" da Constituição Federal.

sul pela Rodovia do Sol, pela Darly Santos, em Vila Velha, e pela nova Leste-Oeste, em Cariacica. Tem ainda como limite a leste as Rodovias BR-262 e BR-101, em Viana e Cariacica, respectivamente, espraiando o olhar até o Oceano Atlântico. Essa paisagem metropolitana é abordada com pesquisa de campo, mapeando-se e registrando-se com fotos as infraestruturas portuárias, trazendo os elementos que caracterizam essa nova paisagem portuária. Cabe aqui esclarecer que essas infraestruturas são compostas principalmente pelas linhas férreas, pelos condomínios industriais, pelos CLIA's e pelos "portos secos", com seus edifícios contêineres, áreas de armazenamento e "mares de carros". Neste estudo, que tem como objetivo identificar as transformações da paisagem relacionada ao porto, para facilitar a leitura, são denominados "portos secos" todas as estruturas que estão fora da área primária portuária.

Para fins desta pesquisa, que divide a área de estudo em três escalas diferentes, a escala metropolitana compreende parte da Zona Costeira Litoral Centro – Vitória, incluindo os municípios de Serra, Vitória, Vila Velha e Cariacica, para onde estão previstos três dos 25 novos projetos costeiros a serem implantados até o ano de 2020, contando com o Porto de Águas Profundas, que tem entre suas localizações em estudo o Porto de Praia Mole, em Vitória e Vila Velha (Figura 98).

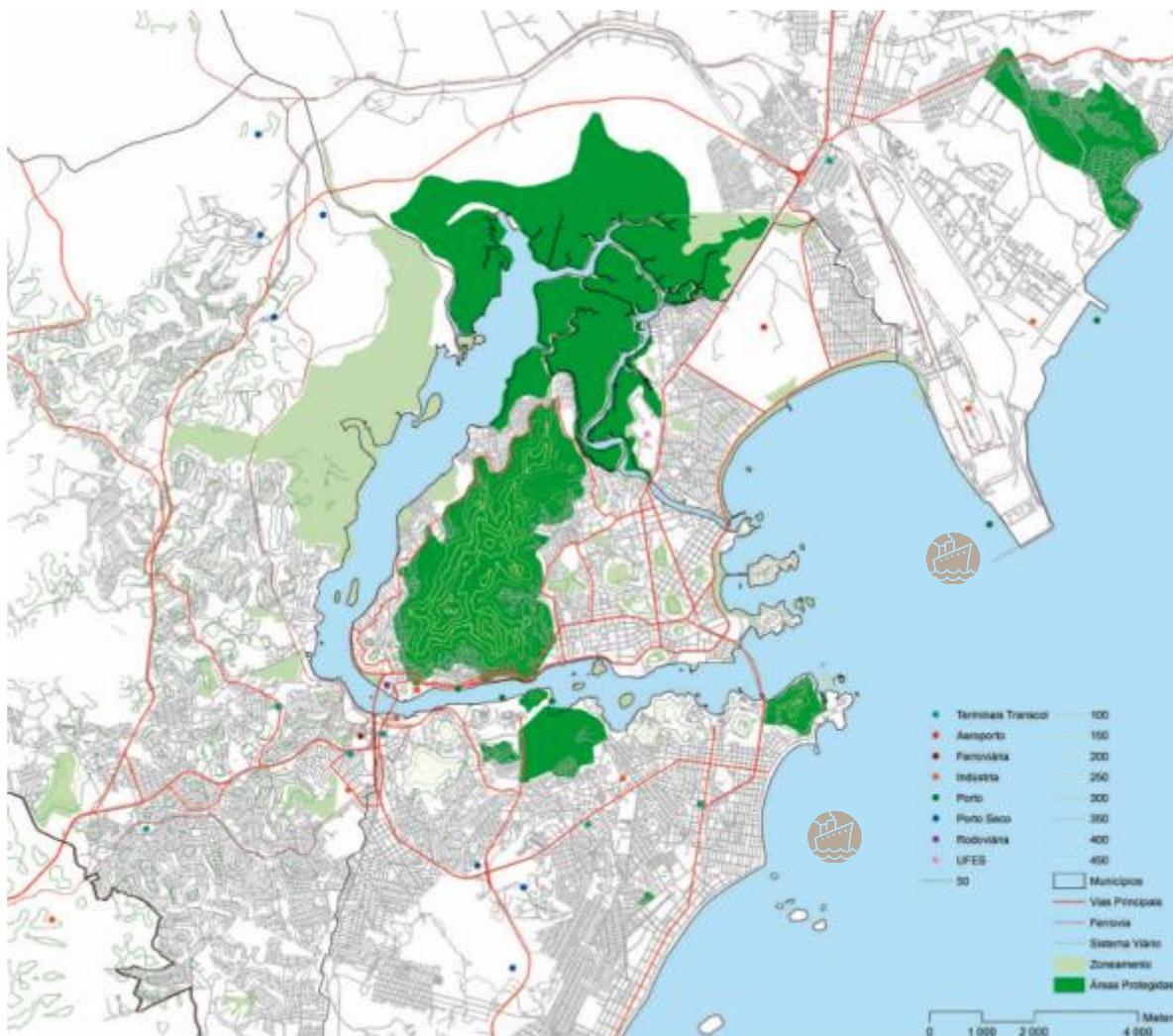
Figura 98 – Terminais e portos existentes, em licenciamento e anunciados, destacados na área de estudo.



A RMGV dispõe de uma infraestrutura portuária de logística e produção robusta, entretanto comprometida com os problemas de mobilidade urbana e ambientais.

Nos mapas abaixo (Figura 99), podem-se constatar a concentração da população e o desenvolvimento no litoral da RMGV principalmente pelos grandes projetos na década de 1970, que trouxeram desenvolvimento e impactos na ocupação e mobilidade urbana, além dos ambientais e sociais. Conseqüentemente foram transformadores da paisagem.

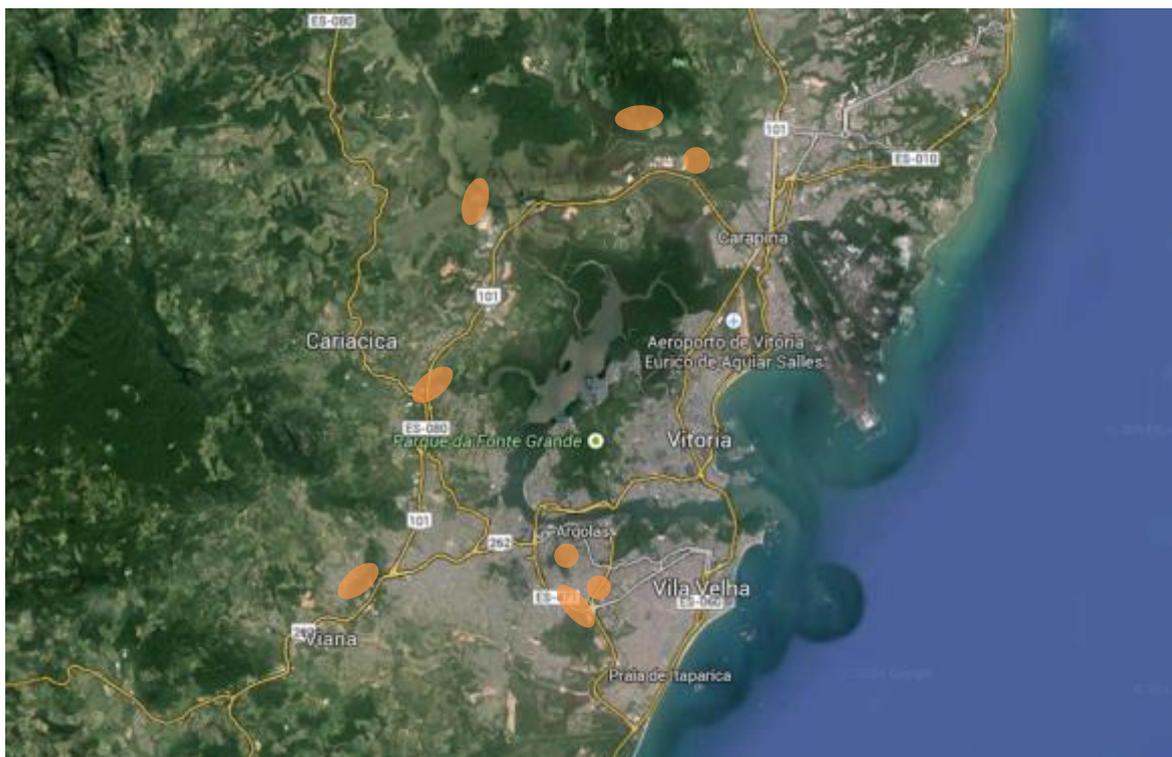
Figura 99 – Mapa das infraestruturas portuárias, portos, indústrias e “portos secos” nos municípios de Serra, Vitória, Vila Velha, Cariacica e Viana.



Fonte: Vitória (2009).

O mapa esquemático abaixo (Figura 100), com os “portos secos” nos municípios de Serra, Vitória, Vila Velha, Cariacica e Viana, mostra sua distribuição no território, cujos elementos serão detalhados, de forma preliminar, quanto à inserção na paisagem.

Figura 100 – Mapa das infraestruturas retroportuárias nos municípios de Serra, Vitória, Vila Velha, Cariacica e Viana.



Fonte: Mapa do Google Earth (2014).

Nota: Adaptado pela autora com informações do IEMA e visitas ao local.

O Terminal Intermodal da Serra – TIMS, que se configura como um condomínio industrial, está localizado nas bordas da BR-101 – Rodovia do Contorno, como é conhecida. É caracterizado pelo grande movimento de caminhões, e sua paisagem é marcada pela Estrada de Ferro Vitória a Minas e pelo Morro Mestre Álvaro. Parte de sua área está localizada em áreas alagáveis da Bacia do Rio Santa Maria da Vitória, numa paisagem ambiental de fragilidades, por estar entre as Áreas de Preservação Ambiental do Mestre Álvaro e do Lameirão. Destaque-se como pano de fundo o *majestoso* Mestre Álvaro (Figuras 101 a 103).

Figura 101 – Mapa de Serra com localização do Terminal Intermodal da Serra – TIMS.



Fonte: Acervo próprio (2013).

Figura 102 – Terminal Intermodal da Serra – TMS.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Figura 103 – A linha de ferro e as instalações retroportuárias, às margens da Rodovia do Contorno, com o Morro Mestre Álvaro ao fundo.



Fonte: Base do Google Earth (2014).  
Nota: Adaptado pela autora.

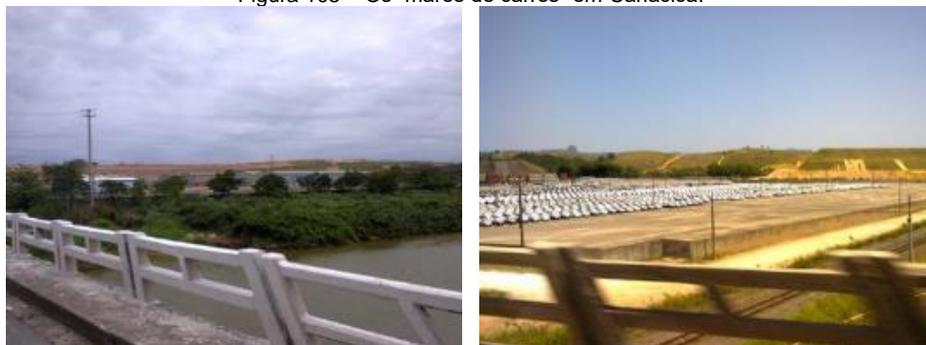
Seguindo pela BR-101, após o Rio Santa Maria da Vitória, que define o limite entre os municípios de Serra e Cariacica, vê-se uma grande área de Cariacica que está sendo ocupada pelos “portos secos” ou estações aduaneiras, convertendo-se em “mares de carros” e modificando sua paisagem (Figuras 104 e 105).

Figura 104 – Mapa das instalações retroportuárias em Cariacica.



Fonte: Base do Google Earth (2014).  
Nota: Adaptado pela autora.

Figura 105 – Os “mares de carros” em Cariacica.



Fonte: Acervo próprio (2013).  
Nota: Foto tirada sob a ponte do Rio Santa Maria da Vitória.

Ao longo da BR-262, em Cariacica e Viana, começam a se instalar as infraestruturas retroportuárias devido, principalmente, ao aumento do preço da terra nos municípios de Serra e Vila Velha. Destaque-se o início da implantação desse polo de logística em Viana, com área locável de 60.000m<sup>2</sup>, registrada em suas fases de implantação (Figuras 106 e 107).

Figura 106 – Mapa das instalações retroportuárias em Viana.



Fonte: Base do Google Earth (2013).  
Nota: Adaptado pela autora.

Figura 107 – Polo logístico em Viana, em início de obras (2013) e em implantação (2014).



Fonte: Acervo próprio ([201-]).

Voltando a Vila Velha pela Avenida Darly Santos, observa-se que no entorno está-se configurando o Polo Logístico de Vila Velha, com serviços de logística, transporte, armazenagem e distribuição de mercadorias, como uma grande estrutura retroportuária, justificada pela proximidade com o Porto de Capuaba e também com a Estrada de Ferro Atlântica Sul.

Vale aqui uma referência aos dois belos e lendários montes, muito importantes no contexto da RMGV, conhecidos como Mochuara, a princesa, em Cariacica, e Mestre Álvaro, o príncipe, na Serra, os quais, em nível metropolitano, são visíveis e se caracterizam como pano de fundo dessa paisagem, conforme Figuras 102 e 108.

Figura 108 – Vista da Avenida Darly Santos, em cujo entorno se configura o Polo Logístico de Vila Velha, e do Mochuara, em Cariacica, ao fundo.



Fonte Acervo próprio (2014).

O Plano Estratégico de Vila Velha – Vila Velha 2025 prevê, entre outros, a implantação de projetos de logística integrada, que têm como objetivo a implantação do Corredor Metropolitano Leste-Oeste, para melhorar o acesso e reduzir o tempo de viagem com destino a Vila Velha, através da interligação da Rodovia Darly Santos à BR-262 e à BR-101, facilitando também as atividades retroportuárias do Município (VILA VELHA, 2014).

O Plano também prevê a implantação do Polo Industrial e Logístico com o objetivo de diversificar a economia de Vila Velha e ampliar as atividades com grande potencial de impacto econômico para o Município, ao longo da Rodovia BR-101 (Figuras 109 a 111). O mesmo Plano projeta dinamizar o entorno da Rodovia Darly Santos e do Vale Encantado, incentivando a implantação de um polo logístico.

*[...] ancorada na vocação portuária e explorando o potencial para escritórios corporativos, por meio da implantação de empreendimentos de uso misto com foco em atividades retro portuárias, logística (foco no setor atacadista), empresariais (conceito de office park) e complementarmente condomínio residencial (VILA VELHA, 2014).*

Figura 109 – As instalações retroportuárias em Vila Velha.



Fonte: Base do Google Earth (2014).  
Nota: Adaptado pela autora.

Figura 110 – Instalações de logística portuária ao longo da Avenida Dary Santos.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Figura 111 – Edifícios contêineres na Avenida Carlos Lindenberg e Estrada de Capuaba na Dary Santos.



Fonte: Acervo próprio (2013).

A Rodovia Darly Santos está se configurando como eixo da logística portuária, conforme previsto no Vila Velha 2025, com grandes áreas de expansão, o que se pode confirmar na sequência de fotos a seguir (Figura 112).

Figura 112 – Sequência de fotos 360° na Avenida Darly Santos.



Fonte: Acervo próprio (2014).

A paisagem na escala metropolitana, abordada com fotos e visitas ao local, trouxe os elementos que caracterizam a sua paisagem portuária, principalmente as linhas férreas e os “portos secos”, nas suas diferentes classificações, CLIAs, Redex e Instalações retroportuárias alfandegadas, com seus contêineres, armazéns e “mares de carros”.

Essas instalações impactaram seus territórios por se configurarem em grandes plantas que, quando são instaladas, acarretam grandes movimentos de terra, que comprometem a drenagem da região e marcam definitivamente a paisagem pela enorme quantidade de carros, contêineres e máquinas, além da significativa movimentação de caminhões que levam insegurança e sérios engarrafamentos, comprometendo a mobilidade urbana.

Hoje essas infraestruturas carecem de um estudo mais abrangente que leve em conta não só sua inserção na paisagem, mas também seu impacto urbano/ambiental, socioeconômico e na mobilidade urbana.

#### 8.4. A PAISAGEM PORTUÁRIA NA ESCALA LOCAL (METROPOLITANA LITORÂNEA)

A paisagem na escala local (metropolitana litorânea) desenvolve-se pelos bairros litorâneos e conurbados da RMGV, de Serra, Vitória, Cariacica e Vila Velha. É abordada numa análise mais aprofundada, abrangendo Manguinhos, em Serra, até Itaparica, em Vila Velha, passando por Vitória, de Jardim Camburi até o Centro,

incluindo as Ilhas do Boi e do Frade, passando pela Segunda Ponte (Ponte do Príncipe) e pelas Cinco Pontes (Ponte Florentino Avidos). Nesse percurso, também parte da orla de Cariacica é analisada. Essa paisagem permite um olhar mais próximo, com o objetivo de identificar os elementos importantes e representativos da paisagem portuária “in loco”, definir os pontos de vista que devem ser privilegiados, sempre públicos e com acessibilidade.

Com base em metodologias com abordagens histórica, participativa e técnica para identificação dos elementos referenciais da paisagem portuária já apontada, é importante ressaltar que a maioria dos elementos aqui indicados já foi destacada nas abordagens anteriores, como a baía, o porto propriamente dito, com seus elementos referenciais – os navios, os guindastes, os armazéns, as linhas férreas e os contêineres – e os morros.

A pesquisa de campo proposta neste estudo vem contribuir para a identificação de elementos referenciais da paisagem portuária existentes capazes de serem notados no território, como as instalações dos “portos secos” e os carretéis coloridos da Flexibrás.

Para facilitar a interpretação dos mapas, os elementos referenciais da paisagem portuária, nesta pesquisa de campo, foram agrupados em três conjuntos estruturantes: o porto, a baía e os morros, reafirmando as deduções do Plano de Preservação da Paisagem da Área Central como elementos estruturadores da paisagem de Vitória (VITÓRIA, 2012).

O porto propriamente dito, como elemento estruturador da paisagem portuária, consegue fazer-se presente de diferentes formas, ora mais próximo ora mais distante, representado por um dos seus elementos referenciais, como guindaste, navio, silo, armazém e contêiner, ou pelo conjunto deles.

O conjunto dos elementos referenciais do porto é também classificado como elementos complementares da paisagem portuária, como os navios, os guindastes, os armazéns, os contêineres e os carretéis coloridos, que podem estar localizados fora do sítio portuário. Este último, acrescido da observação e vivência da autora e comprovado na pesquisa de campo, faz parte da paisagem diferenciada da Vila Rubim, no Centro de Vitória.

Para além da Área Central, objeto de estudo do Plano de Preservação da Paisagem, outros elementos se incorporaram à paisagem ao longo do tempo, como os aterros, o Porto de Tubarão, com seus navios na linha do horizonte, as infraestruturas portuárias como os “portos secos”, os novos guindastes e as linhas férreas. Mesmo os contêineres se apresentam de forma diferenciada, como verdadeiros edifícios, caracterizando não só os pátios dos portos, mas também as áreas retroportuárias, como na Avenida Darly Santos, em Vila Velha.

A seguir, o Quadro 7, com o resumo dos elementos referenciais da paisagem portuária de Vitória, incorporando os resultados da mídia institucional e pesquisa de campo bem como o mapa síntese de identificação desses elementos (Figura 113).

Quadro 7 – Resumo dos elementos referenciais da paisagem portuária de Vitória, incorporando os resultados da mídia institucional e da pesquisa de campo.

Elementos referenciais da paisagem portuária de Vitória	Mapas mentais quanto à paisagem – aspecto quantitativo (*Aplicados no Centro)	Mapas mentais quanto à paisagem – aspecto qualitativo (*Aplicados no Centro)	Viajantes estrangeiros	Cartões postais	Mídia institucional	Pesquisa de campo: O “percurso das águas”	Quantitativo dos elementos em destaque na paisagem portuária
porto	X	x	x	x	x(25)	x	6
navios	X	x	x	x	x(17)	x	5
guindastes	X	x		x	x(18)	x	4
armazéns	X			x	x(4)	x	3
contêineres	X			x	x(5)	x	3
linha de ferro					x(1)	x	2
carretéis coloridos					x(1)	x	2
baía	X	x	x	x	x(72)	x	6
Penedo e morros	X	x	x	x	x(11)	x	6
portos secos						x	1

Fonte: Vitória (2012).

Nota: Adaptado pela autora.

Figura 113 – Mapa síntese de identificação dos elementos referenciais da paisagem portuária de Vitória.



Fonte: Base do Google Earth (2014).  
Nota: Adaptado pela autora.

Na orla de Jardim Camburi, além do porto e dos navios no horizonte, descortina-se toda a beleza do conjunto da paisagem formada pela Baía do Espírito Santo e pelos morros de Vitória e do município de Vila Velha, com destaque para o Morro do Moreno, o Morro do Convento da Penha e os Morros do Atalaia, em Vila Velha, São Benedito e Fonte Grande, em Vitória, e Mochuara em Cariacica (Figura 114).

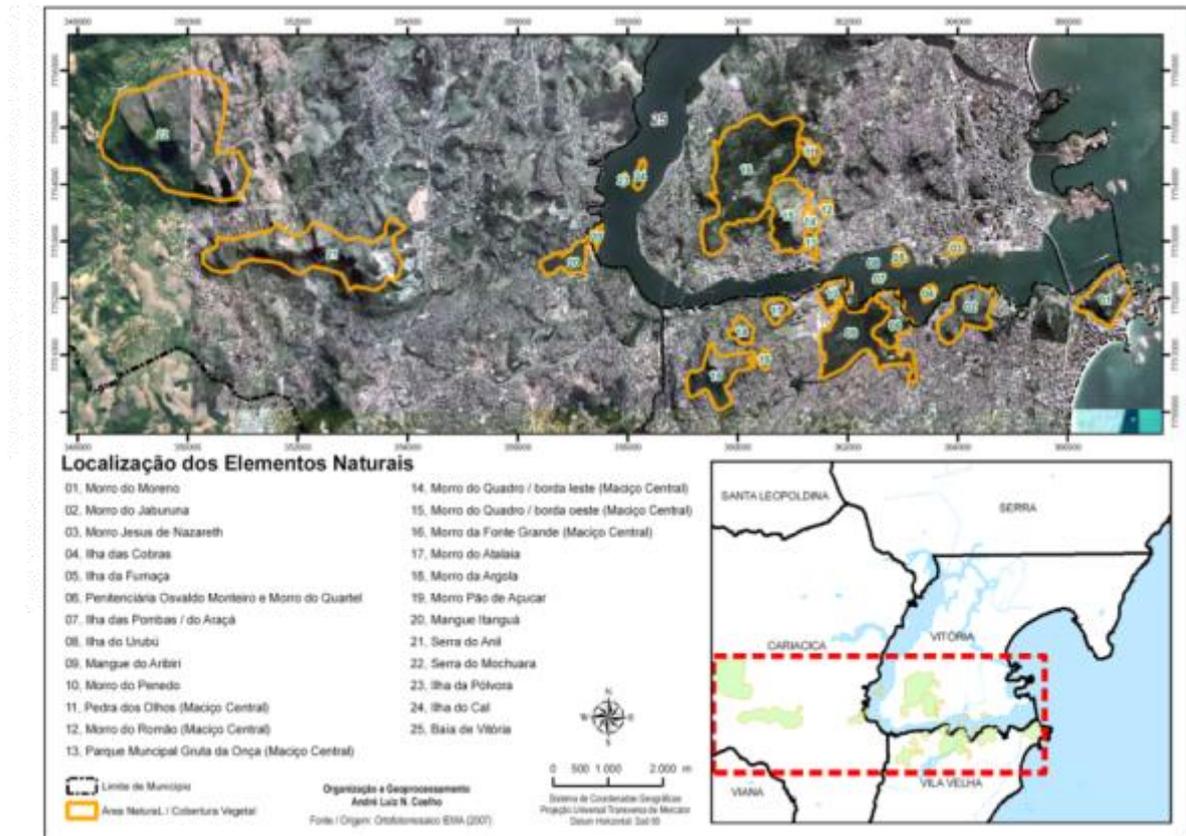
Figura 114 – Visualização da orla a partir do final de Camburi, Parque Atlântico, com destaque para o conjunto da paisagem formada pela Baía do Espírito Santo e pelos morros.



Fonte: Arquivos da SEDEC/GPU/PMV-ES (2009).

A baía e os morros, em conjunto com o porto, são elementos estruturadores da paisagem numa cidade como Vitória, por sua característica de cidade portuária, referenciando as águas do mar, da baía, como “grandes avenidas”, e “os mares de morros”, conforme pode ser observado no mapa de localização dos elementos naturais, na Figura 115 (VITÓRIA, 2012).

Figura 115 – Ortofotomosaico utilizado para destacar os elementos naturais.



Fonte: Vitória (2012).

Na paisagem urbana de Vitória, como afirma Buffon (1999), a água, assim como os afloramentos rochosos, é elemento marcante na rica configuração morfológica do sítio físico e assume grande importância na orientabilidade dos cidadãos.

*[...] o relevo também é uma presença constante na configuração das cenas contidas nos campos visuais da percepção, atuando às vezes como pano de fundo, construindo visual fechado (Figura --- o relevo como pano de fundo da paisagem) outras vezes como realce, destacando-se da cena (Figura --- o relevo como realce na cena urbana) (BUFFON, 1999).*

Vale aqui registrar a diferenciação na denominação da Baía do Espírito Santo e de Vitória. A Baía de Vitória, mais interna, circunda toda a costa norte, nordeste e sul da ilha. Deságuam na Baía de Vitória cinco rios: o Santa Maria da Vitória, o Bubu, o

Itaquari, o Marinho e o Aribiri, cujas águas chegam à baía externa pelos canais Norte e Sul, sendo conduzidos por meio desta para o mar aberto (MONTEIRO, 2008).

A Baía do Espírito Santo é limitada pela Ponta de Tubarão, em Vitória, e pela Praia da Costa, em Vila Velha, e banha a costa leste da Ilha de Vitória e toda sua parte continental, segundo Monteiro (2008).

*Caracteriza-se com os maciços cristalinos que chegam à orla brasileira, acomodando-se junto a pequenas áreas de sedimentação marinhas e fluviomarinhas. Já a baía interna, entendida muito tempo como estuário denominado como baía de Vitória, em oposição à externa, do Espírito Santo (MONTEIRO, 2008).*

Considerando as características do seu sítio físico, seu aspecto insular e a condição de proximidade do Porto de Vitória ou de distanciamento do Porto de Tubarão e do Porto de Vila Velha, em relação ao tecido urbano, na paisagem está quase sempre presente um elemento complementar da paisagem portuária – os navios.

É difícil, por exemplo, imaginar a paisagem da orla de Camburi, em Vitória, e da Praia da Costa ou Itaparica, em Vila Velha, sem os navios no horizonte. E quase impossível imaginar o Centro de Vitória "sem os navios caminhando à beira-mar".

Ainda, vale destacar que o navio, esse elemento complementar da paisagem portuária, pode compor diferentes paisagens, porque pode estar em movimento, atracado ou fundeado.

No horizonte, a paisagem frequente e distante dos navios fundeados na barra, à espera de atracação nos portos de Vitória e Vila Velha, é uma constante na visualização a partir dos bairros de Jardim Camburi, Mata da Praia e Jardim da Penha, em Vitória, assim como na Praia da Costa, Itapuã e Itaparica, em Vila Velha. Mesmo com a mudança dos navios, que ficam em média de três a cinco dias na fila de espera, conforme dados da Codesa, essa visão é uma constante e se configura como complementar à paisagem portuária de Vitória.

No *síte* da Codesa, podem ser obtidos os números e dados dos navios que estão fundeados na barra, aguardando para atracar, e os atracados nos portos de Vitória e Vila Velha. Por observação da autora, em Camburi tem-se geralmente de oito a

quatorze navios no horizonte, compondo essa paisagem. Na Figura 116, a Carta Náutica evidencia o canal de acesso e a barra de fundeio dos navios.

Figura 116 – Carta Náutica nº 1.401 – Portos de Vitória e de Tubarão.



Fonte: Disponível em: [www.codesa.gov.br](http://www.codesa.gov.br). (Acesso em 18 jul. 2014).

Quando atracados nos portos de Vitória, Tubarão ou Vila Velha, os navios têm interfaces diferentes, ora aproximam-se mais, como é o caso de Vitória, ora permanecem distantes, compondo a paisagem do horizonte. Na Baía de Vitória é comum estarem atracados doze navios, cujo tempo médio de permanência varia entre dois e dez dias, conforme tabela de navios atracados (Figura 117).

Figura 117 – Navios atracados em Vitória em 18 de julho de 2014.



Fonte: Disponível em: [www.codesa.gov.br](http://www.codesa.gov.br) (Acesso em 18 jul. 2014).

#### **8.4.1. A paisagem portuária descrita seguindo o “percurso das águas”**

Esta etapa propõe a análise do potencial de visibilidade da paisagem portuária contemporânea de Vitória, baseada na metodologia de Mendonça (2005), que destaca a importância da apropriação dos espaços pelas pessoas não só para preservação visual das referências da paisagem, mas também para a conservação da memória coletiva e da identidade da cidade nos seus aspectos históricos e culturais.

Vale esclarecer, como já foi explicitado, que o “percurso das águas” se refere, na realidade, ao contorno das águas, ao caminhar pelas bordas e registrar a paisagem portuária e seus elementos referenciais.

Outro aspecto importante a considerar, conforme o método proposto, é que a preservação relacionada a determinado elemento paisagístico, no caso dos referenciais da paisagem portuária, não deve ocorrer em prejuízo da visibilidade de outros. Assim, serão levados em conta os elementos naturais ou construídos que compõem a paisagem como um todo, configurando-se como elementos referenciais estruturantes ou complementares.

Foram utilizadas cores diferentes como referencial da paisagem portuária, correspondentes a cada um dos cinco níveis de visualização. A cor amarela refere-se à amplitude total do elemento estruturador porto e seu conjunto de elementos de um ponto próximo; os tons de ocre, vermelho e laranja, na sequência, correspondem a níveis intermediários de visão fragmentados, ora próximos, ora distantes; a cor marrom corresponde à visualização do mar/água, fragmentada ou não, próxima ou distante.

- Nível 1 – percepção/amplitude total de um ponto próximo
- Nível 2 – percepção mesmo que parcial de um ponto à distância - visão até o chão
- Nível 3 – percepção fragmentada de um ponto próximo
- Nível 4 – percepção fragmentada de um ponto à distância, mas ainda perceptível
- Nível 5 – percepção do mar/da água

Esse detalhamento de níveis de visualização do mar e da paisagem portuária foi realizado em todos os bairros/regiões do “percurso das águas”, de Manguinhos até Itaparica, entretanto é aqui apresentado somente no mapa do Bairro Jardim Camburi, como exemplo.

Complementando essa classificação, baseada em Buffon (1999), no Mapa Síntese do Percurso das Águas (Figura 118), a cor azul-marinho (mais escuro) corresponde à visualização imediata do porto propriamente dito; a cor azul-cobalto (intermediário) identifica a visualização rarefeita do conjunto de seus elementos complementares referenciais, e a cor azul-clara refere-se à visualização do mar/água.



Figura 118 – Mapa síntese do “percurso das águas” com identificação da visualização imediata e rarefeita.  
 Fonte: Fotos adaptadas por Amanda Daleprane Olioza (2014).

O “percurso das águas” se inicia nos bairros de Manguinhos, Bicanga e Carapebus, em Serra, apesar de vizinhos do Porto de Praia Mole. Observam-se ao longe os navios e o Porto, na extrema direita, e é muito pequeno o contato visual com o Porto e seu conjunto e com os elementos referenciais (Figura 119).

Figura 119 – Panorâmica na orla de Carapebus com vista do Porto de Praia Mole, ao fundo, à esquerda.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Vale destacar o grande potencial paisagístico das áreas de Manguinhos, Bicanga e Carapebus, as quais, mesmo relegadas pelas administrações, sem obras de infraestrutura, favorecem sua apropriação para o lazer e a contemplação.

Observa-se que em Manguinhos, que dispõe de mais infraestrutura instalada, a paisagem se descortina, mesmo com suas ruas sem calçamento, que caracterizam o Bairro e o tornam bastante aprazível.

As ruas perpendiculares favorecem a visualização do mar e contribuem para a orientabilidade dentro do Bairro. Na entrada de Manguinhos, o mar está muito próximo; pelas ruas de terra, ainda em Manguinhos, e em Bicanga, os caminhos levam ao mar (Figura 120).

Figura 120 – Ruas que levam ao mar: Rua Borboleta Amarela, em Manguinhos, e Rua de Bicanga.



Fonte: Acervo próprio (2014).

No complexo industrial portuário da Vale, de Praia Mole (Codesa) e do Porto de Tubarão (Arcelor Mittal), em Serra, que interrompe o “percurso das águas” como um enclave por via terrestre, tem-se o impacto dessa atividade no território urbano, com

o movimento dos caminhões, de suas estruturas industriais que se escondem por trás dos muros, configurando-se como uma paisagem dura (Figura 121).

Figura 121 – Vista dos muros-limite da Vale.



Fonte: Acervo próprio (2014).

A visão da paisagem do Porto Indústria se apresenta nas filas dos caminhões e ônibus, que levam e trazem as mercadorias e funcionários, respectivamente (Figura 122).

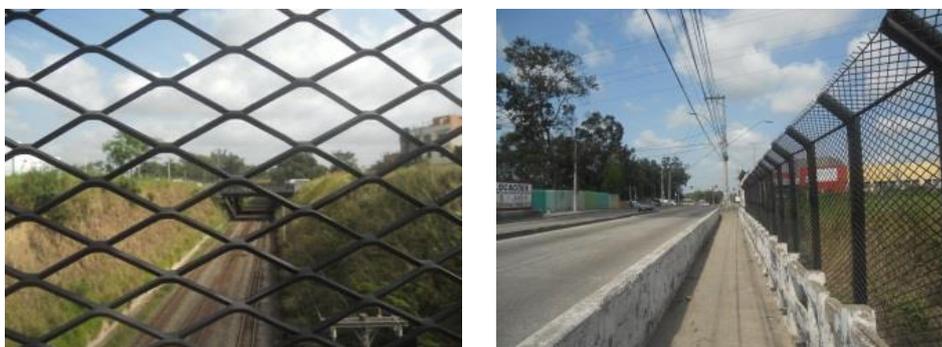
Figura 122 – Vista da entrada da Vale, com guindastes e caminhões.



Fonte: Acervo próprio (2014).

A linha de ferro Vitória a Minas configura-se como uma infraestrutura portuária que também corta o município de Serra. Pode-se observar a relação da cidade com o Porto Indústria (Figura 123).

Figura 123 – Relação entre a cidade e a estrutura da logística portuária – linha férrea em Carapina, Serra.



Fonte: Acervo próprio (2014).

No Bairro Jardim Camburi, um dos mais populosos de Vitória, de ocupação na década de 1960, o Porto e seus elementos referenciais podem ser visualizados quase na sua

plenitude, mesmo que no horizonte, visualização classificada de imediata, conforme proposta por Buffon (1999).

Antes da orla de Camburi, porém, vale destacar o limite dos bairros de Fátima e Jardim Camburi com o Parque Industrial da Vale, que se apresenta de uma forma mais amigável que os muros e gradis de Serra. Configura-se com os muros e entrada do Clube da AERT, no Bairro de Fátima, em Serra, e, em Vitória, com o talude reflorestado da Rua Otaviano de Carvalho, a entrada do Parque Botânico da Vale, na Avenida dos Expedicionários e no final da Praia de Camburi, onde se observa uma relação mais suave com o urbano – uma paisagem doce (Figura 124).

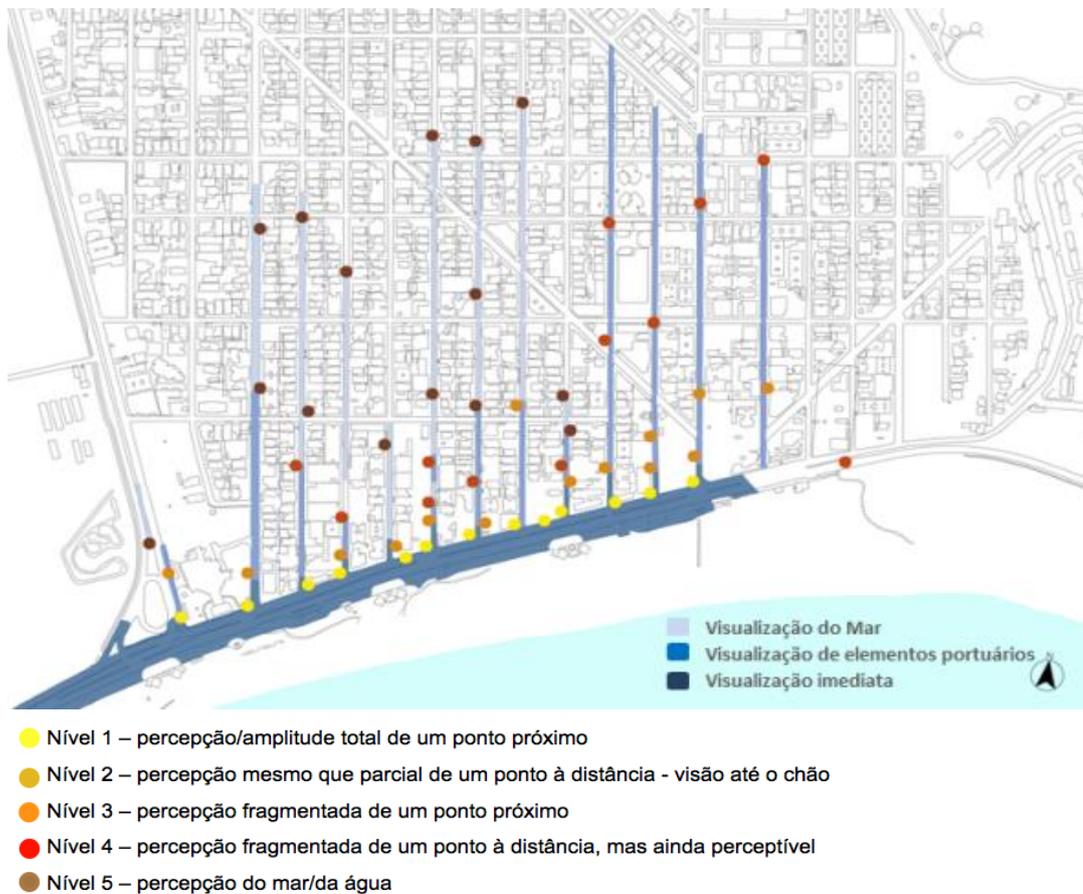
Figura 124 – Sequência de visadas dos limites do Parque Industrial da Vale com os bairros de Fátima e Jardim Camburi.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Como exemplo, no mapa de visualização de Jardim Camburi, são demonstrados graficamente os níveis de visualização da paisagem portuária, que se desenvolvem, geralmente, até a quarta quadra do Bairro, e, conforme relatado anteriormente, foram elaborados por bairro/região, em todo o “percurso das águas” (Figura 125).

Figura 125 – Mapa com níveis de visualização de Jardim Camburi.



Fonte: Arquivos da PMV-ES (2014).

Nota: Adaptado por Amanda Daleprane Olioza.

Nas proximidades da orla urbanizada, os parques lineares garantem o uso público e acessível não só à orla, mas, por conseguinte, também à paisagem, uma paisagem cinzenta do Porto Indústria numa alusão à poluição e ao famoso "pó preto", que nada mais é do que minério em micropartículas: "a paisagem dos navios no horizonte".

Essa paisagem cinzenta, carregada de preconceitos, vem anunciar, como diria Alan Roger (2000), não "a morte da paisagem" natural e primitiva, mas uma nova paisagem da pós-industrialização.

Essa paisagem pode ser apreciada pelas pessoas caminhando no calçadão, como a apostar corrida com os navios que estão no horizonte aguardando a atracação no Porto de Tubarão – "a paisagem dos navios no horizonte".

Com suas ruas e calçadas estreitas e em processo de verticalização, com prédios de cinco a nove pavimentos nas suas quadras interiores, o Bairro ainda dispõe de áreas de residência e comércio com dois pavimentos.

Das ruas mais próximas à orla, que, apesar de estreitas e com calçadas de 1,5m ou, em média, de 10m, de fachada a fachada, a paisagem do Porto ainda pode ser observada (Figura 126).

Figura 126 – Visualização do Porto a partir da Rua Afonso Cláudio.



Fonte: Acervo próprio (2014).

No interior do Bairro, entretanto, a visualização se altera, tornando-se rarefeita, uma perda acarretada por edifícios altos. Também as árvores e os equipamentos implantados na orla, como os quiosques e o viaduto da Vale, no final da Avenida Dante Micheline, obstaculizam a paisagem portuária (Figura 127).

Figura 127 – Visadas da Rua Munir Hilal, com a paisagem obstruída pelo viaduto e pela mata na orla.



Fonte: Acervo próprio (2014).

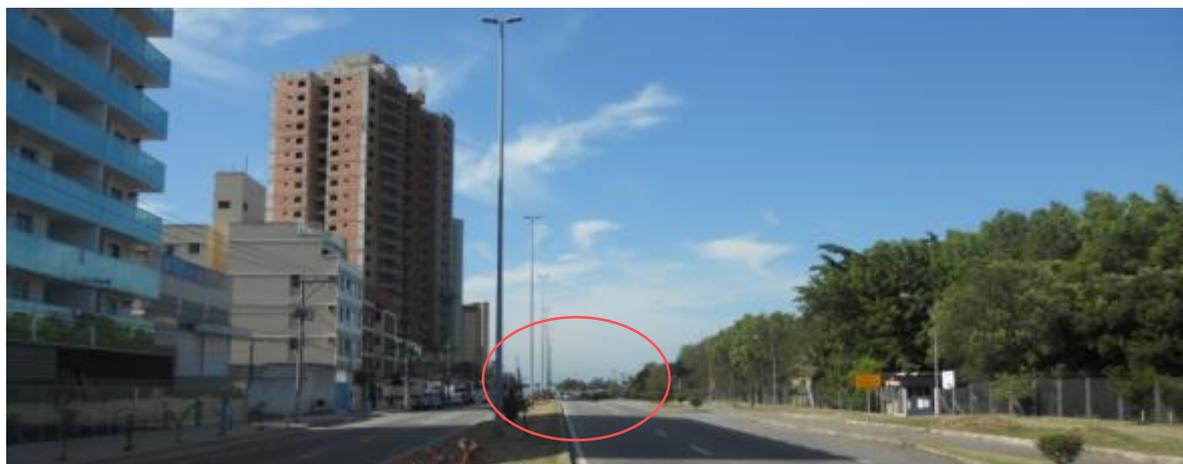
Destaca-se o eixo de visualização na Avenida Gelu Vervloet (Norte Sul), que se caracteriza como uma das principais entradas norte de Vitória. Se, para o sentido Vitória-Serra, se tem o enquadramento do grandioso Morro Mestre Álvaro como referência da paisagem, em Serra (Figura 128), no sentido contrário, Serra-Vitória, têm-se o Porto Indústria de Tubarão e os navios, na barra, aguardando a atracação, descortinando uma paisagem rarefeita, na Figura 129, e imediata, na Figura 130.

Figura 128 – Vista da Avenida Norte Sul em direção ao Mestre Álvaro.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Figura 129 – Visualização rarefeita da Avenida Norte Sul, com o mar e o Porto à esquerda.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Figura 130 – Visualização imediata da Avenida Norte Sul, com o Porto e os navios à espera de atracação.



Fonte: Acervo próprio (2014).

O Complexo Portuário de Tubarão se faz presente nessa paisagem como se estivesse à espreita, esperando as pessoas e os carros, o entrar e o sair do Bairro, nas vias internas, como se pudesse observar e ser observado, trazendo uma vista dos navios no horizonte a nos acompanhar, mas também o incômodo “pó preto” que acinzenta nossa paisagem (Figura 131).

Figura 131 – A poluição do ar no céu cinza de Camburi.



Fonte: Foto do acervo de Dilson Ruas (2015).

Adiante, seguindo o percurso, a orla do Aeroporto tem apropriação diferenciada, por não ter ocupação na sua frente de mar. É usada somente para caminhadas e corridas. Nem mesmo o espaço da areia tem a apropriação das demais áreas urbanizadas.

Contudo, sua fachada de mar tem o Porto e os navios no horizonte, apreciada na sua plenitude, classificada de imediata.

A área do Aeroporto é classificada como uma ZEE 01 na Lei Municipal nº 6.705/2006. Apresenta uma paisagem em construção com o novo Plano de Ocupação do Sítio Aeroportuário, em aprovação, em cumprimento ao Art. 171 da referida Lei, baseado no Plano Diretor do Aeroporto de Vitória-ES, aprovado pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, pela Portaria nº 231, de 9 de fevereiro de 2011.

Além das áreas operacionais e terminal de passageiros, propõe a criação de cinco áreas comerciais e institucionais: duas delas nas extremidades, esquina com as Avenidas Adalberto Simão Nader e Gelu Vervloet. Prevê também uma Zona de Proteção Ambiental, paralela à Avenida Dante Micheline, com proposta de implantação de um parque urbano. Esse plano, com certeza, vai oportunizar e garantir novos pontos de vista para a paisagem portuária, que hoje estão restritos à calçada da Infraero e à orla de Camburi, conforme mapa de visualização abaixo.

A Avenida Adalberto Simão Nader, que por sua hierarquia viária dispõe de seis faixas, com largura aproximada de 25m, tem destacado no seu eixo de visualização o Porto Indústria de Tubarão, com os navios à espera de atracação.

Embora nesse eixo se abra uma perspectiva abrangente do Porto e navios no horizonte, observa-se o excesso de mobiliário urbano – um mar de fios e postes concorrendo com o mar de navios. Somente nesta foto foram identificados 22 postes entre iluminação pública, sinalização vertical, horizontal e indicativa, além da grande quantidade de fios riscando a visão da paisagem, conforme Figura 132.

Figura 132 – Vista da esquina da Adalberto Simão Nader com Avenida Dante Micheline – um mar de fios e postes.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Seguindo a orla para Mata da Praia e Jardim da Penha, essa paisagem do Porto Indústria e navios no horizonte, característica também do Bairro de Jardim Camburi e do Aeroporto, repete-se com alguma diferenciação, principalmente no interior dos bairros, onde a fragmentação do espaço impede ou dificulta a integração, característica recorrente nos tecidos urbanos descontínuos.

Em Jardim da Penha com suas ruas largas, de traçado em diagonal e prédios baixos de cinco pavimentos, que provocam problemas de orientabilidade confundindo comumente os transeuntes, essa paisagem é observada até a segunda quadra a partir da praia, em alguns pontos.

A mesma paisagem poderia ser apropriada de forma diferenciada na Mata da Praia, se a implantação de sua escala com a diferenciação no gabarito, com edifícios altos na orla e casas baixas no seu interior, fosse inversa. Como se apresenta, com (suas) ruas sem saídas e alamedas, que não dialogam com o tecido urbano dos bairros vizinhos, apresenta uma visualização rarefeita da paisagem portuária.

De longe ou mais de perto, essa paisagem pode ser observada de vários pontos da orla de Camburi, com sua urbanização diferenciada de orla-parque entre os quatro bairros, como foi a passagem do maior guindaste flutuante das Américas pela costa capixaba, que se fez presente e ganhou destaque nas páginas dos jornais locais como a chegada de mais uma etapa do desenvolvimento, em junho de 2014. O jornal *A Gazeta*, de 12 de julho de 2014, com a chamada *De camarote, assistindo ao desenvolvimento*, faz referência a outra data, em setembro de 2005, em que os

capixabas puderam contemplar a ida da plataforma da Petrobrás para os campos de gás do norte do Estado, e em 2001, com a chegada dos guindastes azuis instalados próximo ao Penedo, conforme Figura 133.

Figura 133 – Vista da passagem do maior guindaste flutuante das Américas pela costa capixaba.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Importante ressaltar a implantação da urbanização da orla, nos moldes de parque linear, de Jardim Camburi até Jardim da Penha, que, por garantir acesso público e proporcionar sua apropriação, favorece a visualização dos elementos referenciais do Porto. Mesmo com os parques da Fazendinha, da Pedra da Cebola e da Praça da Mata da Praia, áreas públicas de lazer no interior dos bairros citados anteriormente, a orla é apropriada pela população, e é muito frequentada para caminhadas, esportes ao ar livre e contemplação da paisagem. Outra apropriação é feita pelo uso da orla e da própria areia da praia como academias ao ar livre, onde se observa o contato direto com a natureza, e a paisagem portuária se oferece espontaneamente ao frequentador, seja ele o habitual, o morador, seja o fortuito, o turista.

A visualização do mar e da paisagem portuária é possível até à quinta quadra do interior do Bairro de Jardim da Penha,

No caminho para a Praia do Canto, da Ponte de Camburi, uma importante ligação da Ilha com o continente, datada do final da década de 1960 e recentemente, mais especificamente em 2012, ampliada, passando a ter três faixas por sentido, ainda pode ser observado, na sua amplitude, o Porto Indústria na paisagem portuária de Vitória (Figura 134).

Figura 134 – Vista do Porto de Tubarão do Píer de Iemanjá e da Ponte de Camburi.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Novamente o percurso é interrompido pelo morro do Sacré-Coeur, ou o morro da Barrinha, que, no plano do Novo Arrabalde, de Saturnino de Brito, era destinado a um parque, preservando-se a mata ali existente e garantindo o visual para o mar, com a previsão de construção *de alamedas transitáveis ou carruagens até o ponto culminante*, proporcionando uma bela vista de Vitória. Entretanto, com a ocupação privada, inclusive da prainha, com Casa de Shows, Colégio Sacré-Coeur de Marie e Casa D. João Baptista, essa paisagem, formada ainda pela Ilha do Frade, à frente do Morro do Moreno, a Terceira Ponte e o Convento da Penha, pode ser apreciada por alguns – *Uma paisagem privativa/roubada* (Figura 135).

Figura 135 – Praia privada do Colégio Sagrado Coração de Maria em Vitória.



Fonte: <http://www.redesagradovitoria.com.br/> (Acesso em 17 jul. 2014).

Seguindo o percurso pela Avenida Saturnino de Brito, chega-se à Praia do Canto que, na Rua Sagrado Coração de Maria e no late Clube, já não oferece pontos e visualização públicos e acessíveis.

Na Praça dos Namorados e na Praça dos Desejos, com seu conceito de orla-parque, que favorece a apropriação pública mesmo obstaculizada por árvores e equipamentos

implantados na orla, como a pista de *skate* e os quiosques, é garantida a visualização do Porto de Tubarão bem como dos navios.

Na Praça dos Desejos, que favorece a apropriação para caminhadas e esportes ao ar livre, destaca-se o uso dos esportes na água, como o *stand-up – SUP* e a canoa havaiana, que, além do contato direto com a natureza, oferece espontaneamente ao frequentador a paisagem portuária (Figuras 136 e 137).

Figura 136 – Sequência de fotos da Praia do Canto – Praça dos Namorados e Praça dos Desejos.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Figura 137 – Disputa de esporte náutico na Praça dos Desejos, com o Porto de Tubarão ao fundo.



Fonte: Foto do acervo de Cláudia Medina (2014).

Voltando-se para o interior do Bairro, a paisagem se restringe a alguns pontos devido ao desnível da Avenida Saturnino de Brito em relação à Avenida Alexandre Buaiz, ocasionado pelo aterro, que compromete a visibilidade do Porto e navios na Praça dos Namorados, assim como os quiosques da Curva da Jurema. Entretanto, na orla tem-se uma paisagem privilegiada, com as embarcações do late Clube tendo ao fundo o Porto de Tubarão (Figura 138).

Figura 138 – Vista da orla da Praça dos Namorados, próximo ao late Clube, com o Porto de Tubarão ao fundo.



Fonte: Acervo próprio (2014).

O interior do Bairro da Praia do Canto tem restrições de visualização do mar, na altura do observador, também por causa do desnível do aterro.

Retomando-se o percurso nas Ilhas do Frade e do Boi, esta última incorporada por aterro na década de 1970, veem-se poucas e pequenas frestas para a paisagem portuária, geradas por eixos de ruas ou lotes vazios ainda existentes. Caracterizada por uma ocupação de alta renda e por não convidar para usufruir dessa paisagem escondida por residências de alto padrão, a paisagem se restringe à entrada da Ilha, sobre a Ponte e a algumas ruas na Ilha do Frade e na Ilha do Boi.

Também as Praias da Direita e da Esquerda, na Ilha do Boi, e a Prainha da Ilha do Frade oferecem visibilidade imediata do Porto de Tubarão (Figura 139).

Figura 139 – Vista do Porto de Tubarão, da ponte de acesso à Ilha do Frade, e dos navios no horizonte na orla da Ilha do Boi.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Na Enseada do Suá, Bairro de ocupação mais recente de Vitória, a partir do aterro da Condusa, que remonta à década de 1970, a visualização do Porto de Tubarão é possível na altura da Praça da Ciência e nos eixos de algumas ruas internas ao Bairro.

Observa-se que esse Bairro mantém uma relação direta com o mar na orla e quase inexistente no interior, que se torna rarefeita e pode ser apreciada nas frestas de algumas ruas, exceto na Praça do Papa, uma das poucas áreas públicas além da orla que mantêm essa relação direta com o mar, porém com a paisagem portuária inconstante, somente na passagem dos navios adentrando o canal.

No interior do Bairro, a visão da paisagem é interrompida pelo Shopping Vitória até o Hortomercado, com edificações de gabarito de 12m perfazendo quatro pavimentos nas quadras da borda, à direita da Avenida Alexandre Buaiz, exceto o Cais das Artes.

Este equipamento cultural capixaba, com seus 33m de altura, e a Capitania dos Portos, na Praça do Papa, interrompem a paisagem. Mesmo sendo um bloqueio para apreciação da paisagem, em sua defesa o Cais das Artes dispõe de uma grande praça, dentro do seu espaço térreo, que permite a visualização da Baía e do Convento da Penha (Figura 140).

Figura 140 – Vista do *deck* da Praça do Papa e do Convento da Penha a partir do Cais das Artes, em construção.



Fonte: Acervo próprio (2012).

Ainda na Enseada do Suá, destaca-se a Ilha do Papagaio, um afloramento rochoso com vegetação arbórea e rasteira, que faz parte do Parque Municipal dessa ilha. A antiga ilha, que foi incorporada pelo aterro da Condusa na década de 1970, insere-se na Praça do Papa como um mirante, de onde, numa visada, se pode observar um harmonioso conjunto paisagístico. A primeira foto ilustra a Baía de Vitória, Porto de Vitória, com destaque para o Morro de Jesus de Nazareth, em primeiro plano; no centro, uma imagem da Baía de Vitória com destaque para a Terceira Ponte e para o Morro do Moreno; por último, o conjunto formado pela Baía e pelo Convento da Penha (Figura 141).

Figura 141 – Vista do Mirante da Ilha do Papagaio, com vistas privilegiadas de Vila Velha e Vitória.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Uma paisagem singela, formada pela Baía, pelos barcos de pescadores e pelo casario colorido do Bairro Jesus de Nazareth, descortina-se a partir do píer da comunidade de pescadores da Praia do Suá, de onde, todo mês de julho, sai a tradicional procissão de São Pedro, festa e cortejo, que se configura como uma das mais populares de Vitória.

Nessa ocasião, a imagem de São Pedro é levada em procissão ao barco na Capitania dos Portos, que segue à frente com a imagem do Santo conduzindo os demais, num cortejo alegre e festivo, mas de muito fervor e devoção ao padroeiro dos pescadores. A saída do Píer dos Pescadores é comemorada com uma salva de fogos. Passando por Jesus de Nazaré, Bento Ferreira, Ilha da Fumaça, Ilha de Santa Maria e Centro, retorna na altura da Escadaria Bárbara Lindenberg, antigo Cais das Colunas e depois Cais do Imperador. Quem não segue por água, acompanha o evento por terra, saudando a procissão que desfila pelo mar. A procissão se encerra com a tradicional Bênção dos Anzóis, concedida dentro de um dos barcos pelo padre da paróquia de São Pedro, onde um pescador, representando os demais, joga o anzol ao mar como uma reverência. Retornando à terra firme, novo cortejo se realiza até à Paróquia de São Pedro e se encerra com a Bênção das Chaves (Figura 142).

Figura 142 – Vista do Pier dos Pescadores da Praia do Suá, tendo em destaque o estaleiro, o Bairro Jesus de Nazareth e a Procissão Marítima de São Pedro.



Fonte: Acervo próprio (2012).

Pela Avenida Beira-Mar (Mascarenhas de Moraes), sentido Centro Praia de Camburi, adentra-se o Bairro Jesus de Nazareth e encontra-se uma paisagem escondida atrás dos muros e portões por uma empresa de manutenção de navios e serviços portuários que ocupa parte da orla do Bairro. A paisagem pode ser admirada dos *decks* da pequena orla de Jesus de Nazareth, que se debruçam sobre a Baía de Vitória, conforme Figura 143.

Figura 143 – Vista de rua interna de Jesus de Nazareth com muros impeditivos de usufruir a paisagem e vista da entrada da Baía de Vitória do *deck* da pequena orla de Jesus de Nazareth.



Fonte: Acervo próprio (2014) e foto de Felipe Ramaldes (2014).

Entre a Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes e a Baía tem-se encaixado o Clube de Regatas Álvares Cabral que impede o usufruto dessa orla e esconde por trás dos muros uma paisagem de proximidade com a Baía (Figura 144).

Figura 144 – Vista do Clube Álvares Cabral, a partir da Avenida Beira-Mar, com o muro impeditivo de usufruto da paisagem.



Fonte: Foto de Julia Meneghel (2015).

Nas margens da mesma Avenida, situa-se a Ilha da Fumaça, ligada a ela por uma ponte. É uma das ilhas de Vitória de propriedade particular da Família Guimarães (Decreto nº 826/1939). Seu acesso é restrito e sua ocupação por empresas de serviços de reparos de navios e embarcações – estaleiros contribui para configurar a paisagem portuária, pois esses reparos podem ser realizados com os navios fundeados ou na beira do cais, conforme Figura 145.

Figura 145 – Vista da Ilha da Fumaça, com instalações de estaleiros.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Continuando o percurso em direção ao Centro, a Avenida Beira-Mar, em frente ao Bairro Ilha de Santa Maria, que se configurou como grande aterro planejado por Henrique de Novaes, oferece uma perspectiva importante, composta pela Ilha da Fumaça, pela Baía, pelo Penedo e pelo Porto de Vila Velha.

Observa-se que o lado esquerdo do Penedo é ocupado por instalações portuárias e que o início do aterro na orla da Glória é encrustado no mangue de Aribiri, como previsto no PDZP 2001. Adentrando no Bairro, nas suas ruas perpendiculares, mantém-se a visualização, mesmo que mais fechada, da Baía, do Porto e do Penedo.

Quando o “percurso das águas” chega ao Centro de Vitória, repleto de referências históricas e culturais, tem, nos seus elementos naturais e construídos, na sua arquitetura e território, marcas de várias épocas que merecem atenção renovada pelas várias possibilidades visuais.

A primeira visada é na Curva do Saldanha, antiga fortificação do século XVI, da qual ainda se mantêm a muralha e os canhões originais. Sob essa muralha foi erguida a sede do Clube de Regatas Saldanha da Gama, um dos mais tradicionais clubes capixabas, com vista privilegiada, configurando-se como um mirante. Com um estreitamento da Baía e a proximidade com o Penedo, proporciona uma visão privilegiada da Baía, do Porto com seus grandes guindastes azuis e contêineres, com os navios atracados, seja na ilha seja no continente. Vale destacar que tanto as muralhas do antigo forte quanto a antiga sede do Clube de Regatas Saldanha da Gama são protegidas por lei do patrimônio, as primeiras em âmbito estadual e a edificação em âmbito municipal. Na Figura 146, a vista da Curva do Saldanha com o Penedo, navio e os guindastes azuis em destaque.

Figura 146 – Vistas do Penedo, da Baía e do Porto com navio atracado e seus guindastes azuis.



Fonte: Acervo próprio (2013).

Na Avenida Vitória, na curva do Morro do Romão, abre-se uma perspectiva da Baía no contexto da paisagem natural portuária, ligando as duas margens do Porto, de Vitória e de Vila Velha. Observa-se, nessa imagem, que ganha ares de cartão postal

por caracterizar o perfil da cidade de Vitória “espremida entre o mar e a montanha” a aproximação do Porto propriamente dito, com ampla visualização do Porto, guindaste e contêineres (Figura 147).

Figura 147 – Visada com grande amplitude da Curva do Saldanha para o Porto e a cidade.

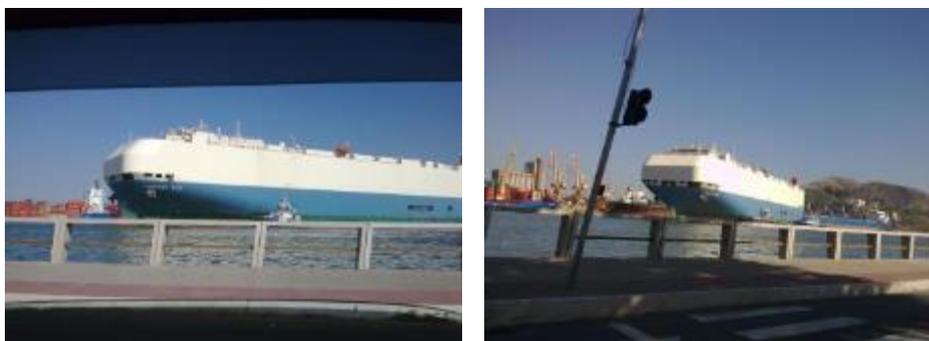


Fonte: Acervo próprio (2014).

A abertura da Avenida Beira-Mar e sua orla, da Curva do Saldanha até as proximidades do Edifício Administrativo Cinco da Codesa, no Centro, propicia um amplo campo de visão da paisagem com destaque para o Porto de Vitória, o Penedo e para as águas da Baía de Vitória.

A Praça Getúlio Vargas, uma das poucas áreas livres do Centro, é o lugar que permite experienciar uma das mais belas cenas urbanas de uma cidade portuária: a evolução dos navios na Baía de Vitória, que pode ser observada do carro, do calçadão, ou simplesmente dos bancos da praça, sob as grandes sombras das árvores (Figuras 148 e 149).

Figura 148 – Vista da Avenida Beira-Mar, de dentro do carro, apreciando-se a evolução do navio.



Fonte: Acervo próprio (2013).

Figura 149 – Vista de um navio passeando à beira-mar a partir da Praça Getúlio Vargas.



Fonte: Foto do acervo de Ana Maria Magalhães (2013).

Na sequência, espreita-se a paisagem portuária por frestas e janelas no trajeto entre a Casa Porto das Artes Plásticas, início da Avenida Jerônimo Monteiro, e o Palácio Anchieta. Vale destacar a amplitude visual na Avenida Beira-Mar, com possibilidade de contemplação do Porto, do Penedo e da Baía de Vitória, conforme Figura 150.

Figura 150 – Destaque para a fresta da Casa Porto e a amplitude visual para a entrada da Baía a partir da Avenida Beira-Mar.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Observa-se exemplo de visualização do Porto por “frestas ou janelas” preservadas no eixo da rua, a partir da Praça Costa Pereira, e outro, a ser recuperado na Praça Oito de Setembro, obstruído com a construção do Anexo entre os Armazéns 4 e 5 do Porto, que impede sua visibilidade (Figura 151).

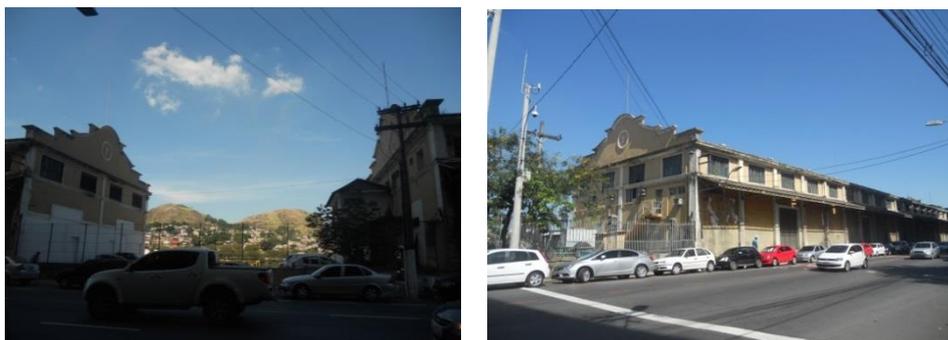
Figura 151 – Fresta para o Porto a partir da Praça Costa Pereira e visualização obstruída por anexo construído entre os Armazéns 4 e 5 a partir da Praça Oito.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Outro importante elemento referenciado da paisagem portuária são os Armazéns do Porto, que podem ser vistos desde as Avenidas Beira-Mar e Getúlio Vargas, na sua totalidade, ou simplesmente referenciados no movimento do ritmo de cheios e vazios, que acompanha os pedestres, os motoristas e também os passageiros, na passagem pelo Centro (Figura 152).

Figura 152 – Visadas dos Armazéns do Porto e janelas para a Baía a partir da Avenida Getúlio Vargas.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Subindo por uma das escadarias históricas, a Escadaria Maria Ortiz, que se configura como elemento paisagístico de valor histórico-cultural consolidado, chega-se ao eixo histórico da Cidade Alta. Observa-se de lá o Porto de Vitória, seja por pequenas frestas na Praça João Clímaco, seja na sua plenitude, num amplo campo de visão, a partir da varanda do Palácio Anchieta, conforme Figura 153.

Figura 153 – Visadas do Porto a partir da Cidade Alta, no alto da Escadaria Bárbara Lindenberg e na varanda do Palácio Anchieta.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Antes, porém, da descida por outra escadaria histórica, a Escadaria Bárbara Lindenberg revela-nos outra possibilidade de contraste entre o Porto e a história da cidade, representada por elementos construtivos de grande valor histórico: a própria Escadaria, o Palácio Anchieta e o antigo Hotel Estoril, hoje restaurado dentro do projeto Morar no Centro.

No Centro, confirmam-se as diversas possibilidades de visualização do Porto e seus elementos referenciais, favorecidas ora pela topografia, ora pela implantação dos edifícios.

Seguindo pela Avenida Getúlio Vargas, que margeia os Armazéns do Porto pela Rua Florentino Avidos, que nos leva ao Mercado da Vila Rubim, ou pelo Parque Moscoso, em movimento de zigue-zague, veem-se alguns eixos que devem ser preservados e outros recuperados. Os pontos de vista da Rua da Alfândega e da Avenida República são exemplos de possível preservação, tendo a Avenida República os silos do Moinho Buaiz, outro elemento referencial da estrutura portuária da década de 1960 (Figura 154).

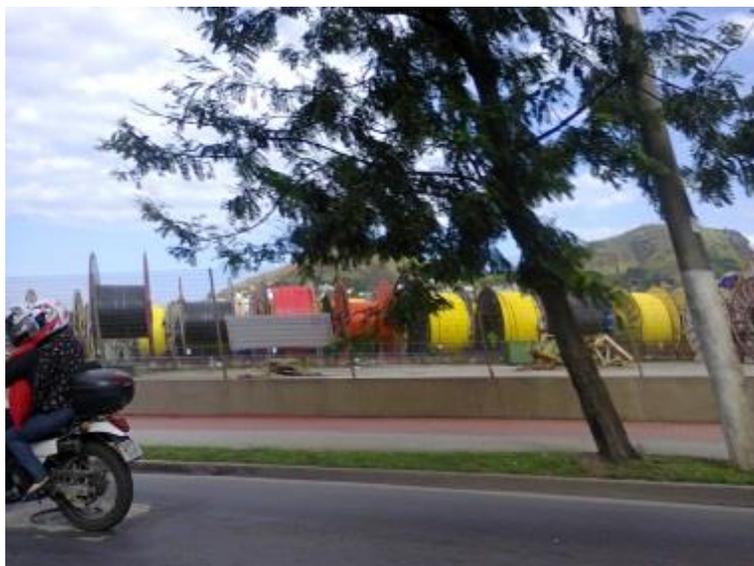
Figura 154 – Vista da Avenida República com destaque para o Moinho Buaiz e o Armazém 2 do Porto de Vitória.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Na Avenida Elias Miguel, na Vila Rubim, além dos armazéns e guindastes do Porto, uma nova paisagem portuária se descortina com os carretéis coloridos da Flexibrás. Nesse lugar, que é o Mercado da Vila Rubim, cheio de tradição, cheiros e sabores, destaca-se a visualização, a partir da Ponte Seca, para o Porto, com presença dos guindastes e carretéis coloridos, e para o estacionamento dos caminhões da Flexibrás, no vazio urbano existente (Figura 155).

Figura 155 – Os carretéis coloridos vistos do final da Rua Florentino Avidos e da Avenida Elias Miguel.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Seguindo o “percurso das águas” e retornando ao continente, sob o Viaduto do Camelo, chega-se à Avenida Vale do Rio Doce. Na orla de Cariacica percebe-se a presença do Porto, marcado principalmente pelo fluxo intenso dos caminhões e pela linha férrea, que completam sua paisagem.

Cariacica, uma cidade sem porto, tem ao longe, num pequeno trecho entre dois pontos principais, próximo aos pilares das Cinco Pontes até à passarela metálica sobre a linha férrea, na divisa dos bairros de Jardim América e Sotema, os guindastes como referência ao Porto e uma orla que merece um cuidado especial pelo seu potencial de diálogo com a paisagem de Vitória.

Vale o registro de que os guindastes aqui referenciados foram para desmanche no final do ano de 2014 e se configuram como perdas na paisagem portuária de Vitória.

Trata-se de uma orla segregada pela via de alta velocidade e pelo grande fluxo de caminhões, com pouca apropriação, com uma urbanização inadequada que não favorece o estar e a contemplação da paisagem. A urbanização deixa muito a desejar; é composta por uma pequena calçada paralela à orla, que ladeia uma via de grande fluxo de veículos, de duas faixas, uma por sentido, sem estacionamento ou áreas de parada seguras, com *decks* e píeres (Figura 156).

Figura 156 – Vistas do Porto de Vitória sob a Segunda Ponte e detalhe da linha férrea, representativa da estrutura de apoio logístico das atividades portuárias.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Seguindo o percurso pela Ponte Florentino Avidos, já em Vila Velha, chega-se ao Museu da Vale, antiga Estação São Carlos (1927), rebatizada como Estação Pedro Nolasco em 1935, da Estrada de Ferro Vitória a Minas, inaugurada em 1905, no Bairro de Argolas. Do Museu é possível visualizar o Porto de Vitória, com destaque para os carretéis da Flexibrás e os armazéns, com toda a cidade como pano de fundo, contornada pelo Maciço Central, numa alusão à solidariedade dessas paisagens com os municípios vizinhos (Figura 157).

Figura 157 – Os carretéis coloridos na paisagem de Vitória, com o Maciço Central e as torres de telecomunicações ao fundo.



Fonte: Foto do acervo de Ângela Gomes (2013).

Como está incrustado dentro do território portuário, de todos os lados, a partir do Museu da Vale, é possível observar o Porto e os diversos depósitos de cargas no seu entorno (Figura 158).

Figura 158 – Sequência de fotos no Museu Ferroviário.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Saindo do Museu da Vale, no caminho de São Torquato a Paul pela Avenida Anésio José Simões, as referências ao porto se escondem por trás dos muros e gradis, onde despontam os tanques de armazenamento de óleo, ou os blocos de granito e outras cargas, com a visualização espreitada pelos portões e alambrados. A presença constante dos caminhões e a antiga linha de ferro Leopoldina, também observada, são elementos que referenciam o Porto (Figuras 159 e 160).

Figura 159 – A linha de ferro e as instalações de armazenamento de óleo – Oil Tanking.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Figura 160 – Vistas de áreas de armazenamento de cargas, como carretéis de tubos flexíveis e peças de granito.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Em Paul, pela Rua da Lancha, tem-se acesso ao Porto e ao Cais de Paul, que conserva a tradição centenária dos catraieiros, fazendo a travessia diária, ligando-o com Vitória pela Baía com barcos sem motor. O Terminal Portuário de Peiú, em Paul, escondido atrás do muro, pode ser visto pelo portão de entrada e por cima da passarela metálica que leva ao Cais (Figura 161).

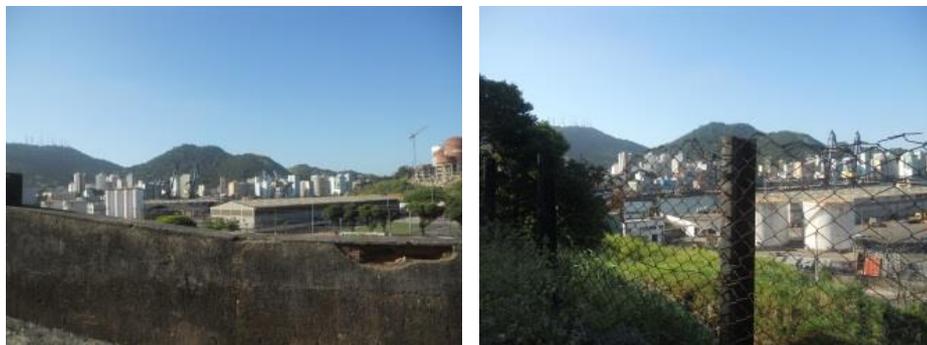
Figura 161 – Acesso ao Peiú e Catraieiros pela Rua da Lancha, em Paul.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Subindo o Morro de Argolas, especificamente pela Rua Araribóia, numa pequena praça, descortina-se uma visada do Porto de Vila Velha, em primeiro plano, com seus armazéns e silos, e de Vitória, ao fundo (Figura 162).

Figura 162 – Visadas da Rua Araribóia em Argolas, com destaque para os silos e o Porto de Vitória.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Na Ilha das Flores, um bairro encravado dentro do território portuário, observa-se uma paisagem portuária ressaltada pelos armazéns e silos do Porto. Seguindo o percurso pela Avenida Jerônimo Monteiro, chega-se ao cruzamento com a Rodovia Darly Santos, principal acesso ao Cais de Capuaba, que é a maior estrutura portuária de Vila Velha, com os Portos de Capuaba, administrados pela Codesa, o TVV e o Terminal da Nisibra, ambos privados.

O TVV e a Nisibra foram implantados no entorno imediato do Penedo, com cortes e aterros executados ao longo do tempo que comprometeram a paisagem portuária vista de Vitória (Figura 163).

Figura 163 – Vista da Portaria do Porto de Capuaba, TVV e Nisibra.



Fonte: Acervo próprio (2014).

No acesso a Capuaba, tem-se uma sensação de precariedade e insegurança, por ser uma via de apenas duas faixas, uma em cada sentido, sem calçadas ou acostamento, com a ocupação urbana irregular, conjugada com o grande movimento de caminhões que desembocam num nó, formando uma grande rotatória irregular e com estacionamentos também não regulamentados (Figura 164).

Figura 164 – Avenida Capuaba com trânsito intenso de caminhões de acesso ao Porto.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Em Aribiri, observa-se uma orla com grande potencial paisagístico, com um vasto mangue, porém sem contato com a estrutura portuária ou visualização dela. Com uma orla sem urbanização e infraestrutura, vê-se muito lixo acumulado e uma ocupação de ruas muito estreitas e casas unifamiliares de baixa renda.

Enfim, chega-se à Prainha da Glória, com píeres e atracadouros e uma bela vista da cidade de Vitória, com seu Porto e Maciço Central em destaque. Nessa mesma

Prainha, encontram-se novo aterro e o início de construção de novas instalações portuárias (Figura 165).

Figura 165 – Prainha da Glória sendo aterrada para receber novas instalações portuárias.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Ali também se encontra abandonada a réplica da antiga Caravela, construída para comemoração dos 500 anos do Descobrimento do Brasil (Figura 166).

Figura 166 – Prainha da Glória com a antiga caravela abandonada.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Retornando à orla, a Prainha de Vila Velha, onde, em 1935, Vasco Fernandes Coutinho aportou, preserva suas características de núcleo histórico, permite ainda contato direto com a Baía de Vitória, mesmo com o aterro na década de 1960, que possibilitou a implantação da praça, um sistema de barcas e uma estrutura de beneficiamento e venda de pescado. Na orla, oferece ampla visibilidade da Baía e da cidade de Vitória, que se modifica quando da entrada de navios na Baía de Vitória.

Entretanto, essa visibilidade fica comprometida quando se se afasta para dentro do Bairro ou mesmo noutras partes da praça pelas construções existentes.

Dando continuidade ao trajeto, interrompe-se o “percurso das águas” com o Morro do Convento da Penha e o Morro do Moreno, que serão apresentados como mirantes naturais.

Contornando o Morro do Moreno, chega-se a uma praia escondida com paisagem particular, um privilégio de poucos. A paisagem que caracteriza a Praia do Ribeiro é singular, com muitos barcos de pescadores, semelhante à da Praia do Suá, em Vitória, mas só se torna referencial da paisagem portuária ocasionalmente, quando da entrada de navios no canal da Baía e de Vitória. Impossível deixar de registrar o Mestre Álvaro como pano de fundo dessa paisagem (Figura 167).

Figura 167 – Vista da Praia do Ribeiro com o Mestre Álvaro ao fundo e, ocasionalmente, os navios adentrando na Baía.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Seguindo ainda o percurso que leva ao Farol de Santa Luzia, esse desejo se desfaz pela falta de garantia de acesso público a esse lugar, restrito aos fins de semana, que tem referências à paisagem portuária e que, ao longo dos anos, se perdeu entre os interesses públicos e privados.

Passando-se de uma relação de negação com a Baía e com o Porto, colocando-se quase que totalmente de costas para as águas, em alguns dos bairros de Vila Velha esse cenário se modifica.

Chegando às imediações da Praia da Costa, no município de Vila Velha, o mar e os navios podem ser vistos, na sua plenitude, em toda a orla urbanizada até Itaparica e de alguns pontos do interior dos bairros, como na orla de Camburi, vista somente interrompida pelos quiosques e pela vegetação existente.

Diferentemente de Camburi, que carrega nas suas cores, cheiros e sons todo o impacto da poluição das águas e do ar, Vila Velha, apesar de sofrer também o impacto da poluição do ar, do pó preto carregado pelo vento nordeste predominante nessa região, conforme matéria recente na mídia local, tem a "paisagem dos navios no horizonte de céu e mar azul".

Ainda na orla da Praia da Costa, em direção ao interior do Bairro, é possível visualizar o Morro do Moreno nas frestas dos edifícios e nos eixos das ruas, não na sua plenitude, mas ainda como um referencial.

Na Praia da Costa e na de Itapuã, é possível visualizar, além dos navios, o Porto de Tubarão, revelando uma paisagem diferenciada para os moradores, usuários e turistas, caracterizando uma visibilidade imediata (Figura 168).

Figura 168 – Vista do Porto de Tubarão e de navios no horizonte a partir da Praia da Costa.



Fonte: Acervo próprio (2014) e Ângela Gomes (2014).

Seguindo em direção ao interior do Bairro, tem-se a visualização do mar garantida até à segunda quadra aproximadamente (Figura 169).

Figura 169 – Sequência de fotos da Praia da Costa do interior do Bairro até à orla.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Como na Praia da Costa, na orla de Itapuã em direção ao interior do Bairro é possível visualizar o Morro do Mochuara, em Cariacica, como no eixo da Rua Santa Catarina, conforme Figura 170.

Figura 170 – Vista da orla para o interior do Bairro de Itapoã, tendo ao fundo o Morro Mochuara, em Cariacica.



Fonte: Acervo próprio (2104).

Como um dos bairros de ocupação bastante verticalizada, Itaparica permite também a visualização imediata dos navios na sua plenitude, na orla e no interior do Bairro, até aproximadamente à terceira quadra; tem-se garantida a visualização do mar. Como em Camburi, essa visualização é prejudicada, tornando-se rarefeita, pela implantação de quiosques e mobiliário urbano de forma inadequada (Figuras 171 e 172).

Figura 171 – Sequência de fotos 360° da orla de Itaparica com visualização rarefeita.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Figura 172 – Vista da orla-limite Itapuã e Itaparica com grande visibilidade para os navios no horizonte.



Fonte: Acervo próprio (2014).

O “percurso das águas” finaliza nas últimas quadras de Itaparica, onde tem a limitação de dois pavimentos, como área de transição, até ao início do Parque Municipal Reserva de Jacaranema. Esse território consegue manter a visualização dos navios no horizonte, observados quando fundeados na barra ou em movimento.

Mesmo fora da área de abrangência do “percurso das águas”, vale destacar que os navios podem também ser observados da praia da Barra do Jucu e, na Rodovia do Sol, na altura do Bairro Interlagos, ambos em Vila Velha, como referenciado nas Figuras 173 e 174, respectivamente.

Figura 173 – Navios no horizonte vistos a partir da Praia da Barra do Jucu, Vila Velha.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Figura 174 – Navios no horizonte vistos a partir da Rodovia do Sol, Bairro Interlagos, Vila Velha.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Ao término do “percurso das águas”, constata-se que, de uma relação ambígua com o Porto Indústria de Tubarão para uma relação próxima, com os navios passeando na Beira-Mar, em Vitória, passou-se ao distanciamento e estranhamento de Cariacica e Serra. Em Vila Velha, a paisagem portuária se modifica, pois, mesmo presente, se desfaz por trás dos muros e gradis e se distancia no horizonte do Oceano Atlântico.

Neste estudo, conclui-se que a relação de Vitória com o Porto, aqui debatida no contexto da paisagem, se apresenta diferente do que pode ser constatado nas vizinhas Vila Velha, Serra e Cariacica.

Na literatura explorada neste estudo, baseada em Silva e Cocco (1999) e Vasconcelos (2011), não existe consenso sobre o conceito de cidade portuária. Os conceitos variam conforme diferentes disciplinas. Assim, neste estudo não se faz distinção entre cidade portuária e cidade-porto.

**Vitória, uma cidade portuária**, pois, desde sua fundação, muito mais que dependência socioeconômica e cultural com sua atividade portuária, tem, com o porto

comercial, uma relação de interface imediata, de cumplicidade, de proximidade e tradição. No Centro, representada pelo Porto imbricado no seu tecido urbano, a paisagem é marcada pela presença dos navios, armazéns, guindastes e carretéis coloridos, contornada pelos *mares de morros*. Por outro lado, em Camburi, com o Porto Indústria de Tubarão, tem uma dúbia relação de beleza e rejeição, caracterizadas respectivamente pelos navios no horizonte, sempre presentes como que “apostando corrida” com os assíduos corredores da orla, e pelos impactos e poluição que esse Porto-Indústria representa e produz.

**Vila Velha, uma cidade portuária**, com instalações do Porto a partir da década de 1940, mas numa relação distante, considerando-se que grande parte dessas instalações é separada da cidade com muros, sua interface se faz rarefeita por “trás dos muros”, nos bairros de Paul e Capuaba. Assim como Vitória, apresenta ainda uma paisagem portuária “dos navios no horizonte” na orla de Itaparica, Itapuã e Praia da Costa. Sua paisagem é marcada, também, pelo grande fluxo de caminhões e edifícios contêineres na Avenida Darly Santos e na Avenida Capuaba.

**Serra, uma cidade portuária**, também tem suas estruturas portuárias dentro do seu tecido urbano, cortado por rodovias de grande fluxo de caminhões e pela linha férrea. Sua relação com o Porto é distante, separada por muros e grades, com o acesso das duas grandes plantas industriais, Vale e CST. Tem nos “portos secos” situados na Rodovia do Contorno suas instalações de apoio à logística portuária.

**Cariacica, uma cidade sem porto**, tem como referências seus “portos secos” e linha férrea Vitória a Minas, além de seu intenso fluxo de caminhões na Avenida Vale do Rio Doce, em Jardim América e na Avenida do Contorno.

#### **8.4.2. Os mirantes naturais numa cidade ilha: morros e pontes**

Considerando-se as características topográficas de Vitória, o “percurso das águas”, feito até agora no nível do pedestre, propõe-se o registro e análise da paisagem portuária vista de cotas mais altas, longe dos cheiros e dos barulhos, a partir dos mirantes naturais formados por parques ou locais que tenham a garantia de acesso público, quer por carro quer por trilhas. Incluem-se, também, nesse percurso, as três pontes que ligam Vitória ao continente, a Cariacica e a Vila Velha (Figura 175).

Figura 175 – Mapa dos mirantes naturais: Mestre Álvaro, Fonte Grande, Convento da Penha e Morro do Moreno, e as três pontes: Cinco Pontes, Segunda Ponte e Terceira Ponte, que ligam Vitória ao continente.



Fonte: Base do Google Earth (2014).

Nota: Adaptado pela autora.

A partir dos mirantes naturais, as paisagens são compartilhadas: ora são cenários, ora pano de fundo, emoldurando ou destacando-se no conjunto da paisagem portuária.

Importante ressaltar a diversidade dessas paisagens, percebidas no “percurso das águas”, no nível dos pedestres ou em cotas mais elevadas, que possibilitam o entreolhar dessas cenas compartilhadas, no ir e vir dos catraieiros, que levam e trazem pessoas, esperanças e olhares, entre Vitória e Vila Velha, privilegiadas por estar no centro geográfico dessa região metropolitana.

Subindo o Mestre Álvaro, o Parque da Fonte Grande, o Morro do Moreno e o Morro do Convento Penha, podem-se alcançar paisagens da cidade portuária de Vitória,

cada qual com suas características peculiares e possibilidades ímpares de visibilidade e acesso, conforme Quadro 8.

Quadro 8 – Morros considerados mirantes na paisagem portuária.

Morros	Municípios	Altura (m)	Acesso de carro	Acesso por trilhas/pedestres
<b>Mestre Álvaro</b>	Serra	833	–	X
<b>Fonte Grande</b>	Vitória	308,8	X	X
<b>Convento da Penha</b>	Vila Velha	154	X	X
<b>Moreno</b>	Vila Velha	184	Veículo 4 x 4	X

Fonte: Elaborado pela autora (2015).

O Morro Mestre Álvaro está inserido na categoria de Área de Proteção Ambiental – APA, conformado por um maciço rochoso que se destaca na paisagem regional com sua altitude e singularidade. Representa um monumento de grande beleza cênica e importância paisagística, cultural e histórica. Localizado a aproximadamente 12km do litoral, tem servido à navegação marítima desde o século XVI, quando citado em documentos cartográficos e, no século XVIII, nos relatos dos visitantes estrangeiros no Espírito Santo. Permite observar todo o entorno, até o Oceano Atlântico, com destaque para o Porto de Tubarão e navios no horizonte (Figura 176).

Figura 176 – Vista geral de Vitória tirada do Mestre Álvaro, em Serra.



Fonte: Acervo de Leonardo Bis (2011).

O Morro da Fonte Grande, conformado pelo Parque da Fonte Grande, que é a maior área com vegetação típica da Mata Atlântica do município de Vitória, tem elevado valor cênico-paisagístico, cobrindo uma área de 2.350,87m<sup>2</sup> (VITÓRIA, 2012).

*De grande valor cênico-paisagístico para Vitória em todas as épocas, desde a colonial até a contemporaneidade* (VITÓRIA, 2012), o Morro da Fonte Grande, neste estudo

como mirante natural, permite o usufruto da paisagem do Centro e do Porto de Vitória, no mirante à direita da via. No mirante à esquerda da via, observam-se em primeiro plano o Penedo e o Porto, o manguezal de Aribiri, bem como parte de Vila Velha, até onde os olhos alcançam (Figura 177).

Figura 177 – Vista da Fonte Grande, do mirante à direita da via, com destaque para o Penedo e o Porto de Vila Velha.



Fonte: Arquivo da SEDEC/PMV-ES ([201-]).

Do mirante principal, abre-se uma grande vista da cidade e do Porto Indústria de Tubarão, conforme Figura 178.

Figura 178 – Vista da Fonte Grande, do mirante principal, com a cidade de Vitória, em primeiro plano, o Porto Indústria de Tubarão e os navios fundeados na barra, ao fundo, e o Morro do Moreno, à direita.



Fonte: Acervo de Rodrigo Bachetti (2014).

O Morro do Convento da Penha<sup>31</sup> tem sua importância e destaque reconhecidos na paisagem como patrimônio natural, integrado ao complexo histórico, cultural e religioso, e se torna também mirante natural para apreciação da paisagem de Vitória, de Vila Velha e dos navios na Baía do Espírito Santo.

Na subida, a primeira fresta de visualização do mar é pouco antes do encontro da alameda com a estrada velha, a ladeira da Penitência, que chega ao Campinho. Subindo a ladeira, até o primeiro terraço não se tem possibilidade de ver o mar, tampouco os elementos referenciais do Porto. Somente na escadaria que dá acesso ao segundo terraço é que se podem ver os navios no horizonte, assim como no segundo terraço. Nesse terraço é muito comum verem-se as fotos de turistas e mesmo de moradores locais, extasiados com as belas paisagens de Vila Velha, das praias e do mar, que evidentemente estão povoadas de navios no horizonte. Destacam-se os elementos construídos – a cidade e o elemento natural mar, salpicado pelos navios na barra aguardando para atracar – o mar de navios (Figura 179).

Figura 179 - Vista da Praia da Costa a partir do Convento da Penha, com destaque para os navios no horizonte da Praia



Fonte: Acervo próprio (2013).

Na varanda de acesso à capela principal, as portas e janelas são ótimas molduras para esse cenário. Do terraço lateral, ou varanda, como é conhecido, é possível visualizar o Porto de Vitória e as instalações portuárias da empresa Zemax, no Bairro Jesus de Nazareth (Figura 180).

---

<sup>31</sup> O Outeiro e Convento de Nossa Senhora da Penha, que tem como fundador Frei Pedro Palácios, teve sua primeira capela construída em 1570. Tombado em nível federal pelo IPHAN, na década de 1940, tem legislação de proteção do cone de visualização, em nível municipal e federal. O acesso ao Convento da Penha pode ser feito pela ladeira da Penitência, de piso em pedra pé-de-moleque, com suas sete curvas, ou pela Alameda Dom Luiz Scortegagna, ambas cercadas por densa Mata Atlântica.

Figura 180 – Vista de Vitória a partir do terraço do Convento da Penha com foco no novo cais da Empresa Zemax, em Jesus de Nazareth.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Das janelas da galeria abre-se uma das melhores vistas da cidade de Vitória, paisagem já registrada em diversas épocas. A grandiosidade dos elementos naturais, como a Baía, as Ilhas e o Mestre Álvaro, tendo toda a cidade de Vitória a sua frente, leva a paisagem portuária a ficar em segundo plano. Destaque para a Terceira Ponte e o navio entrando na Baía de Vitória (Figura 181).

Figura 181 – Vista da Baía de Vitória a partir do Convento da Penha com foco no navio, na Terceira Ponte e no Mestre Álvaro como pano de fundo.



Fonte: Acervo próprio (2014).

O Morro do Moreno destaca-se na paisagem e pode ser acessado por diversas trilhas, em meio de vegetação remanescente da Mata Atlântica. O Morro do Moreno é o maior destaque na porção sul do conjunto de morros de Vila Velha, bastante presente no cenário paisagístico do Município. Pode ser visto a partir de Vitória, de onde se tem uma visão de 360° da cidade de Vila Velha, com vista privilegiada de Vitória, do Mestre Álvaro e do Porto de Tubarão, em destaque (Figura 182).

Figura 182 – Vista do alto do Morro do Moreno, com destaque para Vitória, o Mestre Álvaro e o Porto Indústria.



Fonte: Acervo de Julia Meneghel (2015).

Interessante ressaltar que as pontes são, ao mesmo tempo, elementos referenciais da paisagem de Vitória e também belos mirantes.

Vitória tem, pela sua característica insular, três pontes sobre a Baía de Vitória e outras três sobre o Canal de Camburi. Destacam-se na paisagem portuária e como mirantes as três que ligam a Ilha de Vitória aos municípios de Cariacica e Vila Velha, no continente: a Ponte Florentino Avidos, a Segunda Ponte e a Terceira Ponte. Dentre essas, vale destacar que somente a primeira tem assegurada a passagem de pedestres e ciclistas, portanto pode ser apropriada com segurança como mirante, conforme Quadro 9.

Quadro 9 – Pontes de Vitória consideradas mirantes da paisagem portuária.

Ponte	Ano de construção	Comprimento (m)	Número de faixas	Altura (m)	Municípios	Acessível a pedestres e ciclistas
<b>Florentino Avidos</b>	1928	330 (5 x 66)	2	6	Vitória/Cariacica	X
<b>Segunda Ponte</b>	1979		4	12	Vitória/Cariacica	–
<b>Terceira Ponte</b>	1989	3.300	4	70	Vitória/Vila Velha	–

Fonte: Acervo próprio (2015).

A Ponte Florentino Avidos (Cinco Pontes) foi a primeira ligação da Ilha com o continente, caracterizando uma inserção bem-sucedida na paisagem portuária de Vitória, transformando-a com sua construção, em 1928.

As Cinco Pontes, como são conhecidas, são um marco referencial na entrada sul da cidade pela sua importância de primeira ligação da Ilha com o continente, com linha férrea interligando o Porto de Vitória ao interior e ao seu entorno, possibilitando, na época, o incremento comercial.

A observação da paisagem é favorecida pelas passarelas laterais para pedestres e ciclistas, como se pode perceber nas figuras abaixo, registradas nos dois sentidos de caminhada (Figura 183).

Figura 183 – Fotos 360° das Cinco Pontes, com destaque para os armazéns da Prysmian, em Paul, e do Morro do Mochuara, em Cariacica.



Fonte: Acervo próprio (2014).

Como principal entrada sul de Vitória, a Segunda Ponte, ou Ponte do Príncipe, está localizada próxima à Rodoviária e possibilita o acesso à BR-262, ligando Vitória a Vila Velha e a Cariacica. No trajeto, sentido Cariacica-Vitória, é possível visualizar o conjunto Baía e Porto, com seus guindastes, destacando-se as Cinco Pontes e o Maciço Central, conforme Figura 184.

Figura 184 – Vista do Porto e da Baía a partir da Segunda Ponte, com destaque para o Maciço Central, a Ponte Florentino Avidos (Cinco Pontes), o Penedo e os guindastes.



Fonte: Acervo próprio (2014).

A Ponte Deputado Darcy Castello de Mendonça, conhecida como Terceira Ponte, é a principal ligação física entre os municípios de Vitória e Vila Velha, diminuindo a distância e incorporando-se na paisagem contemporânea de Vitória. Sua construção modificou significativamente a paisagem e a relação dos dois municípios, e principalmente a percepção dos morros do Moreno e do Convento da Penha.

Sua grandiosidade se deve, em parte, por estar numa cidade portuária, principalmente seu vão central, projetado para atender à passagem de grandes navios. Como

segundo maior vão livre do Brasil, com 70m de altura e 260m de comprimento, mesmo não se configurando como um mirante, por não oferecer calçada, ciclovia ou parada para contemplação, é uma das mais emblemáticas inserções na paisagem contemporânea. Pode ser vista, ora emoldurando o Convento da Penha, ora destacando-se, na entrada da Baía de Vitória. Permite também a visualização dos dois portos que compõem a paisagem portuária de Vitória: o Porto de Vitória e o Porto Indústria de Tubarão (Figura 185).

Figura 185 – Vista do Porto de Tubarão a partir da Terceira Ponte, sentido Vila Velha-Vitória.



Fonte: Acervo próprio (2014).

No ir e vir de Vitória para Vila Velha, uma das perdas da paisagem causadas pela ocupação verticalizada da orla de Vila Velha, sem limite ou planejamento, pode ser observada na descida da Terceira Ponte. Perderam-se, principalmente, os referenciais do mar e dos navios no horizonte.

No trajeto, sentido Vitória-Vila Velha, do vão central é possível ver poucas referências do mar escondido sobre o *skyline* da cidade de Vila Velha, que é totalmente encoberto na descida da ponte. Na descida, à esquerda, somente em cinco pontos se podem ver frestas, como que pequenas “janelas para o mar”, exatamente nos eixos das ruas Diógenes Malacarne, 15 de Novembro, Henrique Moscoso, Avenida Champagnat e Rua Vinicius Torres.

Do vão central, uma visão já experimentada e relatada pelos viajantes estrangeiros no século XIX é destacada nos cartões postais – a Baía de Vitória e os “mares de morros” (AB'SABER, 2003), num conjunto paisagístico único com o Porto de Vitória (Figura 186).

Figura 186 – Vista do Porto de Vitória a partir da subida da Terceira Ponte, sentido Vitória-Vila Velha.



Fonte: Acervo próprio (2013).

Vitória tem a sua volta uma paisagem cênica composta pelo conjunto de mares de morros de Ab'Sáber (2003), a cadeia do Morro do Anil, com destaque para o Mochuara, em Cariacica, o Mestre Álvaro, em Serra, o Morro do Moreno, do Convento da Penha, do Jaburuna e o Penedo, em Vila Velha, como que abraçando a ilha.

Numa escala mais ampla, aqui não tratada, pode-se registrar que, como Vitória, as cidades do Rio de Janeiro (Figura 187) e Salvador (Figura 188), guardadas suas especificidades e interfaces com seus portos, oferecem essa paisagem portuária com elementos referenciais que lhe são comuns e dela desfrutam.

Figura 187 – Paisagem da cidade portuária do Rio de Janeiro.



Fonte: Acervo próprio (2012).

Figura 188 – Paisagem da cidade portuária de Salvador.



Fonte: Acervo próprio (2014).

## **9. A PAISAGEM PORTUÁRIA DO SÉCULO XXI – FUTURO OU POSSIBILIDADES**

Este capítulo procura demonstrar que a paisagem portuária de Vitória do futuro poderá sofrer grandes transformações com alguns projetos e ações que estão sendo pensados para a cidade, e alerta, que sem o devido debate com a sociedade, sem a integração dos planos e sem a sua compatibilização com os reais interesses coletivos podem trazer comprometimento da paisagem de Vitória.

Os fatos e elementos serão aqui apresentados como projetos e ações que caracterizam o início do século XXI, de iniciativa diversas: do Município, da Codesa e do Governo do Estado, que, se implementados, transformarão a paisagem portuária de Vitória, alguns dialogando positivamente com ela, outros comprometendo-a definitivamente.

Como exemplo comprometedor da paisagem, foi proposto, em 2006, o projeto urbanístico da Baía de Vitória, de autoria de Willy Müller, com um grande aterro da Curva do Saldanha até à Ilha da Fumaça, incorporando uma grande torre de serviços na paisagem.

Como iniciativa do Município, que levou em consideração a preservação da paisagem ainda em 2006, é abordado o Portal Sul, projeto que foi produto de uma parceria entre Município e Technip-Flexibrás, com a proposta de preservar os visuais da Ponte Seca, e o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Vitória, elaborado em 2008, que propõe a preservação dos armazéns do Porto, possibilitando novos usos, inclusive como estação de transbordo do Veículo Leve sobre Trilhos – VLT.

Como iniciativa da Codesa, entre os vários projetos que estão em execução ou em estudo, são analisados os que podem modificar negativamente a paisagem portuária, como a ampliação do Cais de Vitória e a dragagem da Baía, em implantação, e o novo projeto da sede da Codesa, que propõe ocupar o espaço dos Armazéns 4 e 5, bem como a demolição dos edifícios administrativos 4 e 5 e o novo aterro na Avenida Beira-Mar.

O Atelier Internacional de Urbanismo, promovido pelo município de Vitória em 2009, configura-se como um exemplo positivo de planejamento integrado, em que a paisagem foi tratada como um elemento de destaque em todas as propostas, uma oportunidade de diálogo e exercício de solidariedade territorial entre os municípios de Vitória, Serra, Cariacica e Vila Velha e Codesa, visto como ocasião favorável de renovação dos laços entre porto e cidade.

Atualmente em construção, com projeto elaborado em 2011, o Cais das Artes, que ultrapassa a altura máxima permitida para esse zoneamento urbanístico, traz polêmicas discussões sobre sua inserção na paisagem.

São analisadas as intervenções do Bus Rapid Transit – BRT (VITÓRIA, 2012), de iniciativa do Governo do Estado, que propõe várias obras que interferem negativamente na paisagem de Vitória, como o uso dos Armazéns 2 e 3 como estações, a possibilidade de demolição dos Armazéns 4 e 5, o Portal Príncipe, na Vila Rubim, com um viaduto de acesso direto ao Porto, e o Viaduto Avenida Beira-Mar/Forte São João.

Apresentam-se também dois projetos elaborados em 2012 pelo Município, em conjunto com a Codesa: o Projeto Cais dos Catraieiros, que busca a integração cidade-porto e a preservação desse importante e simbólico transporte alternativo entre os dois lados da Baía, e a implantação do Museu do Porto no Armazém 1.

Esses aspectos são aqui apresentados a partir de abordagem histórica de identificação da paisagem portuária por meio de consulta a documentos dos arquivos da PMV, Codesa, Governo do Estado e dos jornais capixabas, bem como a autores que pesquisaram a história de Vitória e do seu Porto.

## 9.1. A PAISAGEM DO FUTURO EM CONSTRUÇÃO

Os projetos e ações e sua contribuição para a transformação da paisagem, aqui apresentados, quase sempre foram elaborados sem integração dos planos, sem o real comprometimento da Autoridade Portuária e do Município sobre suas prioridades e



Flexibrás, foi um plano de dinamização da área da Vila Rubim e entorno. O projeto previa, além de uma estação de transbordo do VLT, torres comerciais, dentre elas a instalação da sede da Technip-Flexibrás, áreas de habitação no entorno, uma praça para resguardar a paisagem da Ponte Seca, um sistema viário para as cargas portuárias, contemplando inclusive uma entrada subterrânea exclusiva para o Porto de Vitória, garantindo o acesso por 24 horas ininterruptas (Figura 190).

Figura 190 – Projeto Portal Sul.



Fonte: Elaborado pelo Daus (2006).

Em 2008, dentro do Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Vitória, o Município propôs a implantação do VLT<sup>32</sup> como alternativa para o transporte público, que ligaria a capital aos municípios da Grande Vitória.

O VLT propõe uma total requalificação e modernização do espaço urbano da cidade, abrangendo os aspectos de fluidez e circulação nos transportes, no trânsito, e, ainda, ações de deslocamento não motorizado com a construção de ciclovias em vias da cidade e faixas cicloviárias nos bairros.

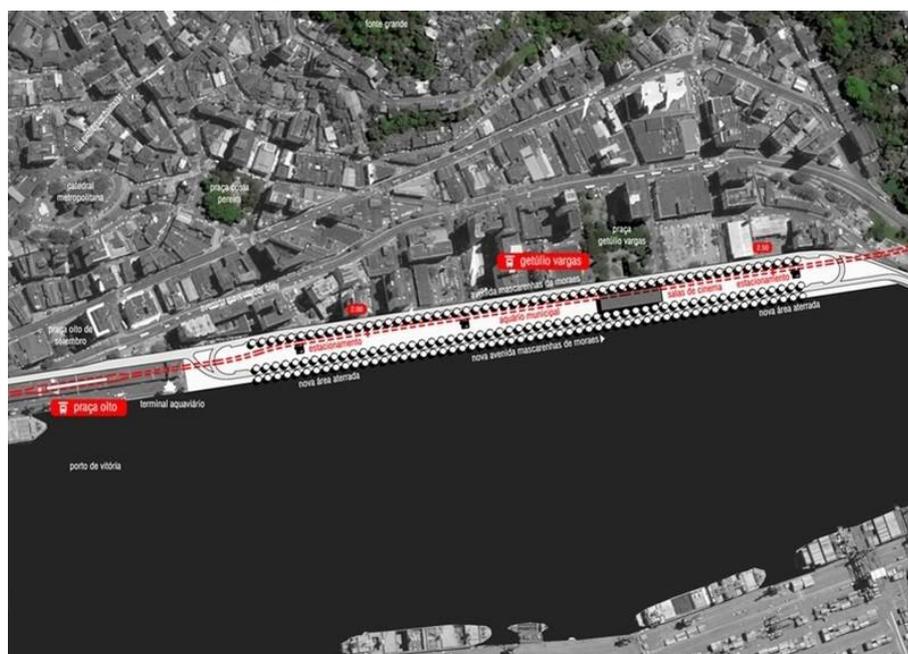
Quanto à paisagem, dentro do Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Vitória, como uma tentativa de integração porto-cidade, estava prevista a implantação de uma estação de transbordo subterrânea no Anexo entre os Armazéns 4 e 5, conservando sua estrutura e adaptando-o à nova função, além da entrada subterrânea exclusiva para o Porto de Vitória.

---

<sup>32</sup> O Metrô de Superfície, que integra o Plano de Mobilidade Urbana de Vitória, é um transporte silencioso, econômico e eficiente, que ligará a Capital aos municípios da Grande Vitória. É composto de 39km de trilhos, perfazendo 37 estações, quatro delas subterrâneas, três no Centro de Vitória – Praça Getúlio Vargas, Praça Oito, Parque Moscoso – e uma no Shopping Vitória (VITÓRIA, 2008a).

O Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Vitória (VITÓRIA, 2008a) também previa o aterro de faixa contígua à Avenida Beira-Mar, criando um *boulevard*, com a previsão de construção de equipamentos públicos e estacionamento subterrâneo, o qual, se implantado, constituiria um grande impacto na paisagem (Figuras 191 e 192).

Figura 191 – Implantação das estações subterrâneas do VLT na Avenida Beira-Mar.



Fonte: Vitória (2008a).

Figura 192 – Cortes esquemáticos e perspectiva externa da estação do VLT nos armazéns do Porto.



Fonte: Vitória (2008a).

Essas duas propostas não foram implantadas. Atualmente estão em análise os projetos do Governo do Estado para a implantação do Portal do Príncipe, na Vila Rubim, e do BRT da Grande Vitória<sup>33</sup>, como proposta de priorização do transporte público por meio de faixas exclusivas (Figura 193).

<sup>33</sup> O BRT Grande Vitória será composto de dez terminais, quatro portais e 43 estações, numa extensão de 35km, interligando terminais da Grande Vitória.

Figura 193 – Traçado do BRT ligando os quatro Municípios da Grande Vitória.



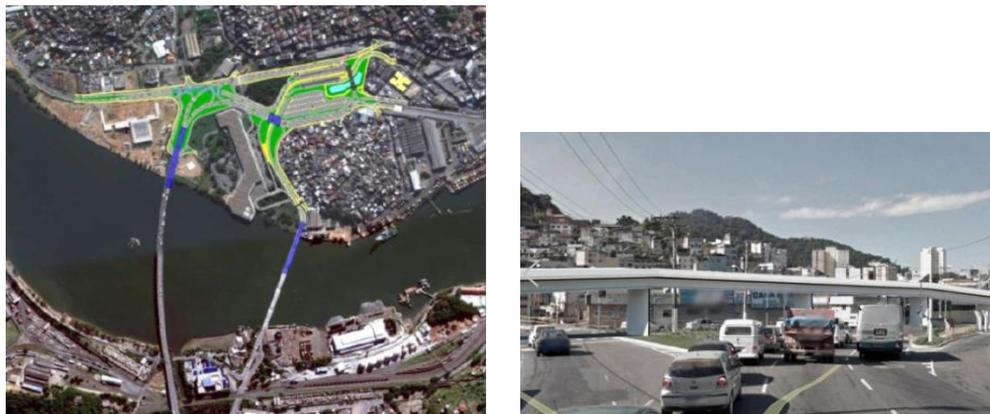
Fonte: Obras do viaduto... (2013).

No Portal do Príncipe, a ser implantado na Vila Rubim, propõe-se a inserção de viaduto sobre a Avenida Elias Miguel, para viabilizar uma entrada 24 horas e exclusiva para o Porto a somente 15m da Ponte Seca, o que vai interferir negativamente na paisagem, comprometendo a visualização da Ponte e a entrada sul da cidade de Vitória.

Outro viaduto proposto pelo BRT, ligando a Avenida Beira-Mar à Curva do Forte São João, pode tornar-se um grande elemento transformador de uma paisagem que caracteriza a cidade de Vitória – a vista da Baía, do Porto e da cidade a partir do Forte São João.

Esses elementos que compõem soluções viárias, próprias de grandes rodovias, devem ser evitados em tecidos urbanos e estão na contramão dos esforços de revitalização da área central, comprometendo negativamente a sua paisagem (Figura 194).

Figura 194 – Projeto Portal do Príncipe e viaduto de acesso exclusivo ao Porto de Vitória, na Vila Rubim.



Fonte: Obras do viaduto... (2013).

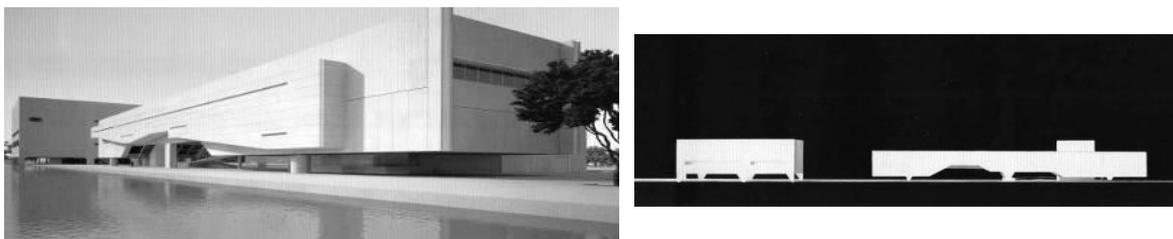
Ainda por iniciativa do Governo do Estado, outro projeto se destaca pela proposta de integração, não do porto com a cidade, mas da cidade com a Baía: o projeto do Cais das Artes, na Enseada do Suá.

Em construção, debruçando-se sobre a Baía, o polêmico complexo cultural Cais das Artes. Composto de teatro e museu, aprovado com autorização expressa do IPHAN, conforme prevê a legislação, ultrapassa a altura máxima permitida para esse zoneamento urbanístico, que é de 15m, para atender o cone de proteção do Outeiro e do Convento da Penha (Figura 195).

De autoria do arquiteto capixaba Paulo Mendes da Rocha, projeta-se sobre a Baía de Vitória com seus pilares pedindo “licença para pousar no mar”. Este projeto promete inserir Vitória e o Espírito Santo, definitivamente, no circuito nacional e internacional de cultura e reverencia o mar, nas palavras do próprio autor:

*O Cais das Artes interpreta os desejos do povo capixaba. Além das riquezas materiais, um porto para as idéias. Para comemorar a navegação também das idéias na linguagem das artes. Para dizer que Arte, Ciência e Tecnologia são o que se vê nos trabalhos do mar (ROCHA, 2011).*

Figura 195 – Cais das Artes – Imagens do Memorial Descritivo.



Fonte: Rocha (2011).

Em sua defesa destaca-se uma grande praça no térreo. Considerando-se o partido arquitetônico adotado de estrutura suspensa, possibilita um contato direto com a Baía, por meio de um passeio à beira-mar, e um belo enquadramento do Convento da Penha, conforme Figura 196.

Figura 196 – Imagens da obra do Cais das Artes, na Enseada do Suá, em andamento.



Fonte: Acervo de Rodrigo Zotelli (2014).

Ainda por iniciativa dos Governos Estadual e Municipal, ganha a mídia e disputa espaço pela falta de diálogo o novo terminal de passageiros na Praça do Papa, com dois projetos distintos, em programa e escala, para o mesmo território.

O Terminal de Cruzeiros Marítimos da Enseada do Suá, como denominado o projeto de iniciativa do Estado, será composto por um cais para atracação de transatlânticos, uma marina e um terminal de transporte aquaviário que promoverá o transporte de passageiros entre os municípios de Vitória e Vila Velha.

Com comprimento de cais de 500m, o terminal de cruzeiros permitirá a atracação simultânea de dois transatlânticos com comprimentos de 200 a 220m, além de instalações de apoio aos passageiros e aos usuários da marina.

O conjunto proposto contemplará, ainda, uma passarela entre a Praça do Papa e o teatro-museu Cais das Artes, constituindo uma esplanada aberta ao usufruto da cidade, unindo um passeio público junto ao mar e o dinâmico espetáculo das atividades portuárias e culturais do Cais das Artes (Figura 197).

Figura 197 – Projeto para Terminal de Cruzeiros Marítimos do Estado, em frente ao Cais das Artes, na Enseada do Suá, em construção.



Fonte: Governo do Estado do Espírito Santo ([201-]).

O projeto do Governo Municipal, desenvolvido pela CDV em 2011, propõe um terminal de passageiros mais simplificado, com cais para um transatlântico e edificação de apoio ao receptivo em estrutura metálica, com cobertura em lona tensionada (Figura 198).

Figura 198 – Projeto para Terminal de Cruzeiros Marítimos do Município na Praça do Papa.



Fonte: Companhia de Desenvolvimento de Vitória (2011).

Afora a falta de integração e diálogo entre as esferas municipal e estadual, a proposta traz boa possibilidade de integração da cidade com as águas e a permanência, no futuro, dos grandes navios de passageiros na paisagem portuária de Vitória.

Das obras que impactam a paisagem portuária, de iniciativa da autoridade portuária Codesa, conforme previsto no PDZP 2001, estão em andamento a ampliação do Cais de Vitória e o aprofundamento do Canal.

Merecem também atenção o receptivo de navios denominado Multiplace Turístico e, recentemente, o projeto da nova sede da Codesa, pela sua interferência na paisagem. O Superporto em Praia Mole também deverá ser abordado, conforme alternativas propostas no Peltas (ESPÍRITO SANTO, 2009).

Decorrida uma década da elaboração do PDZP 2001, a Codesa iniciou a execução de aterros de ampliação do Cais do Porto de Vitória e a dragagem de aprofundamento do canal, novamente modificando a sua linha d'água.

Em imagem veiculada pela Codesa, no projeto de ampliação e dragagem da Baía, observa-se a previsão de demolição dos Armazéns 4 e 5 do Porto, inclusive seus dois prédios administrativos, para dar lugar a espaço de armazenamento de mercadorias, numa verdadeira destruição da memória histórica da cultura portuária de Vitória, considerando-se que os armazéns são estruturas portuárias que podem ser requalificadas e, a exemplo do projeto Estação Porto, constituírem-se em espaços para integração do porto-cidade (Figura 199).

Figura 199 – Imagem ilustrando a proposta de demolição dos armazéns e prédios administrativos.



Fonte: Arquivos da Codesa (2012).

Nota: Veiculada no vídeo promocional da ampliação do Cais e dragagem da Baía.

Com suas características físicas atuais, o Porto de Vitória, cujo canal de acesso tem hoje 7.500m de comprimento, entre 215m e 75m de largura, com maré média de 1,04m, e 10,5m de calado máximo, pode ser considerado um porto bastante limitado.

Com a obra de dragagem, seu canal e bacia de evolução, limitados pela Avenida Beira-Mar e pelo Cais de Capuaba, serão aprofundados para 14m, permitindo operações de navios tipo Panamá, com 244m de comprimento por 32m de boca (largura) e 12,5m de calado, conforme Figura 200.

Figura 200 – Imagem ilustrando a proposta de ampliação do Cais e dragagem da Baía.



Fonte: Arquivos da Codesa (2012).

Nota: Veiculada no vídeo promocional da ampliação do Cais e dragagem da Baía.

Os dados econômicos obtidos no site da Codesa, em 2012, confirmam. Em 2011, pelo complexo portuário capixaba passaram 24,9% do fluxo comercial marítimo do Brasil, segundo dados do Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – MDIC. Também os investimentos, previstos no PDZP 2001, atualizados em 2010, demonstram essa realidade. Isto se apresenta com a obra em execução de reforma e alargamento do Berço 101 e 102 do Cais de Vitória, onde está sendo investido o valor de R\$115 milhões. Para a dragagem, o investimento estimado é de aproximadamente R\$300 milhões (Figuras 201 e 202).

Figura 201 – Obra de ampliação do Cais de Vitória – 2012 e 2013.



Fonte: Acervo de Bruno Louzada (2012) e acervo próprio (2013).

Figura 202 – Cais de Vitória com as obras de ampliação terminadas em 2014.



Fonte: Acervo de Jorge Sagrillo (2014).

Apesar da justificativa de sobrevivência econômica do Porto de Vitória, aliada à perda de receita devido ao fim do Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias – Fundap, que afeta a economia dos municípios com instalações portuárias, especialmente em Vitória, esse aterro gerou grande impacto na paisagem, que pode ser comprovado nesta imagem de 2014, com o aterro já realizado, tendo a cidade e o Maciço Central ao fundo.

Mesmo com as obras de ampliação do cais e de aprofundamento do canal, quando o Porto de Vitória alcançará o máximo de suas possibilidades operacionais e possibilitará um ganho na movimentação de contêineres e de granéis sólidos e líquidos com um incremento mínimo de 30% na capacidade atual do Porto, segundo a Codesa, essas obras não serão suficientes para enfrentar os desafios do futuro.

*Essa intervenção é necessária e importante, mas não suficiente para garantir o futuro portuário do Espírito Santo, daqui a 10 ou 20 anos. O Estado precisa de um porto para receber os grandes navios, seguindo uma tendência mundial. Por isso está sendo estudada uma alternativa, que está sendo chamada de Novo Porto de Vitória ou Porto de Águas Profundas (BAPTISTA, 2011).*

O Superporto ou Porto de Águas Profundas, conforme previsto no Peltas (ESPÍRITO SANTO, 2009), está em fase de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental para definição da melhor localização do projeto. Para tanto, são objeto de pesquisa os locais de Praia Mole, em Vitória, Barra do Riacho, em Anchieta, e Barra do Riacho, em Aracruz. Também Vila Velha está sendo analisada, segundo informações veiculadas na mídia local, pelos gestores municipais daquele Município (Figura 203).

Figura 203 – Proposta de instalação do Superporto em Praia Mole e as demais localizações.



Fonte: Espírito Santo (2009).

Na diretriz Turismo Náutico do PDZP 2001, na modalidade Cruzeiro Marítimo e *Multiplace* Turístico<sup>34</sup>, o Porto de Vitória planejou a construção de uma instalação especializada para atendimento a navios de turismo e utilização de eventos, agregada, segundo palavras do próprio plano, ao processo de integração do Porto com a revitalização do Centro de Vitória.

Projetado para ser instalado na área da ampliação do Cais do Porto, anexo ao prédio administrativo 5, o *Multiplace* Turístico configurava-se como uma grande estrutura de aço e vidro, que comprometeria negativamente a paisagem, conforme Figura 204.

Figura 204 – Proposta de *Multiplace* Turístico para integração porto-cidade.



Fonte: Codesa (2001).

<sup>34</sup> A instalação do *Multiplace* Turístico previa um prédio de no mínimo três pavimentos, com cerca de 2.700m<sup>2</sup> de área por piso, ou seja, cerca de 8.000m<sup>2</sup> de área total, composto de estacionamento, uma área de multiuso para eventos e recepção dos passageiros dos navios, e um restaurante panorâmico (CODESA, 2001).

Em 2014, a Codesa apresentou novos projetos, entre eles a proposta de uma nova sede, em conjunto com o novo terminal de passageiros, com previsão da demolição dos Armazéns 4 e 5 e a ampliação do aterro até à Curva do Saldanha.

O projeto da nova sede prevê edifício de oito andares, com fachada em vidro. O edifício abrigará todo o setor administrativo da Codesa e mais: auditório, espaço multiuso, ambulatório, posto bancário, café, estação para embarque de passageiros de cruzeiros, heliporto, estacionamento, além da Receita Federal. A Polícia Federal ficará em um prédio anexo, que contará com um pequeno atracadouro para lanchas.

Como proposta de integração do porto com a cidade com um projeto moderno, arrojado e equivocado, na opinião desta pesquisadora, mantém parte da fachada do Armazém 5 e um dos seus belos frontões, como estratégia de atender, na teoria, a preservação da identidade portuária e apaziguar os defensores do patrimônio histórico e da paisagem.

Diz-se equivocado porque se está falando dos armazéns do Porto, que fazem parte da memória coletiva do lugar desde a sua construção, na década de 1940, quando se passou a ter uma orla intercalada de cheios e vazios, configurando-se como única e especial – a orla do Porto de Vitória (Figura 205).

Figura 205 – Projeto da nova sede da Codesa.



Fonte: Arquivos da Codesa (2014).

Nota: Projeto de autoria do arquiteto Carlos Eduardo Gama.

Outra interferência que terá impacto negativo, modificando a linha d'água da Baía de Vitória, é a proposta de ampliação do aterro em 20m da Avenida Beira-Mar até à Curva do Saldanha da Gama, que vem ao encontro, segundo fontes da Codesa, das obras necessárias e urgentes de reestruturação do enrocamento da Avenida Beira-Mar com estacas pranchas (Figura 206).

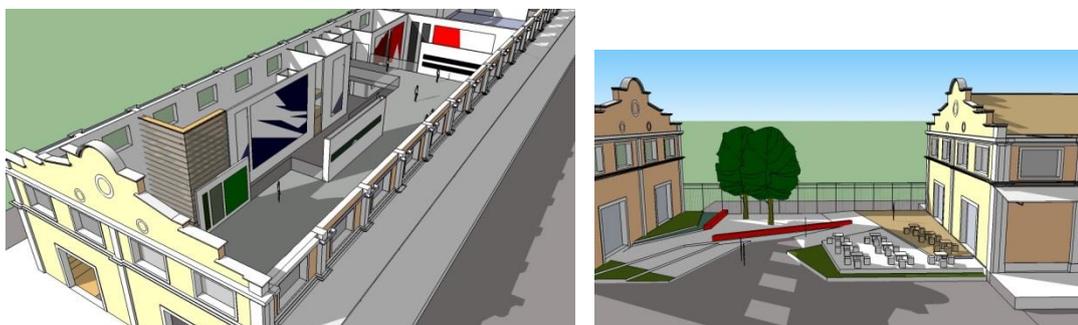
Figura 206 – Proposta de aterro de faixa de 20m ao longo da Avenida Beira-Mar.



Fonte: Arquivos da Codesa (2010).

O projeto do Museu do Porto, desenvolvido numa parceria da Codesa com o município de Vitória, propõe a restauração do Armazém 1 para a instalação do Museu, com sala de exposição temporária, e uma praça na área externa, entre os Armazéns 1 e 2 (Figura 207).

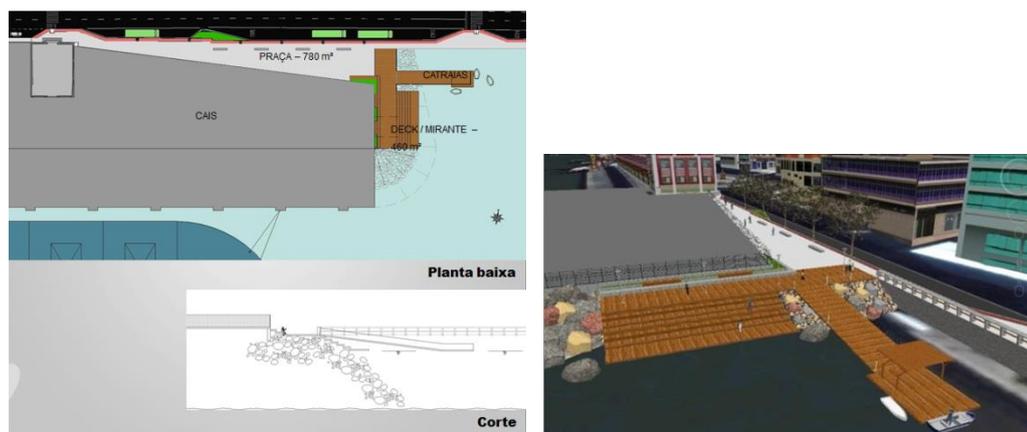
Figura 207 – Projeto do Museu do Porto e praça entre os Armazéns 1 e 2.



Fonte: Arquivos da SEDEC/CRU/PMV-ES (2012).

Outro bom exemplo da integração de ações é o projeto do novo Cais dos Catraieiros, na praça do Porto, na Avenida Beira-Mar, resultado de uma interlocução direta com os catraieiros. Trata-se de uma contrapartida ambiental que pode trazer conforto e segurança para transporte centenário dos catraieiros. A proposta, desenvolvida pelo Município, sugere uma pequena praça, que garante a abertura visual para a entrada da Baía de Vitória, um *deck* de madeira com degraus para a Baía e o ancoradouro flutuante, para bem receber os usuários e suas catraias e criar espaço de contemplação para a entrada da Baía. Espera-se que soluções como essas sejam contempladas nos futuros estudos para as bordas da cidade de Vitória (Figura 208).

Figura 208 – Projeto da Praça do Porto e Cais dos Catraieiros, com planta baixa e perspectivas.



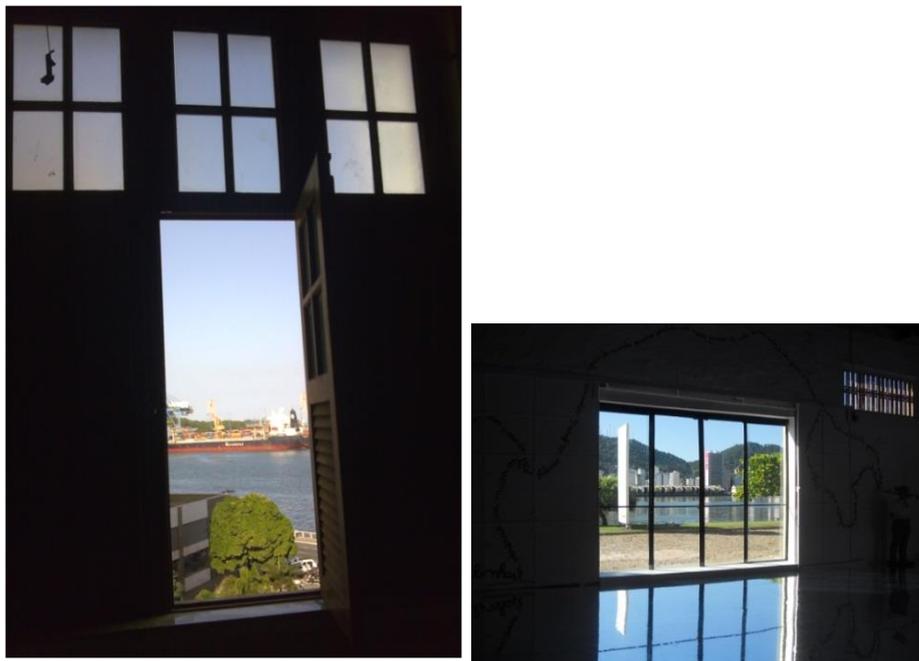
Fonte: Arquivos da SEDEC/CRU/PMV-ES (2013).

Nessa paisagem inconclusa e, ainda, dentro da proposta de renovação dos laços, numa possível reaproximação entre porto e cidade, espera-se que as decisões sejam compatibilizadas e compartilhadas e que se unam para o desenvolvimento econômico responsável, cumprindo as leis de planejamento urbano e ambientais, ouvindo-se as entidades e a coletividade.

Aposta-se no planejamento integrado das cidades, que, com base no Estatuto das Cidades, prevê audiências públicas como garantia da participação popular nas decisões sobre grandes projetos, que podem trazer impactos positivos e negativos, para ajudar a bem escolhê-los, levando em conta o diálogo e o interesse coletivo. Esse diálogo expressaria a solidariedade territorial, como por exemplo entre os municípios vizinhos de Vitória e Vila Velha, que se expressam nas trocas de olhares e paisagens entre dois equipamentos de uso público, ancorados nas bordas da Baía.

A Figura 209 traz a vista do Porto de Vila Velha a partir do antigo Teatro Glória, atualmente Sesc Glória, e a vista dos carretéis coloridos a partir do interior da galeria do Museu Ferroviário.

Figura 209 – Vistas do Porto, a partir do antigo Teatro Glória (2012), e dos carretéis, a partir do interior do Museu da Vale (2013).



Fonte: Acervo próprio (2012).

É preciso reafirmar a presença do Porto na configuração da paisagem da cidade portuária, preservando e incentivando as atividades portuárias no centro de Vitória, de modo integrado como no Planejamento Interativo do Centro (VITÓRIA, 2006a) e ao Plano de Proteção da Paisagem da Área Central (VITÓRIA, 2012), para assim fortalecer sua identidade marítima, dialogando com os territórios vizinhos, num processo de solidariedade territorial.

Entre os bons exemplos a serem citados para o futuro, o Plano de Preservação da Paisagem da Área Central (VITÓRIA, 2012), já trabalhado nesta dissertação, cabe aqui realçar suas propostas, sobretudo pela importância do Porto de Vitória como elemento estruturador da paisagem da cidade.

Como outro bom exemplo de estratégia de desenvolvimento integrado, tem-se o Atelier Internacional de Urbanismo, que aconteceu em 2009 em Vitória, trazendo preocupação com a proteção da paisagem em todas as propostas.

## 9.2. ATELIER DE URBANISMO – UMA TENTATIVA DE DIÁLOGO METROPOLITANO

Em outubro de 2009, Vitória sediou o primeiro Atelier Internacional de Urbanismo – *Ateliers Internationaux de Mîtrise d’Oeuvre Urbaine*<sup>35</sup> do Brasil e das Américas<sup>36</sup>. Foi uma oportunidade de diálogo entre a cidade e o Porto, com participação de representantes e atores locais de Vitória, Serra, Vila Velha e Cariacica, e uma importante contribuição para o planejamento integrado futuro.

Nele foi desenvolvida uma nova abordagem de discussão, ampliando-se a área de atuação para a problemática urbana do território metropolitano ao redor da Baía de Vitória, desfazendo-se as fronteiras dessa área conurbada e de fortes inter-relações, a começar pelas próprias águas e suas atividades de transporte de cargas e de pessoas (VITÓRIA, 2009).

A área de estudo desse Ateliê é parte da Região Metropolitana de Vitória, representada pelo centro histórico da cidade, os morros em seu entorno, a Baía Noroeste da Ilha e a zona de Cariacica que margeia pelo leste da Baía, bem como o norte do município de Vila Velha que faz face com a zona central de Vitória (Figura 210) (VITÓRIA, 2009).

---

<sup>35</sup>O Les Ateliers é uma associação francesa sem fins lucrativos, constituída por uma rede internacional de profissionais, universitários e políticos que têm relação com planejamento e urbanismo. Organiza ateliês de reflexão considerados como um momento de concepção situado entre o planejamento e a arquitetura. Propõe aos responsáveis pelo planejamento urbano um olhar internacional e proposições novas sobre os problemas de ordenamento urbano. É também um lugar de questionamento do aprendido e uma oportunidade de intercâmbio profissional de alto nível (VITÓRIA, 2009).

<sup>36</sup> O evento dentro das comemorações do Ano da França no Brasil serviu como nova ferramenta à Cooperação Descentralizada Vitória Dunquerque, iniciada em 2005 ao redor das questões urbanas, que é o seu objetivo. Segundo a metodologia, o Atelier reuniu, por quinze dias, em um casarão situado no Centro Histórico de Vitória, 28 profissionais de diversas nacionalidades e formação em estudos urbanos, divididos em quatro equipes, com participação de técnicos das Prefeituras da RMGV e do Porto. A síntese dos trabalhos do Atelier foi denominada *Desenvolvimento metropolitano e solidariedades territoriais: mutações das estruturas urbanas em torno da Baía de Vitória* (VITÓRIA, 2009).

Figura 210 – Croqui da área de estudo do Atelier de Urbanismo Vitória – 2009.



Fonte: Vitória (2009).

Nota: Desenho de autoria de Christian Horn.

Extrait/extraído de: Christian Horn

Tendo como elemento estruturante a Baía de Vitória, com seus cursos d'água e manguezais, o atelier defende que deve ser objeto de estudo com interesse metropolitano, necessitando de uma visão comum de futuro compartilhada por seus atores, incluindo os habitantes, gestores públicos e sociedade organizada.

Os 28 participantes foram divididos em quatro equipes, que terão aqui suas propostas apresentadas de forma resumida, como forma de compartilhar esta importante contribuição para as discussões metropolitanas, tendo a baía como oportunidade de união e não separação entre os territórios.

A Equipe *VITÓRIA MÉTROPOLIS 4 + 1 [VM]*<sup>37</sup> destaca a baía de Vitória como o lugar histórico onde foi fundada a cidade e seu porto. Lugar de grande beleza, porém frágil e elemento de forte identidade, a Baía é onde se concentra a metrópole, no cruzamento de grandes desafios de desenvolvimento econômico, ambiental, social e cultural. Para esta equipe a requalificação do Porto é uma oportunidade:

*Os problemas de logística ligados ao contorno viário que passa pelo exterior, a ausência de radiais eficazes devido à topografia e o desenvolvimento do "superposto" ao norte implicam em transformações do porto de Vitória que tocarão todos os municípios da RMGV; é talvez a oportunidade de realizar uma requalificação e reequilíbrio do território, sob a ótica de reconciliação do porto com a universidade dentro de uma abordagem experimental e compreender o atual porto como laboratório de novas atividades (VITÓRIA, 2009).*

---

<sup>37</sup> Componentes da equipe *METRÓPOLE 4 + 1 [VM]*: Ângela Gomes de Souza, Leonardo Leal Schulte, Ricardo de Souza Rocha (Brasil), Nathalie Roussel, Emmanuelle Leroy, Pierre Feller e Paul Lecroart (França).

A equipe *SINFONIA [SI]*<sup>38</sup> argumenta que a identidade da RMGV se lê a partir da Baía, que reúne em seu entorno quatro diferentes municípios. Deve ser lida como uma entidade articulada em torno de cinco temas, objetivando a valorização desse lugar que anteriormente contornava a cidade e que atualmente é cercada por ela e aterrada pouco a pouco.

*Imagem e Identidade* – Reconhecer a Baía como um elemento fundador e unificador da Metrópole através da construção de um olhar abrangente.

*Água e espaços habitados* – Respeitar a Baía como elemento natural, com possibilidade de suprir as atividades humanas, se for conservada e melhorada a qualidade da água.

*Atividades portuárias e sistema urbano* – Reforçar a utilização da Baía e do Porto como parte do funcionamento metropolitano através da integração em um sistema de fluxos e de mercados locais – e não somente através de importação e exportação.

*Urbanidade e usos coletivos da cidade* – Aproveitar a Baía como lugar de urbanidade e de vida pública através da requalificação de suas bordas e espaços públicos, com forte valor de uso.

*Centralidades e mobilidades* – Unificar a Metrópole em torno da Baía através da complementaridade da *eficácia econômica* dos deslocamentos e do *prazer de viver na cidade*.

*Porto, a serviço da cidade* – Manter o Porto dentro de uma nova configuração evolutiva e diversificada, que consuma menos espaço, aproveitando a futura saída dos contêineres para realizar um desenvolvimento ligado à universidade (escola de *trading*).

---

<sup>38</sup> Componentes da equipe *SINFONIA [SI]*: Leandro Azevedo Terrão, Eliana Kuster, Gabriela Leandro Pereira (Brasil), Marie-Claire Barre, Marion Talagrand, Michel Le Duc (França), Ernesto Apolaya Canales (Peru).

A equipe denominada *TERRITÓRIO EM MOVIMENTO [TM]*<sup>39</sup> desenvolveu a temática “a tectônica territorial das placas”. A região de Vitória é, em princípio, um sítio natural marcante, e o seu território metropolitano é constituído de numerosas identidades que a equipe assimila às placas, cada uma com uma tipologia e uma identidade particular. Defende que da interação ou fricção dessas placas nasce a imagem do território. Essa tectônica territorial, ao representar a força, também representa as possíveis falhas, se elas são mal ou não tratadas.

*A aproximação se dá em quatro linhas representadas por cores: o Azul (que se trata de grandes extensões de água que representam o mangue, o braço de mar e a baía); o Verde (o verde é também onipresente sobre o território, principalmente sobre o relevo e às margens do mangue); o Cinza (as zonas urbanas construídas e as atividades desenvolvidas nesse cinza reagrupam uma infinidade de tecidos diferentes assim como zonas de contato. As pressões exercidas sobre as outras entidades aparecem claramente assim como consideramos a extensão e as disparidades de implantação e o invisível (traduz os impactos dos fenômenos não materiais existentes: as relações sociais, a questão de identidades e de imagem, mas também de uma consciência comum de um território (VITÓRIA, 2009).*

A quarta equipe, denominada *REDE SETE [R7]*<sup>40</sup>, propõe um projeto baseado no desenvolvimento das tecnologias alternativas de deslocamento, que permite regular o tráfego de automóveis e favorecer o acesso de todos a todos os serviços, preservando a paisagem e melhorando a qualidade de vida. A sua proposta se baseia em um reequilíbrio e um diálogo construtivo entre o porto, a cidade e a natureza [...] *um trabalho de costura e articulação entre essas entidades através das redes em todas as escalas, de novas práticas de transporte, habitação e lazer (VITÓRIA, 2009).* Distingue dois grandes tipos de redes, associando a grande paisagem aos desafios da cidade:

*As redes maiores das conexões metropolitanas, que articulam em diferentes escalas os sistemas de transporte coletivo e de cargas ligados ao porto, e as redes finas de capilaridade cidade/natureza, que se apoiam sobre o sistema hidráulico como um elo de união entre a cumplicidade mágica da baía alagadiça e as encostas dos morros. Rios, canais, talvegues e mangues criam um espaço comum de interesse que nos liga à Baía (VITÓRIA, 2009).*

---

<sup>39</sup> Componentes da equipe *TERRITÓRIO EM MOVIMENTO [TM]*: Anna Claudia Dias Peyneau, Sergio Prucoli Barboza (Brasil), Chakib Benramdane (Argélia), Florence Danhyer (França), Toger Nis Thomsen (Dinamarca), Norberto Iglesias (Argentina), Clara Baretto (França-Brasil).

<sup>40</sup> Componentes da equipe *REDE SETE [R7]*: Sylvie Delatte, Michel Gaillard, Karen Chevallier (França), Julia Varga (Hungria), Marcus Zanotti Breciani, Juliana Petruzzi Zalta, Latussa Bianca Laranja Monteiro (Brasil).

Como a intenção comum dos trabalhos não foi a competição, e sim a sinergia entre as propostas das equipes, ao final surgiram as recomendações do júri, consolidadas pela equipe de coordenação, chamadas de *pilotagem*, separadas em quatro grandes temas – "Governança metropolitana, solidariedades, cultura"; "Baía, espaços naturais, características de paisagem"; "Porto, logística, economia" e "Centralidades, espaços metropolitanos, mobilidades" –, num cronograma dividido em ações mais simples para 2010 e planejadas com horizonte de execução em mais 10 e 20 anos.

Destacam-se dessas propostas, por temas, as relacionadas à paisagem, ao Porto e à Baía de Vitória, que interessam ao atual estudo e contribuem para a integração da cidade com as águas.

Como propostas para 2010:

*Governança metropolitana, solidariedades, cultura* – Criar um grupo de interesse público sobre a Baía de Vitória e propor a criação e abertura da «Casa da Metrópole».

*Baía, espaços naturais, características de paisagem* – Desenvolver visões sobre a cidade, a paisagem e a atividade portuária; abrir acessos pontuais à água e à Baía, com a colaboração de artistas, nos espaços entre a Baía e a cidade (Figura 211).

Figura 211 – Corte esquemático *Arranjo do Cais* [SI].



Fonte: Vitória (2009).

Em proposta para 2015, destacam-se:

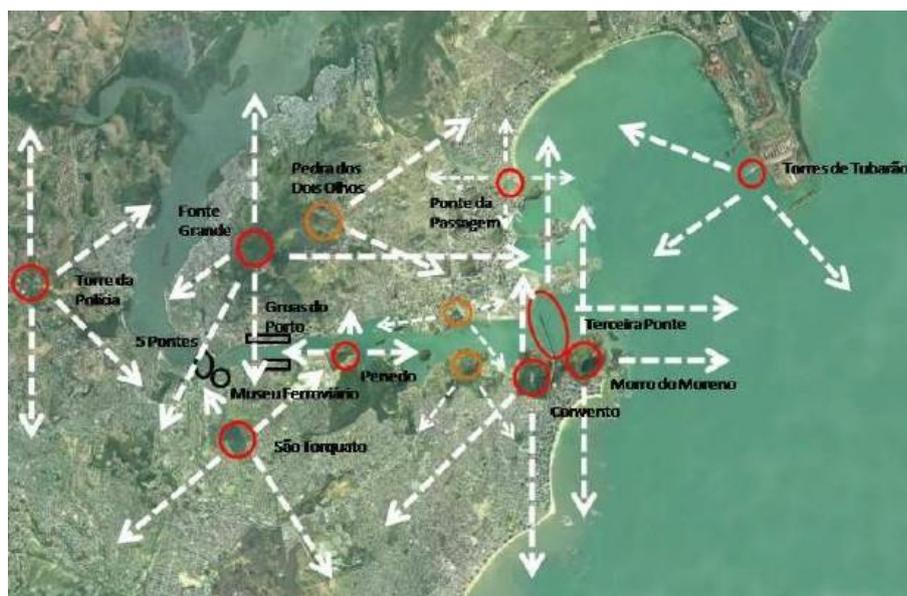
*Governança metropolitana, solidariedades, cultura* – Criar um fundo de solidariedade intercomunal; desenvolver eventos como triatlão e carnaval náutico.

*Baía, espaços naturais, características de paisagem* – Criar um parque linear, com espaços naturais e espaços públicos, e comunicar uma imagem baseada nas paisagens.

*Porto, logística, economia* – Otimizar o funcionamento interno dos portos, reforçar os “portos secos” com a criação de um Polo Logístico Norte-Oeste, o deslocamento das instalações perigosas e nocivas em Tubarão e o desenvolvimento de novas funções marítimas.

*Centralidades, espaços metropolitanos, mobilidades* – Propor a instalação do projeto de *tramway* e de uma rede fina de mobilidade mais lenta de bicicletas e pedestres, além de funiculares, teleféricos e barcos (Figura 212).

Figura 212 – Marcos visuais na paisagem [TM].



Fonte: Vitória (2009).

Para as ações até 2020:

*Centralidades, espaços metropolitanos, mobilidades* – Propor o desenvolvimento de centralidades periféricas com estações como polo de desenvolvimento urbano e reorganizar um Portal Centro no cruzamento dos três municípios com uma centralidade que se estruture nas margens da Baía.

*Porto, logística, economia* – Prever a saída de empresas portuárias do centro histórico de Vitória (Figura 213).



*preservação dos remanescentes de mangue e maior controle do tráfego marítimo (VITÓRIA, 2009).*

Nessa panorâmica de 2009, ano em que aconteceu o Atelier, pôde-se observar a Baía de Vitória como mediadora de paisagens portuárias, criando um elo entre duas territorialidades, configurando-se como uma possibilidade de diálogo.

A grande contribuição das discussões ao Atelier Internacional de Urbanismo em Vitória foi a oportunidade de diálogo entre a cidade e o porto, com participação de representantes externos e locais de Vitória, Serra, Vila Velha e Cariacica, inclusive da Codesa, e a possibilidade de se desenvolverem ligações tangíveis e intangíveis entre esses Municípios.

Nesse cenário de beleza singular, tendo a Baía de Vitória como elemento estruturador dessa paisagem portuária e objeto de estudo do Atelier de Urbanismo, elemento que o faz dialogar com os quatro municípios de Vitória, Vila Velha, Cariacica e Serra, é urgente pensar uma política de proteção da paisagem metropolitana que transborde os seus limites territoriais (Figura 215).

Figura 215 – Panorâmica de Vitória, vista de Vila Velha, com realce para a Baía como elemento estruturador da paisagem.



Fonte: Acervo de David Protti (2009).

## 10. CONSIDERAÇÕES FINAIS

*O porto, suas docas e navios, parece ser a marca mais permanente nestas transformações, com seus diversos cais se ampliando, retificando e orientando o litoral, suas embarcações sempre presentes em nossas vistas cotidianas, seus trabalhadores, suados, compartilhando a nossa vida política e cultural. O porto permaneceu como ligação com o mundo, como uma tênue linha de contato com as mudanças que foram alterando as coisas além-mar, levando e trazendo notícias de lá. Com a construção do porto de Tubarão, afastados os navios ao horizonte marítimo, continuam presentes, próximo no centro e mais distantes na baía do Espírito Santo, como um marco da origem e da continuidade da vila portuária fundada pelos portugueses (FRIZZERA, 2012).*

Em nível de conclusão, são apresentados os resultados das transformações da paisagem portuária de Vitória para melhor compreensão das mudanças do território, a partir da implementação de seus portos. Primeiramente, apresenta-se um resumo da relação cidade e porto, por meio de uma linha do tempo, seguida de uma síntese da transformação na paisagem portuária de Vitória. Abordam-se as perdas, os ganhos e as permanências que compõem essa paisagem da contemporânea cidade portuária de Vitória.

Constata-se que a paisagem única e exuberante de Vitória, descrita e desenhada pelos viajantes estrangeiros e, também, pelos moradores locais, tem como elementos estruturantes e ressaltados o Porto, a Baía e os morros. Esses elementos permanecem, apesar das diversas intervenções, seja com elementos construídos, como edificações, pontes, praças e ruas, seja com elementos naturais modificados, como seus morros, pães de açúcar, ilhas, águas e vegetação exuberante, que, ao longo do tempo, foram construídos, ocupados, aterrados e suprimidos (Figura 216).

Figura 216 – Vista aérea da Baía de Vitória, com realce para seus marcos referenciais.



Fonte: Foto de Flávio R. Berger (2007).  
Nota: Adaptado pela autora.

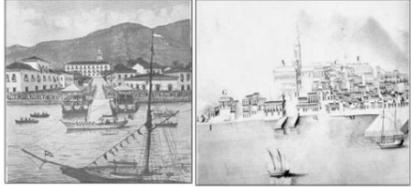
Com a interdependência histórica, socioeconômica e cultural da cidade de Vitória com o Porto, na passagem do século XX ao XXI, foi sendo possível observar a agregação de novos elementos à paisagem, em função da transformação de usos na estrutura portuária mais antiga, seus aterros, seus armazéns e cais, seja pelo formato de armazenamento nas mercadorias, seja pela frequente presença de navios cargueiros e cruzeiros marítimos, entre outros aspectos.

A linha do tempo traz um resumo dos fatos marcantes da relação porto-cidade de Vitória, baseados em Hoyle (1989) e Vasconcelos (2011), com as devidas adaptações temporais, incluindo os marcos legais e importantes fatos históricos e acontecimentos que de uma forma ou de outra modificaram a paisagem portuária de Vitória. Dentre eles destacam-se obras e eventos de gestão urbana e portuária, que contribuíram com ocupação e expansão do seu território, bem como a expansão do complexo portuário para além de suas fronteiras administrativas (Quadro 10).

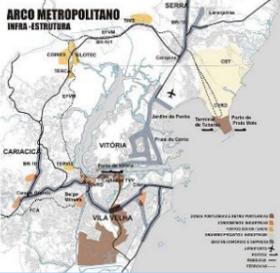
#### LEGENDA LINHA DO TEMPO

-  ETAPA 1 – PROXIMIDADE E DEPENDÊNCIA
-  ETAPA 2 – PORTO-CIDADE EM EXPANSÃO
-  ETAPA 3 – PORTO INDUSTRIAL MODERNO
-  ETAPA 4 – RECUO DA FRONTE MARÍTIMA
-  ETAPA 5 – RECONVERSÃO (WATERFRONT)
-  ETAPA 6 – RENOVAÇÃO DOS LAÇOS CIDADE-PORTO

Quadro 10 – Linha do tempo cidade-porto.

ETAPAS	LINHA DO TEMPO CIDADE-PORTO		
Hoyle (1989) / Vasconcelos (2011)	VITÓRIA	ANO	PORTO
ETAPA 1 – Proximidade e Dependência	Fundação da cidade de Vitória.	1551	Sítio físico e condições privilegiadas das águas calmas da Baía para a navegação e proteção são decisivos para a fundação da cidade.
	<p>Fonte: Desenho de José Antônio Caldas, 1767. Arquivo Histórico do Exército, RJ.</p> 	1767	 <p>Croqui: Primeiros aldeamentos da região de Vitória. Fonte: Antônio de Oliveira Junior (2008).</p>
		1805	 <p>Fonte: Desenho de Jorge Eduardo para ilustrar o livro "Viagem de D. Pedro I ao Espírito Santo", de Levy Rocha e desenho de Joaquim Pantaleão Pereira da Silva (1805).</p>
	 <p>Século XIX – Vista sobre Vitória a partir de Vila Velha. Fonte: Acervo Solar Monjardim.</p>	1878	 <p>O Rio Santa Maria da Vitória como hinterlândia. Planta da Província do Espírito Santo – 1878. Fonte: Inspetoria Geral das Terras e Colonização (1878).</p>
		1810	 <p>Simple cais de madeira, considerado um bom porto natural.</p>
	Visita de Saint-Hilaire	1816	
ETAPA 1 – PROXIMIDADE E DEPENDÊNCIA		1859	Foi construído o Cais das Colunas. Situava-se fronteiro à escadaria de acesso ao antigo Colégio dos Jesuítas, atual Palácio do Governo.
		1860	Passou a se chamar Cais do Imperador após o desembarque do imperador Dom Pedro II para uma visita à Província do Espírito Santo.
		1888	Visita da princesa Tereza da Baviera.
		1895	Criação na cidade da Capitania dos Portos.
		1870	Criação de uma Escola de Aprendizes de Marinheiros.
	 <p>Planta Geral de Vitória – 1895. Desenho de André Carloni. Fonte: Acervo do IPHAN.</p>	1895	
 <p>Saturnino de Brito planeja o Novo Arrabalde, a pedido de Moniz Freire.</p>	1896		

	<p>Jerônimo Monteiro contrata o Cel. Antônio José Duarte para fazer o serviço de terraplenagem e, no ano seguinte, Paulo Mota já iniciava a construção dos jardins do Parque Moscoso.</p>  <p>Vista de Vitória em 1910. Cais do Imperador e Cais da Alfândega.</p>	1910	<p>Início da construção do Cais Linear e dragagem da Baía de Vitória bem como serviços das obras do Porto – A convicção política determinou a instalação do porto em Vitória, quando os laudos técnicos indicavam o continente como mais propício.</p> 
		1914	Obras do Porto interrompidas em 1914, devido à crise financeira provocada pela Primeira Guerra Mundial.
	 <p>Inauguração do Parque Moscoso</p>	1912	
		1924	Os trabalhos de dragagem foram retomados, com o Governo de Florentino Avidos (1924-1928).
		1925	A então Companhia Porto de Vitória foi encampada pelo Serviço de Melhoramentos de Vitória.
		1927	Estação São Carlos, em 1935, passou a se chamar Pedro Nolasco.
ETAPA 1 – Proximidade e Dependência	 <p>Década de 1930 – Início do aterro do Porto e abertura da Avenida Capixaba, hoje Jerônimo Monteiro.</p>	1928	 <p>Ponte Florentino Avidos – ligando definitivamente Vitória ao continente.</p>
		1929	Armazéns 1 e 2, inclusive a montagem das pontes rolantes e a iluminação elétrica.
	 <p>Vitória: projeto de Henrique Novaes para expansão da Praia Comprida – 1931.</p> <p>Com a conclusão dos Armazéns 1, 2 e 3, surge a Av. Getúlio Vargas, uma via de grande importância que dava vazão às mercadorias para o interior da cidade e demais locais.</p>	1931	
		1932	Conclusão do Armazém 3.
		1939	Cais de Minério (Vila Velha).
	<p>A administração do Porto de Vitória, além de construir o cais e aparelhá-lo, aterrou a área da Esplanada Capixaba e os mangues entre o Forte São João e Bento Ferreira, mudando completamente o panorama da orla marítima do Centro de Vitória, formando avenidas e amplos quarteirões.</p> 	1940	<p>Ampliação do cais e construção dos Armazéns 4 e 5.</p> 
		1942	Vale
ETAPA 2 – Porto-Cidade em Expansão		1941	Inaugurada a plataforma ferroviária do Porto – EFVM, dando fim ao inconveniente movimento de trens e de carga na rua.
	<p>Jones dos Santos Neves (1950-1954), de forma mais objetiva que os anteriores, executou aterro destinado exclusivamente à implantação de edifícios – Esplanada da Capixaba.</p>	1950	
	 <p>Aterro de Bento Ferreira</p>	1953	
		1956	Aterro do Cais do Atalaia (Vila Velha).
	<p>Grande Aterro da Capixaba até a Ilha da Fumaça</p>	1960	

		1966	
ETAPA 3 – Porto Industrial Moderno/ ETAPA 4 - Recuo da Frente Marítima		1966	 Porto de Tubarão (Vitória) e Ubu (Anchieta). Barra do Riacho (Aracruz).
		1967	
		1972	 Porto de Tubarão em expansão.
	Aterro da Vila Rubim (Vitória) e da Prainha (Vila Velha).	1975	
		1979	TVV (Vila Velha)
		1980	Flexibrás
		1983	Codesa
Lei nº 4.438/84 – Primeiro PDU (Vitória).	1984		
	1989	Terceira Ponte	
ETAPA 3 – Porto Industrial Moderno/ ETAPA 4 - Recuo da Frente Marítima		1990	
		1993	Lei nº 8.630/93 – Lei dos Portos.
	Lei nº 4.167/94 – Segundo PDU (Vitória).	1994	
		1955	CPVV
		Metade Déc. 1990	Portos secos (Serra e Cariacica).
Museu da Vale (Vila Velha).	1998	Sétima Usina de Tubarão e o TPD.	
	Década 2000		
ETAPA 5 – Reconversão (Waterfront) (Não aconteceu em Vitória; somente tentativas pontuais)	Realização da Casa Cor nos Armazém 4 e 5.	2001	Aprovação do PDZP – Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário.  Complexo Portuário de Vitória em Vitória e Vila Velha (CODESA, 2001). Chegada dos novos guindastes azuis.
	Lei nº 6.705/2006 – Plano Diretor Urbano. No Art.109, institui as Zonas de Equipamentos Especiais.  Planejamento Interativo do Centro, que destaca a importância das atividades portuárias para o Centro de Vitória.  Estação Porto com atividades culturais e receptivo de navios de turismo (2006 a 2012).	2006	
Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana – PDTMU/PMV.  Cais das Artes	2008		

	<p>Atelier Internacional de Urbanismo. As partes estabeleceram um programa de trabalho para questões urbanas através da organização de um ateliê profissional de planejamento e urbanismo.</p> 	<p>2009</p>	<p>Superporto – O projeto é identificado pela comunidade portuária como um elemento unificador, gerador de consenso entre as diferentes arenas decisórias públicas.</p>  
	<p>MORAR NO CENTRO – Antigo Hotel Estoril entregue a 49 novos moradores de Vitória.</p>	<p>2010</p>	
		<p>Século XXI</p>	
<p>ETAPA 6 – Renovação dos Laços Cidade-Porto</p>		<p>2011</p>	<p>Atualização do PDZP 2001 – Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário.</p> 
	<p>Plano de Preservação da Paisagem. Dragagem e novo aterro do Cais de Vitória.</p>	<p>2012</p>	<p>Plano Nacional de Logística Portuária – PNLPL.</p>  <p>Obra de ampliação do Cais de Vitória – 2012.</p>
<p>ETAPA 6 – Renovação dos Laços</p>	<p>Projeto do Cais dos Catraieiros. BRT</p>	<p>2013</p>	<p>Licitação do PDZP em andamento – Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário – TR aprovado CAP e baseado na Portaria nº 414/2009 da Secretaria de Portos – SEP.</p>
		<p>2014</p>	 <p>Maiores guindastes das Américas.</p>
 <p>Panorâmica de Vitória, vista de Vila Velha – 2012. Fonte: Acervo de Lucimar Pela (2012).</p>			

A síntese da periodização da transformação da paisagem portuária de Vitória, denominada “A cidade, o porto e a paisagem”, resume e compara as periodizações abordadas com base na relação porto-cidade e o desenvolvimento da cidade de Vitória e seus portos.

A periodização da transformação da paisagem portuária de Vitória, que foi discutida em diversos capítulos anteriores, compreende cinco períodos, e é acrescida de outro, denominado “Paisagem do futuro – possibilidades”, que não pode ser configurado como período de fato, pois ainda não aconteceu. A seguir, a periodização proposta:

Período de **1551 a 1928** – a paisagem portuária dos cais e trapiches.

Período de **1928 a 1942** – a paisagem do cais linear.

Período de **1942 a 1966** – a paisagem da separação física e funcional da cidade e do porto.

Período de **1966 a 1990** – a paisagem do porto industrial moderno.

Período de **1990 a 2014** – a paisagem da contemporaneidade.

**Século XXI** – a paisagem do futuro – possibilidades...

Neste estudo, a periodização foi determinada pelos aspectos e fatos históricos que marcaram as transformações da paisagem portuária, fatos ligados à evolução urbana da cidade de Vitória relacionada ao Porto, que dá elementos para esta classificação.

Essas transformações são caracterizadas pela mudança de tecnologia e logística, por meio de aterros e busca de novos territórios que alteram sua linha d’água, sua paisagem e sua escala produtiva, que extrapolam seus limites territoriais, expandindo-se para Vila Velha e Serra.

Foram adotados períodos temporais diferenciados a partir de uma nova análise, agora com o olhar específico da paisagem portuária, baseado no desenvolvimento do Porto e da cidade de Vitória, com base na análise das mudanças dos elos que os unem, separam ou reconciliam.

Vale destacar, como afirma Vasconcelos (2011), que, em se considerando o Brasil como um país de história muito mais recente, tanto as cidades quanto os portos se desenvolvem de acordo com uma lógica temporal diferente da mundial, retratada no modelo de Hoyle (1989). Mesmo na periodização proposta por Vasconcelos (2011) relacionada à interface porto-cidade para Vitória, foram necessárias adaptações temporais à periodização atual, tendo como foco a paisagem portuária.

Analisando os aspectos e fatos históricos e as paisagens portuárias representativas de cada período, tem-se:

**A Paisagem de Vitória dos Cais e Trapiches (1551 a 1928)** – caracterizada pela relação de aproximação e dependência entre a cidade e o porto, conforme Etapa 1 de Hoyle (HOYLE, 1989; VASCONCELOS, 2011). Entretanto, há uma diferença temporal em relação à periodização proposta por Vasconcelos (2011), uma vez que este novo estudo amplia o espaço de tempo do período discutido e introduz como marco intermediário a construção da Ponte Florentino Avidos (1928). Essa proposta, relacionada à paisagem portuária, apresenta como marco inicial a fundação da cidade de Vitória, em 1551, quando começou a cumprir seu destino de cidade portuária, muito antes de ter seu porto organizado, quando ainda funcionava com seu porto natural e, mais tarde, quando este era formado pelos seus diversos cais e trapiches. Vitória, com sua paisagem bucólica de porto primitivo, com seus cais e trapiches, com destaque para o Cais do Imperador, com barcos e navios ancorados nos fundos dos grandes armazéns e casas comerciais, compõe uma paisagem individual e restrita a si mesma. Esta paisagem está totalmente integrada ao aspecto colonial da cidade, que, somado aos elementos naturais de destaque – a Baía, o Penedo e o Maciço Central – se qualifica e se constitui em uma “paisagem dos cais e trapiches”.

**A Paisagem Portuária do Cais Linear (1928 a 1942)** – caracterizada pela relação de proximidade e dependência entre o porto e a cidade correspondente à Etapa 1 (HOYLE, 1989; VASCONCELOS, 2011), que, porém, se expandia para Vila Velha, com a construção do Cais de Minério. A construção da Ponte Florentino Avidos (1928), a abertura da Avenida Jerônimo Monteiro e a implantação do Cais Linear se constituem em marcos referenciais desse período. Representam inovações que influenciavam diretamente nas conexões e ligações na região da cidade de Vitória, juntamente com a ligação férrea que alterava a sua escala produtiva. A conclusão da

construção do Porto, com seu Cais Linear, seu aparelhamento e inserção dos cinco armazéns, finalizados na década de 1940, trouxe grande mudança para a fachada marítima de Vitória – a paisagem portuária começava a se transformar e se expandia para Vila Velha.

**A Paisagem Portuária de Vitória do Período de 1942 a 1966** – representada pela separação física e funcional da cidade e do porto, coincide com a Etapa 2, denominada “Porto-Cidade em Expansão”, segundo Vasconcelos (2011). Esse afastamento entre cidade e porto ocorreu entre 1942 (Vale) e 1966 com a construção do Porto de Tubarão. A chegada da Vale, em 1942, que marcou a chegada da industrialização na economia capixaba, representou o início da separação entre porto e cidade, ao inaugurar uma paisagem portuária no continente, para além do porto primitivo, em Vila Velha. Os aterros realizados para expansão da cidade e para atender as atividades portuárias trouxeram modificações na paisagem de Vitória e Vila Velha, como nos exemplos do aterro do Porto em Vila Velha, fazendo com que o Penedo começasse a ser envolvido pelas estruturas portuárias, e, ainda, da Esplanada Capixaba, que se estendeu até a Ilha da Fumaça e incorporou nova área de expansão urbana, acrescentando a orla da Avenida Beira-Mar e propiciando o passeio à beira-mar.

**A Paisagem do Porto Industrial Moderno (1966 a 1990)** – representada pelo conjunto da terceira etapa, “Porto-Cidade Industrial Moderno”, com a quarta etapa, “Recuo da frente marítima”, conforme Vasconcelos (2011). Em Vitória, essas etapas se sobrepuseram temporalmente e se caracterizaram pela chegada da industrialização, com o Porto de Tubarão (1966), e da containerização, em Capuaba (1980), exemplificando o afastamento da cidade e do Porto. A industrialização e a containerização produziram importantes modificações nos laços tradicionais existentes entre cidade e porto, resultando, conseqüentemente, em novas paisagens portuárias. Em Vitória, a paisagem portuária explodiu para além do Centro, com o Porto de Tubarão (1966) em Camburi e com o Porto de Capuaba (1980) em Vila Velha. Camburi ganhou os navios no horizonte, que se incorporaram definitivamente à paisagem e, junto deles, os efeitos da industrialização. Destacam-se a modificação na Enseada de Camburi, a poluição das águas e do ar, além da “língua de fogo” da antiga CST, atual ArcelorMittal. Essa paisagem industrial é caracterizada ainda pelo aumento

do porte dos navios, dos guindastes e contêineres, bem como pela conquista de novos territórios. Acrescenta-se a este período a construção da Terceira Ponte (1989), que se tornou referência na paisagem.

**A Paisagem da Contemporaneidade (1990 a 2014)** – caracterizada pela quinta etapa denominada Remodelação da frente marítima (*Waterfront*) (1970-1990) (HOYLE, 1989). Foi denominada “Reaproximação da Cidade-Porto” por Vasconcelos (2011) para Vitória. Segundo a autora, aconteceu timidamente, a partir do início do século XXI, com a mudança dos interlocutores municipais e da autoridade portuária. No período de 1990 a 2014, a paisagem portuária alcançou uma escala mais ampla, apresentou uma nova fronteira de Aracruz a Anchieta, incorporando novas paisagens em nível regional. A partir do desenvolvimento da tecnologia, alterou-se o porte dos navios e dos guindastes, gerando a necessidade da implantação e expansão de retroáreas e dos portos secos na Grande Vitória. Nesse momento, introduziram-se novos marcos na paisagem portuária, como os grandes navios, os guindastes azuis, os edifícios contêineres e os carretéis coloridos da Flexibrás. Nesse período, também, algumas tentativas de integração porto-cidade se destacaram: a Estação Porto e o Receptivo de Navios de Turismo com os seus Cruzeiros Marítimos contribuindo para uma paisagem inédita, que trazia consigo a movimentação de ônibus, vans e pessoas na cidade. Destaca-se ainda, como iniciativa privada, a construção do Museu da Vale, em Vila Velha, que propôs a integração porto-cidade, permitindo a apropriação das bordas da baía. A passagem do maior guindaste das Américas e o desmanche dos antigos guindastes do Porto de Vitória marcaram a paisagem portuária da contemporaneidade.

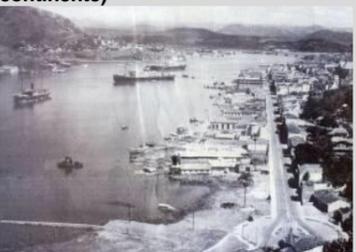
**Século XXI – a Paisagem do Futuro** – A paisagem do século XXI, aqui abordada como a “Paisagem do Futuro e Possibilidades”, coincide em Vitória com a etapa de Renovação dos laços, referindo-se à proposta por Llaquet (2004) e Henry (2006). Realmente esta etapa não aconteceu em Vitória, conforme afirma Vasconcelos (2011). Configura-se como paisagem portuária contemporânea, numa abordagem de futuro, referindo-se a projetos e ações que ainda não aconteceram. Esses projetos, que deveriam buscar a renovação dos laços entre porto e cidade, foram marcados, na sua maioria, pela falta de integração e diálogo, podendo contribuir para a ruptura desses laços. Entre eles estão os projetos propostos da Estação do VLT, do Terminal

de Passageiros, da instalação de uma estação do BRT e da nova sede da Codesa, que comprometeria parte da estrutura portuária com a demolição dos Armazéns 3, 4 e 5 e de seus prédios administrativos anexos. O Museu do Porto e o Cais dos Catraieiros bem como a experiência do Atelier de Urbanismo são projetos que primavam pelo diálogo e pela renovação dos laços entre porto e cidade.

Este estudo mostra que ambas, a paisagem de um modo geral e a paisagem portuária de Vitória, são uma coisa só, sempre estiveram juntas, mesmo com as transformações ocorridas ao longo do tempo, que realçaram alguns elementos, destruíram outros e inseriram novos.

Como foi demonstrado no desenvolvimento do trabalho, a história da cidade e do porto, em Vitória, se confunde. Pode-se afirmar que a história da paisagem de Vitória é também a história da sua paisagem portuária (Quadro 11).

Quadro 11 – Quadro Síntese – A cidade, o porto e a paisagem.

QUADRO SÍNTESE – A CIDADE, O PORTO E A PAISAGEM							
ETAPAS segundo Hoyle (1989)	MUNDIAL (HOYLE, 1989)		VITÓRIA (VASCONCELOS, 2011)		TRANSFORMAÇÕES DA PAISAGEM PORTUÁRIA DE VITÓRIA Identificadas a partir de Mendonça (2005)		
	PERÍODO		PERÍODO	CARACTERÍSTICAS	PERÍODO	CARACTERÍSTICAS	IMAGENS REPRESENTATIVAS DA PAISAGEM PORTUÁRIA
I - Porto-Cidade Primitivos	Antiguidade Medieval	Íntima associação espacial e funcional entre cidade e porto.	1892 (Moniz Freire) a 1940 (Jerônimo Monteiro).	Porto e cidade de Vitória – relação de proximidade – íntima e funcional tendo como principal elo a exportação do café – o "ouro verde".	De 1551 a 1928 – 1551 – desde sua fundação até 1928 – Ponte Florentino Avidos.	<p><b>PAISAGEM PORTUÁRIA NO PERÍODO DE 1551 a 1928 – DOS CAIS E TRAPICHES</b>            Uma paisagem portuária de íntima associação espacial e funcional entre porto e cidade, baseada no ciclo econômico do açúcar e do café. Caracterizada, desde sua fundação, pelos cais e trapiches de madeira e porto incipiente. (1870).            Restrito a Vitória.  <b>MARCOS:</b>            1551 – Fundação de Vitória            1767 – Levantamento dos cais e desenhos de Caldas            1816 – Saint-Hilaire            1859 – Cais das Colunas, que, em 1860, após visita de D. Pedro II, passa a chamar-se Cais do Imperador            1870 – Criação da Escola de Aprendizes de Marinheiros e início das exportações pelo Cais do Imperador            1888 – Visita da princesa Tereza da Baviera 1895 – Criação da Capitania dos Portos            1910 – Início das obras do Porto de Vitória            1927 – Estação São Carlos que, em 1935, passou a se chamar Pedro Nolasco</p> 	<p><b>VITÓRIA</b></p>  <p>1860 – Vista do Cais do Imperador</p>  <p>1888 – Desenho da visita da princesa Tereza da Baviera quando da subida pelo Rio Santa Maria a bordo de uma canoa de sucupira.</p>  <p>1909 – Vista de Vitória</p>
					De 1928 a 1942- 1928 – Ponte Florentino Avidos, construção e aparelhamento do Porto – Cais Linear e Armazéns	<p><b>PAISAGEM PORTUÁRIA NO PERÍODO DE 1928 A 1942 – DO CAIS LINEAR</b>            A paisagem portuária começa a se transformar: a mudança da fachada marítima com a construção do Cais Linear do Porto e dos Armazéns, embalados pelo Plano Nacional de Organização e Desenvolvimento dos Portos, e a abertura da Avenida Jerônimo Monteiro. A Ponte Florentino Avidos, ligando definitivamente a cidade de Vitória ao continente, para facilitar o escoamento das mercadorias e a ligação férrea que altera a escala produtiva.  <b>MARCOS:</b>            1928 – Ponte Florentino Avidos e abertura da Avenida Jerônimo Monteiro            Década de 1930 – Armazém 1 e 2 e linha férrea            1932 – Construção do Armazém 3            1939 – Cais de Minério (Vila Velha)            1940 – Aterro do Cais do Porto e construção dos Armazéns 4 e 5</p>  <p>VITÓRIA – Meados do sec. XX            Porto com Cais Linear construído, com os 5 armazéns, muitos aterros e mudança no porte dos navios.</p>	 <p>1928 – Ponte Florentino Avidos - Cinco Pontes (primeira ligação com o continente)</p>  <p>Década de 1930 - Início do aterro do Porto e abertura da avenida Capixaba, hoje Jerônimo Monteiro</p>

							 <p>Cais de Minério no Morro do Atalaia em 1939, em Vila Velha</p>  <p>Porto de Vitória em 1940, com seus Armazéns e Cais Linear</p>
II - Porto-Cidade em Expansão	Século XIX – início do século XX	Rápido crescimento comercial/ industrial, forças de crescimento para o Porto desenvolver-se mais, além do limite com a cidade, com Cais Linear e industrial de carga fracionada.	1942 (Vale) a 1966 (Porto de Tubarão)	<p>Separação física e funcional da cidade e porto – Porto de Vitória se expande para Vila Velha (TVV), tendo o minério de ferro como principal produto exportador e caracterizando novo ciclo econômico.</p>	<p>De 1942 a 1966</p> <p>1940 – Porto de Capuaba (1939) e Vale (1942), inserindo a paisagem portuária de Vila Velha</p> <p>1966 – Porto de Tubarão.</p>  <p>Vitória – Décadas de 1960-1970</p>	<p>PAISAGEM PORTUÁRIA NO PERÍODO 1942-1966 – Separação física e funcional da cidade e porto</p> <p>A paisagem portuária se expande para Vila Velha Porto e a cidade em expansão</p> <p>MARCOS:  1942 – Vale  1956 – Aterro do Cais do Atalaia  1960 – Grande aterro da Capixaba até a Ilha da Fumaça  1966 – Porto de Tubarão</p>	<p>VITÓRIA (Centro e Camburi) E VILA VELHA</p>  <p>Porto de Tubarão em construção – Década de 1960</p>  <p>Aterro em Vila Velha – Década de 1960</p>  <p>Vista da Baía de Vitória, com aterro da Ilha de Santa Maria – Década de 1960</p>
III - Porto-Cidade Industrial Moderno	Metade do século XX	O crescimento industrial (especialmente as refinarias e a introdução dos contêineres ro-ro – roll-	1960 a 1980 Em Vitória, segundo Vasconcelos (2011), as etapas III e IV se sobrepõem.	<p>Em Vitória, segundo Vasconcelos (2011), essas duas fases se sobrepõem e têm duas datas marcantes: 1966 – a criação do Porto Indústria de Tubarão</p>	<p>De 1966 a 1980 Porto de Tubarão – industrialização e containerização – Porto de Capuaba, Paisagem marcada pela terceira ligação</p>	<p>PAISAGEM PORTUÁRIA DE VITÓRIA NO PERÍODO DE 1966 a 1990 – do porto industrial moderno</p> <p>Cidade e porto se afastam – A industrialização e a containerização produzem importantes modificações nos laços tradicionais. Inaugura-se a nova paisagem do Porto Indústria, com a construção do Porto de Tubarão.</p> <p>O crescimento industrial, caracterizado pelos grandes projetos da década de 1960 – uma nova fronteira portuária capixaba, de Aracruz a Anchieta, definindo novas paisagens em nível regional.</p>	<p>VITÓRIA – Centro e Camburi – E VILA VELHA</p>

		<p>on/roll-off) impõe ao Porto a necessidade de mais espaços.</p>		<p>(característica da quarta fase) e a movimentação de contêineres, que acontece somente na década de 1980, com Capuaba, caracterizando a terceira fase.</p>	<p>em 1989 – Terceira Ponte.</p>	<p>Em Vitória, a paisagem portuária explode para além do Centro – Porto de Tubarão (1966). Em Vila Velha, com o Porto de Capuaba (1980). Camburi ganha os navios no horizonte – incorporando-se definitivamente à paisagem e, junto deles, os efeitos da industrialização. Terceira Ponte vem como a terceira ligação com o continente e novo marco na paisagem.</p> <p><b>MARCOS:</b>  1966 – CST - Porto de Tubarão (Vitória) e Ubu (Anchieta)  1967 – Barra do Riacho (Aracruz)  1975 – Aterro da Prainha  1979 – TVV  1980 – Flexibrás - Os carretéis coloridos como indicativo do novo ciclo econômico do petróleo.  1983 – Codesa  1989 – Terceira Ponte</p> <p>VITÓRIA – Nova paisagem do Porto Indústria em Camburi. Muda a estrutura portuária com os grandes projetos em escala regional:</p>  <p>VITÓRIA, "cidade portuária" com duas paisagens: "Navios passeiam à beira-mar" (Porto de Vitória e Vila Velha) e "Apostando corrida no horizonte" (Porto de Tubarão).</p>	 <p>Porto de Capuaba (1966)</p>  <p>Porto de Tubarão em expansão (1972)</p>  <p>Camburi ganha os navios no horizonte.</p>  <p>Carretéis coloridos da Flexibrás (1980).</p>  <p>Terceira Ponte (1989).</p>
<p>IV - Recuo da Frente Marítima</p>	<p>1960-1980</p>	<p>As mudanças na tecnologia marítima induzem o crescimento das áreas de desenvolvimento industrial e marítimo separadas</p>			<p>Período de 1990 a 2014</p>	<p><b>PAISAGEM PORTUÁRIA DE VITÓRIA DE 1990 A 2014 – A paisagem da contemporaneidade</b></p> <p>A paisagem portuária obtém uma escala mais ampla, com as mudanças de tecnologias que induzem ao crescimento das áreas de desenvolvimento industrial e marítimo separadas – Incorporam-se os portos secos na paisagem dos municípios de Vila Velha, Serra, Cariacica e Viana.</p> <p>VILA VELHA – a cidade-porto também tem duas paisagens, apesar de uma relação definida por "Navios no horizonte" que caracterizam os bairros da orla e "Escondida atrás dos muros".</p>	 <p>Grandes guindastes azuis (2001 e 2009).</p>



SERRA – "cidade-porto" e uma paisagem dos "portos secos", distante e "Escondida atrás dos muros" e linhas férreas.

CARIACICA – a cidade sem porto – paisagem dos portos secos e "das linhas férreas". Aqui se incorporam as linhas férreas e os portos secos como referenciais da paisagem portuária. A linha de trem e os "mares de carros" são as referências do Porto.

VIANA – Polo logístico em construção em 2013.

**MARCOS:**

Nova Lei dos Portos (Lei nº 12.815/1993

Segunda metade da década de 1990 – os portos secos

1995 – CPVV

1998 – Inauguração da sétima usina de pelletização no Complexo de Tubarão e o terceiro berço de atracação do Terminal de Produtos Diversos (TPD)

1998 – Museu da Vale como sinal de aproximação entre porto e cidade (Vila Velha) e pintura das estruturas industriais em Camburi

2001 – PDZP

2001 – Chegada dos grandes guindastes azuis (os portêineres – dois chegaram em 2001 e o último em 2009)

2000 a 2014 – CRUZEIROS MARÍTIMOS

2001 – Casa Cor nos Armazéns 4 e 5

2006 a 2012 – ESTAÇÃO PORTO

2008 – Cais das Artes

2009 – Les Ateliers, criação da Secretaria Especial dos Portos – SEP e Plano Estratégico de Logística e Transporte do Espírito Santo – Peltes

2011 – Início das obras de aprofundamento do canal (em andamento) e ampliação do Cais do Porto de Vitória – numa tentativa de dar sobrevida ao porto comercial de Vitória com o equívoco de propor a demolição dos armazéns.

2012 – Plano Nacional de Logística Portuária – PNL

2014 – Passagem do maior guindaste das Américas pela orla de Vitória e desmanche dos guindastes laranja.



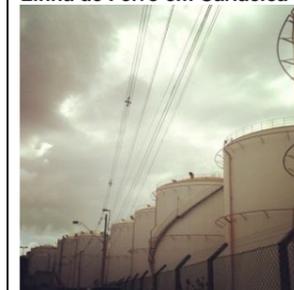
Os edifícios contêineres (Vila Velha).



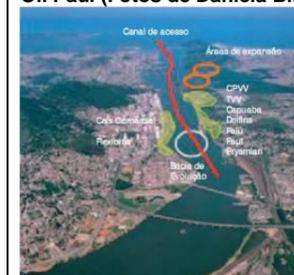
O TIMS na Serra (Segunda metade da década de 1990).



Linha de Ferro em Cariacica (2014).

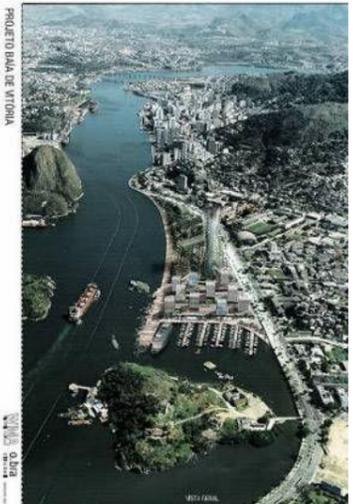
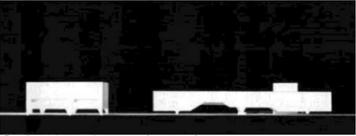


Oil Paul (Fotos de Daniela Bissoli, 2014).



PDZP 2001

<p>V - Remodelação da Frente Marítima</p>	<p>1970-1990</p>	<p>O porto moderno consome grandes áreas (de terra/mar): renovação urbana do núcleo original</p>	<p>Início do século XXI</p>	<p>Estação Porto, Cruzeiros Marítimos e Atelier de Urbanismo</p>	<p>Ações concretas e projetos:</p> <p>1990 a 2014: Integração porto cidade – em busca da renovação dos laços</p> <p>Cruzeiros marítimos</p> <p>Estação Porto e Museu da Vale</p>	<p>A paisagem portuária dos CRUZEIROS MARÍTIMOS E ESTAÇÃO PORTO – uma paisagem que reflete a tentativa de INTEGRAÇÃO PORTO-CIDADE</p> <p>Uma tentativa de integração do porto com a cidade, em que o porto se doa, abre-se para a cidade, contribuindo com uma paisagem inédita: os grandes navios de passageiros que trazem consigo a movimentação de ônibus, vans e pessoas na cidade.</p>	 <p>Transatlântico na Baía de Vitória (2000)</p>  <p>Estação Porto (2006)</p>  <p>O maior guindaste das Américas (2014)</p>  <p>Os guindastes deixando a paisagem (2014)</p>  <p>Ampliação do Cais de Vitória (2014)</p>
---	------------------	--	---------------------------------	--	--	--	--

VI – Renovação dos Laços Cidade-Porto	1980-2000		Segundo Vasconcelos (2011), ainda não aconteceu em Vitória.		<p>Século XXI – Ainda não aconteceu de fato em Vitória. É o nosso futuro. Entretanto o Atelier 2009 e o Projeto do Cais dos Catraieiros são iniciativas de reaproximação da cidade e porto.</p>	<p><b>A PAISAGEM DO FUTURO – POSSIBILIDADES: UMA PAISAGEM INCONCLUSA</b></p> <p>Vários projetos estão em estudo e podem modificar essa paisagem portuária do futuro, como a demolição dos Armazéns e o grande aterro na Beira-Mar, configurando-se como uma grande perda na paisagem. Outros, como o Cais das Artes, apesar de polêmicos, já se incorporam na paisagem.</p> <p><b>Marcos:</b>  2006 – Projeto Baía de Vitória  2008 – Cais das Artes e VLT  2009 – Atelier Internacional de Urbanismo – uma oportunidade de diálogo e exercício da solidariedade territorial e Peltes  2011 – Superporto em Praia Mole, Barra do Riacho ou Anchieta  2012 – Museu do Porto e praça no Armazém 1, e Projeto Cais dos Catraieiros  2012 – BRT: possibilidade de demolição dos Armazéns; Túnel ligando Vitória a Vila Velha (Ilha de Santa Maria/Aríbiri); Portal Príncipe – viaduto de acesso direto ao Porto e Viaduto Beira-Mar/Forte São João, interferindo definitivamente numa paisagem consolidada.  2012 – Ampliação do Porto de Tubarão  2014 – Nova sede da Codesa e ampliação da Beira-Mar.</p>	 <p>Projeto Baía de Vitória (2006)</p>  <p>Cais das Artes (2008)</p>  <p>VLT (2008)</p>  <p>Porto de Águas Profundas (2011)</p>  <p>Museu do Porto e Praça no Armazém 1</p>  <p>Projeto Cais dos Catraieiros (2012)</p>
---------------------------------------	-----------	--	---	--	---	---	--

							 <p><b>Demolição dos Armazéns em 2012 (CODESA)</b></p>  <p><b>BRT e viaduto de acesso ao Porto de Vitória</b></p>  <p><b>Projeto da nova sede da Codesa, em 2014</b></p>  <p><b>Ampliação da Beira-Mar (CODESA)</b></p>
--	--	--	--	--	--	--	--

Com a interdependência histórica, socioeconômica e cultural da cidade de Vitória em relação ao Porto, na passagem do século XX ao XXI foi-se tornando possível observar a agregação de novos elementos à paisagem, em função da transformação de usos na estrutura portuária mais antiga, seus aterros, seus armazéns e cais, seja pelo formato de armazenamento das mercadorias, seja pela frequente presença de cruzeiros marítimos, entre outros aspectos.

A paisagem urbana de Vitória, com seu porto, constitui-se de elementos culturais remanescentes de diversos períodos, que refletem as transformações por que passou a cidade desde a sua fundação até os dias de hoje. Através de perdas, ganhos e permanências, esses elementos se escondem, destacam-se, são suprimidos, convivem harmonicamente ou não com novos elementos da paisagem e conformam a paisagem da contemporaneidade.

Nesse contexto, pretende-se chamar a atenção para a permanência da importância do Porto na paisagem de Vitória, constituindo-se, a despeito das transformações estruturais ocorridas ao longo do tempo, em elemento significativo da cultura local, que revela a construção social e cultural de uma sociedade e suas transformações, representadas em várias camadas da história.

A análise e aplicação da metodologia de identificação dos referenciais da paisagem da cidade confirmam como elemento estruturador “a Baía de Vitória”, num conjunto único com o Porto, os “mares de morros” e a cidade. As permanências, perdas, ganhos e novas inserções nessa paisagem ajudaram a desenhar a cidade pela nova linha d’água, alterada com os grandes aterros para urbanizações (bairros e praças) e para a economia (os portos de Vitória e Vila Velha), seja pelo domínio dos “mares de morros” compostos pelo Maciço Central, pela Pedra dos Olhos, pelo Penedo e pelo Outeiro do Convento da Penha e outros, que sofreram ocupação ou foram escondidos por densificação e verticalização, que trouxeram outros marcos para essa paisagem, seja pelas inserções, como a da Terceira Ponte e do Cais das Artes, que nela interpuseram novos elementos construídos.

A paisagem portuária de Vitória é identificada por diversas abordagens ao Porto propriamente dito, comercial e industrial, nos seus elementos referenciais, como os navios atracados ou em movimento – mesmo que em diferentes materiais (navios a

vela, de madeira e de metal) e escalas (panamá e pós-panamá) –, os armazéns, os guindastes, maiores e mais modernos, a Baía e os morros, que se configuram como permanências.

O pouco contato direto com as águas e a modificação da linha d'água, com os constantes aterros e ocupação privada das bordas, são identificados como perdas. Os mesmos aterros podem ser considerados como ganhos, pois trouxeram os parques lineares e praças, garantindo o uso e a apropriação pública das bordas d'água. As Praças dos Namorados, dos Desejos e do Papa, bem como a Orla de Camburi, com seus *decks* e espaços de contemplação, convidam a apreciar a paisagem dos navios no horizonte.

Configuram-se **como ruptura**, como os antigos e novos aterros, as grandes torres da Enseada e da Ilha de Santa Maria. O BRT com suas obras viárias (viaduto de acesso exclusivo ao Porto) e a possível demolição dos armazéns do Porto trazem uma nova ameaça a essa paisagem inconclusa.

Como **novas inserções**, podem-se citar o Porto de Tubarão, as pontes, os carretéis coloridos e os edifícios contêineres, além dos portos secos na escala metropolitana.

O domínio dos Mares e Morros<sup>41</sup> visualizados até onde olhos alcançam, traz as permanências na paisagem portuária. Desde a época de Província, a cidade de Vitória, com seu sítio singular e exuberante e sua característica física insular, já se fazia diferente pelos seus acessos somente por mar. Apresentava-se numa paisagem exuberante de “mares de morros”, ressaltada pelos seus ilustres visitantes.

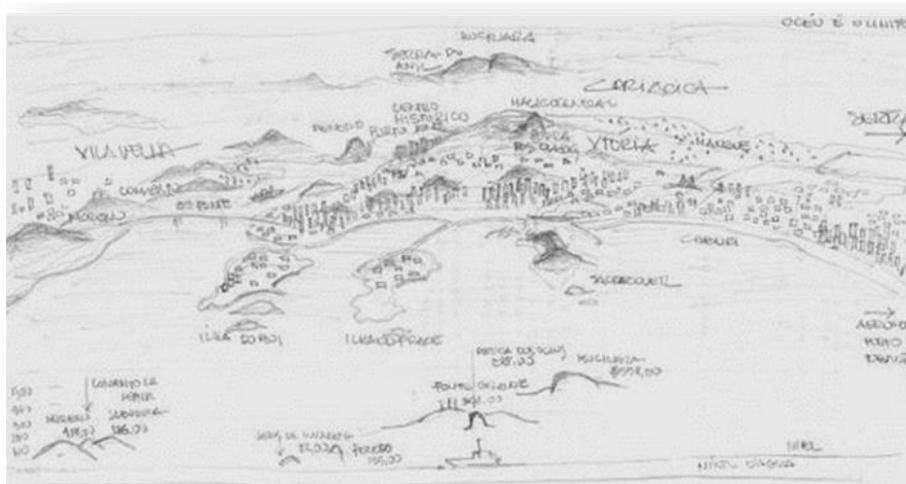
Ressalte-se no croqui da Figura 217, o conjunto de “mares de morros” que abraça Vitória e seu Maciço Central, com a Pedra dos Olhos a observar as demais elevações compondo a rica geografia da Ilha. Esse conjunto é composto pelos Morros Mestre Álvaro, em Serra, do Moreno, do Convento da Penha, do Atalaia e o Penedo, em Vila

---

<sup>41</sup> Na descrição do geógrafo Aziz Ab'Sáber, em *Domínios da natureza no Brasil*, que divide o território brasileiro em um mosaico de domínios paisagísticos e ecológicos, o relevo da área estudada é caracterizado pelo domínio de “Mares de Morros” florestados, para designar o relevo das colinas dissecadas do Planalto Atlântico. Diz-se, também, que esse relevo é formado de *meias-laranjas*, devido ao formato arredondado dos morros ao seu redor. Fala-se, ainda, em *relevo mamelonar* e com presenças de “Pães de Açúcar” (AB'SABER, 2003).

Velha, e do Mochuara, em Cariacica, contornado pela Serra do Anil. Esses elementos naturais podem ser ainda observados e se impõem como elementos marcantes na paisagem de Vitória.

Figura 217 – Croqui da cidade de Vitória, ressaltando o relevo e a Baía.



Fonte: Acervo próprio (2011).

Essa paisagem foi registrada nos relatos dos viajantes estrangeiros que estiveram no Espírito Santo, como Sua Majestade, D. Pedro II (1860), que descreve a entrada da Baía exaltando o Convento da Penha e o Penedo. Também a Pedra dos Olhos salta aos olhos na paisagem de “mares de morros”, na descrição do naturalista Augusto de Saint-Hilaire (1974).

“Mares e morros” são **permanências** na paisagem da Grande Vitória. Formam e marcam a memória coletiva do lugar, mesmo com as inserções adquiridas ao longo do tempo, como bem demonstrado nas abordagens histórica, participativa e técnica. Lugar é aqui entendido como espaço que acumula valores e que, através da apropriação e vivência, passa a ter importância na memória de cada um e do coletivo.

A linha d’água caracteriza-se como uma das maiores perdas da paisagem portuária de Vitória. As bordas da Baía, que transbordam os limites territoriais, impuseram fronteiras, muitas não ultrapassadas, outras vencidas pelo homem e pela tecnologia na conquista de novos espaços, através de aterros. Esse processo, iniciado com o aterro do Campinho entre 1830-1860, no Parque Moscoso, ainda é uma alternativa utilizada para conseguir terras, como é o caso do novo aterro do Cais do Porto de Vitória.

A água sempre é importante numa cidade-ilha, pelo contato do cidadão quer com o oceano, para o lazer, a pesca, quer com a baía, pelos pequenos cais, ou mesmo, pelos fundos dos comércios, até o início do século XIX, ou como portas para o mundo, com seus portos, após a metade do século XIX e na contemporaneidade, alavancando a economia em níveis internacionais. Apresenta-se com o desafio de buscar a harmonia entre o cidadão e o mar, o porto e a cidade, e descobrir os prazeres e encantos desta cidade portuária.

Depois dos grandes aterros da década de 1960, que consolidaram o cais do Porto de Vitória, o aterro da Flexibrás, na década de 1980, dentro ainda da nova lógica de Arco Metropolitano, se impõe às novas infraestruturas portuárias, além das complexas relações de logística e necessidades de áreas retroportuárias do Complexo Portuário de Vitória.

Identificada como uma das principais perdas, a mudança da linha d'água relacionada aos aterros, principalmente em Vitória, distanciou os habitantes do mar das antigas praias da Praia do Canto, com os aterros do Centro, incorporando ilhas, modificando hábitos sociais e culturais.

Contudo, outros aterros, com outras funcionalidades que não portuárias, propiciaram benefícios à paisagem, configurando-se como conquistas, principalmente na orla, a partir da implantação de infraestrutura de lazer, como os parques lineares (Praça dos Namorados e dos Desejos) e a urbanização das orlas, com a possibilidade de áreas arborizadas e de contemplação.

Como nova inserção de marcos, que se percebe perfeitamente como moldura na paisagem, pode-se citar a Ponte Florentino Avidos e a Terceira Ponte, construídas nas décadas de 1930 e 1980 respectivamente, importantes infraestruturas para a atividade econômica e a mobilidade urbana da Região Metropolitana. A composição da paisagem demonstra que inserções contemporâneas são bem-vindas, quando todos os elementos naturais são respeitados e analisados, e poderão ser tratados como referências da contemporaneidade (Figura 218).

Figura 218 – Perfil da cidade de Vitória, com destaque para o Morro do Moreno, a Terceira Ponte e o Convento da Penha.



Fonte: Acervo de David Protti (2009).

Segundo Lynch (2010), um marco será ainda mais forte se for visível durante um tempo e uma distância maiores, e mais útil, se a direção em que se encontra puder ser percebida com nitidez. Se for identificável de perto e de longe, enquanto nos deslocamos rápida ou lentamente, de dia ou de noite, tornar-se-á uma referência estável para a percepção do mundo urbano, complexo e em permanente transformação.

Assim é com as pontes, os armazéns, os carretéis coloridos e os grandes guindastes azuis – os portêineres –, que, para além de estruturas urbanas úteis, são marcos representativos da paisagem portuária de Vitória.

Com certeza esses e novos elementos marcarão a paisagem da cidade de Vitória, apresentando-se aos novos “viajantes” como novos marcos da contemporaneidade.

Considera-se que é preciso urgentemente ampliar a discussão sobre a valorização e preservação da paisagem, que requer a incorporação de valores básicos que permitam comunicar o significado sociocultural do lugar, revelando e agregando valor à paisagem.

É preciso procurar usar o prazer da experiência estética, aliado ao significado cultural e social, inerente aos processos naturais, para construir paisagens ligadas não mais a um desenvolvimento sustentável, mas a uma sociedade sustentável que se realiza no território.

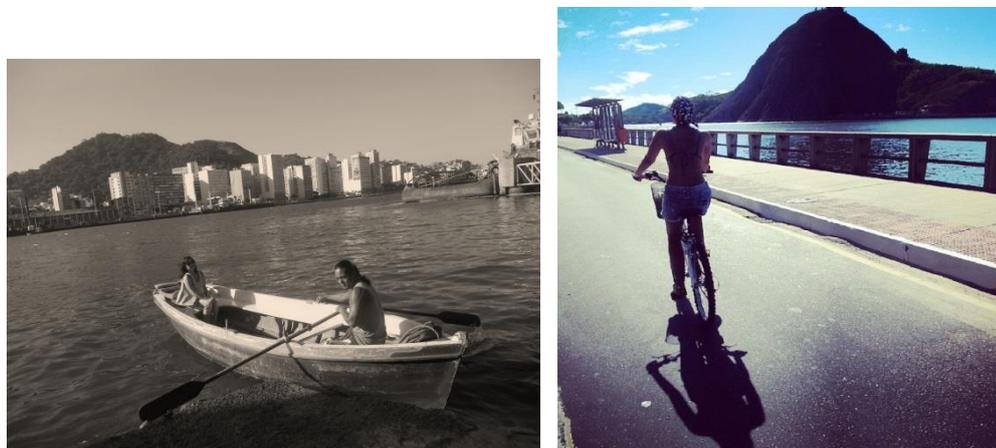
Como elemento simbólico, destaca-se a resistência dos catraieiros, como legítimos atores da história, cuja atividade de transporte alternativo de passageiros em pequenas embarcações entre os dois lados da Baía remonta a meados do século XVI, um ofício que se mostra como um modo de vida, passado de pai para filho, tendo uma representação de saber e fazer. Esses operários do mar, denominados catraieiros da

Baía de Vitória, estão presentes no cotidiano da Ilha desde os primórdios da colonização e ainda aí permanecem devido ao seu simbolismo cultural e à aplicabilidade cotidiana de suas funções. Hoje, esse ofício está em busca do reconhecimento como bem imaterial, o que pode significar mais um registro de valorização e preservação da história cultural do Espírito Santo, em nível nacional, através do IPHAN, a exemplo da atividade das paneleiras de Goiabeiras, que mantêm a tradição de confeccionar com as mãos panelas de barro, e do congo capixaba, manifestação cultural envolvendo música, indumentária, instrumentos e dança.

Há ainda outras referências simbólicas, além dos tradicionais catraieiros: os pescadores noturnos e de fim de semana, as regatas do Saldanha da Gama e do Náutico, a volta da Taputera e a procissão de São Pedro, junto com antigos e novos símbolos, que se mesclam, conformam a paisagem e a identidade da cidade portuária de Vitória.

Assim, [...] *o porto, imbricado com a cidade, como espaço público para celebrar, viver, trabalhar, circular, efetuar trocas, como portas para o mundo, tende, ao que tudo indica, a se perpetuar no imaginário coletivo* (CAMPOS, 2004) da paisagem contemporânea da cidade portuária de Vitória, para que ela seja mais que observada, mas vivida intensamente, seja na procissão de São Pedro, seja no ir e vir dos catraieiros. Isso para que essas cenas possam ser vivenciadas e preservadas no dia a dia de cada cidadão, na cidade portuária de Vitória: apreciar o pôr do sol, a Baía, os catraieiros e o caminhar à beira-mar (Figura 219).

Figura 219 – Cenas numa cidade portuária: catraieiros na Baía de Vitória e passeio à beira-mar.



Fonte: Acervo próprio (2014) e acervo de Leandro Terrão (2014).

## REFERÊNCIAS

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

AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ. **Instalações portuárias**. [2011?]. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br>. Acesso em: 25 jan. 2012.

BARBOSA, I. B. M. **Modernidade e assimetria na paisagem**: a fragmentação de ecossistemas naturais e humanos na Baía Noroeste de Vitória-ES. Orientadora: Catharina Cordeiro P. dos Santos Lima. 2004. 353 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

BELLINI, A. K. Q. C. **Espaços públicos abertos e o usufruto da paisagem**: 1860 a 1916 – Vitória (ES). 2014. 312 f. Orientadora: Eneida Maria Souza Mendonça. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2014.

BESSE, J. M. **Ver a terra**: seis ensaios sobre a paisagem e a geografia. Tradução de Vladimir Bartolini. São Paulo: Perspectiva, 2006.

BITENCOURT, C. P. **Empreendimentos costeiros de grande porte e conflitos no uso e ocupação do solo**: a zona costeira sul capixaba. Orientadora: Eneida Maria Souza Mendonça. 2013. 305 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2013.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. **Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993**. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências (Lei dos Portos). Brasília, 1993. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil/leis/L8630.htm>. Acesso em: 12 dez. 2011.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. **Lei n.º 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, 2001. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/LEIS\\_2001/L10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10257.htm). Acesso em: 12 dez. 2011.

BRASIL. **Portaria nº 414, de 30 de dezembro de 2009**. Estabelece as diretrizes, os objetivos gerais e os procedimentos mínimos para a elaboração do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário - PDZ. Brasília, 2009. Disponível em: [https://www.normasbrasil.com.br/norma/portaria-414-2009\\_216703.html](https://www.normasbrasil.com.br/norma/portaria-414-2009_216703.html). Acesso em: 12 dez. 2011.

BUFFON, A. C. **Ensaio da teoria topoceptiva**: um exercício de desenho urbano – estudo de caso: Enseada do Suá, Vitória-ES. Orientadora: Maria Elaine Kohlsdorf.

1999. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Brasília, Brasília, 1999.  
Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Brasília, Brasília, 1999.

CAMPOS JÚNIOR, C. T. **O capitalismo se apropria do espaço**: a construção civil em Vitória (ES). Orientadora: Maria Adélia Aparecida de Souza. 1993. 219 f. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1993.

CAMPOS JÚNIOR, C. T. **A construção da cidade** – forma de produção imobiliária em Vitória. Vitória: Florecultura, 2002.

CAMPOS, M. M. **Vazios operativos da cidade**: territórios interurbanos na Grande Vitória (ES). Orientador: Nelson Brissac Peixoto. 2004. Tese (Doutorado em Comunicação e Semiótica) – Programa de Estudos Pós-Graduados e Comunicação em Semiótica, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2004.

CASAGRANDE, B. **Novo arrabalde**: conservação e ocupação urbana na concepção do projeto de expansão da cidade de Vitória. Orientadora: Maria Cristina da Silva Leme. 2011. 187 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

CAUQUELIN, A. **A invenção da paisagem**. Tradução de Marcos Marcionilo. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO – CODESA. **Plano de desenvolvimento e zoneamento dos portos de Vitória e Barra do Riacho**. Vitória: Consulport Consultoria em Transportes Ltda., 2001.

CONSELHO DA EUROPA. **Convenção Europeia da Paisagem**. Florença, 2000. Disponível em: <https://rm.coe.int/16802f3fb7>. Acesso em: 13 out. 2012.

CULLEN, G. **Paisagem urbana**: a imagem da cidade. Tradução de Jefferson Luiz Camargo. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2010.

DE CAMAROTE, assistindo ao desenvolvimento. **A Gazeta**, Vitória, 12 jul. 2014.

DERENZI, L. S. **Bibliografia de uma ilha**. Vitória: Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 1995.

DESIGN, ARQUITETURA E URBANISMO SUSTENTÁVEIS – DAUS. **Projeto Portal Sul**. Vitória: Daus, 2006.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1892 a 1896: Freire). **Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa por ocasião da abertura da sessão de 17 de setembro de 1895 [por] José de Mello Carvalho Moniz Freire, governador do Estado do Espírito Santo**. Vitória, 1895. Disponível em: [www.ape.es.gov.br](http://www.ape.es.gov.br). Acesso em: 12 set. 2012.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1908 a 1912: Monteiro). **Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa por ocasião da abertura da sessão de 23**

**de setembro de 1910 [por] Jerônimo de Souza Monteiro, governador do Estado do Espírito Santo.** Vitória, 1910. Disponível em: [www.ape.es.gov.br](http://www.ape.es.gov.br). Acesso em: 12 set. 2012.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1908 a 1912: Monteiro). **Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa por ocasião da abertura da sessão de 23 de maio de 1912 [por] Jerônimo de Souza Monteiro, governador do Estado do Espírito Santo.** Vitória, 1912. Disponível em: [www.ape.es.gov.br](http://www.ape.es.gov.br). Acesso em: 12 set. 2012.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1924 a 1928: Avidos). **Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa por ocasião da abertura da sessão de 4 de maio de 1925 [por] Florentino Avidos, governador do Estado do Espírito Santo.** Vitória, 1925. Disponível em: [www.ape.es.gov.br](http://www.ape.es.gov.br). Acesso em: 12 set. 2012.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1951 a 1952: Santos Neves). **Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa por ocasião da abertura da sessão em 1952 [por] Jones dos Santos Neves, governador do Estado do Espírito Santo.** Vitória, 1952. Disponível em: [www.ape.es.gov.br](http://www.ape.es.gov.br). Acesso em: 12 set. 2012.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Secretaria de Estado de Economia e Planejamento. **Plano de desenvolvimento Espírito Santo 2025.** Vitória: Macroplan, 2006. (Carteira de projetos estruturantes, v. 8).

ESPÍRITO SANTO (Estado). Secretaria de Transportes e Obras Públicas. **Plano estratégico de logística e transportes do Espírito Santo – Peltos.** Vitória: Grafitusa, 2010.

FREITAS, J. F. B. (org.). **Diálogos: urbanismo br.** Niterói: Eduff, 2010.

FRIZZERA, K. **Vitória Metrópole.** [2011?]. Disponível em: <http://www.vitoriametropole.com.br/>. Acesso em: 21 maio 2011.

GOUVEIA, F. G. **Cartões-postais de Vitória: vistas de uma cidade invisível.** Orientador: Mauricio Lisovsky. 2011. 308 f. Tese (Doutorado em Comunicação e Cultura) – Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Cultura, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011.

HART, C. F. **Geologia e geografia física do Brasil.** São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1941.

HIPARC GEOTECNOLOGIA. **Veracidade: linha do tempo 1970-2007.** Disponível em: <http://www.veracidade.com.br/>. Acesso em: 21 maio 2011.

HOYLE, B. S. The port-city interface: trends, problems and examples. **Geoforum**, Amsterdam, v. 20, p. 429-435, 1989.

HOYLE, B. S. Cities and ports – concepts and issues. **Vegueta: anuario de la Facultad de Geografía e Historia, Canarias**, n. 3, p. 263-278, 1997/1998. Disponível

em: [http://www.webs.ulpgc.es/vegueta/num\\_ant\\_vegueta/vegueta03.htm](http://www.webs.ulpgc.es/vegueta/num_ant_vegueta/vegueta03.htm). Acesso em: 21 maio 2011.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo brasileiro de 2010**. Rio de Janeiro, 2012.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN. **Carta de Bagé ou Carta da Paisagem Cultural**. Porto Alegre, 2007. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/82/paisagem-cultural>. Acesso em: 13 out. 2012.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN-ES. **Carta Capixaba da Paisagem**. Vitória, 2011. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/noticias/detalhes/1107>. Acesso em: 13 out. 2012.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN-ES. **Carta de Vitória**: em prol da paisagem da Região Metropolitana de Vitória. Vitória, 2012. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/13\\_1%20Esp%C3%ADrito%20Santo%20debate%20pol%C3%ADticas%20da%20Paisagem%20Cultural.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/13_1%20Esp%C3%ADrito%20Santo%20debate%20pol%C3%ADticas%20da%20Paisagem%20Cultural.pdf). Acesso em: 13 out. 2012.

KLUG, L. B. **Vitória**: sítio físico e paisagem. Vitória: Edufes, 2009.

KOHLSDORF, M. E. **A apreensão da forma da cidade**. Brasília: Ed. da UnB, 1996.

LIMA JÚNIOR, C. B. **Era uma vez... Vitória**. Vitória: Multiplicidade, 2000. Disponível em: <https://ribeiraopretoculturaljaf.blogspot.com/2021/04/era-uma-vezvitoria-carlos-benevides.html>. Acesso em: 21 maio 2011.

LLOVERA, J. A. Por um desenvolvimento sustentável das cidades portuárias. *In*: COCCO, G.; SILVA, G. (org.). **Cidades e portos**: os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. Tradução de Jeferson Luiz Camargo. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2010.

MARTINUZZO, J. A. *et al.* **Projeto Terra**: Vitória para todos. Vitória, ES: PMV, 2002. (Documentos do Espírito Santo).

MENDONÇA, E. M. S. **Métodos para análise e construção da paisagem urbana** – uma contribuição ao plano na escala do setor urbano para Vitória. Vitória: [s.n.], 2004.

MENDONÇA, E. M. S. Instrumentos para ocupação urbana em favor dos referenciais da paisagem. *In*: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 11., 2005, Salvador. **Anais** [...] Salvador: Anpur, 2005.

MENDONÇA, E. M. S.a *et al.* **Cidade prospectiva**: o projeto de Saturnino de Brito para Vitória. Vitória: Edufes, 2009.

MIRANDA, C. L. (org.). **Memória visual da baía de Vitória**: pesquisa acadêmica. Vitória: Facitec/PMV, 2001. Disponível em: <http://www.vitoria.es.gov.br/baiadevitoria/>. Acesso em: 13 set. 2012.

MONTEIRO, P. R. **Vitória, cidade e presépio**: os vazios visíveis da capital capixaba. São Paulo: Annablume, 2008.

OBRAS de viaduto para caminhões no porto de Vitória começarão em janeiro de 2014. **A Gazeta**, Vitória, 22 nov. 2013.

OLIOZA, A. D. **Relatório de pesquisa PBIQ/CNPq**. Vitória: NAU/UFES, 2014.

PESSOTI, L.; RIBEIRO, N. P. (org.). **A construção da cidade portuguesa na América**. Rio de Janeiro: PoD, 2011.

PRADO, M. M. A modernidade e o seu retrato: imagens e representações das transformações da paisagem urbana de Vitória (ES) – 1890/1950. **Cadernos PPG-AU/UFBA**, Salvador, v. 3, n. 1, p. 87-102, 2002.

REIS FILHO, N. G. **Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial**. São Paulo: EdUsp, 2000.

REIS FILHO, N. G. **Quadro da arquitetura no Brasil**. 10. ed. São Paulo: Perspectiva, 2002.

RIBEIRO, R. W. **Paisagem cultural e patrimônio**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2007.

ROCHA, L. **Viajantes estrangeiros no Espírito Santo**. 2. ed. Brasília: Ed. de Brasília, 1972.

ROCHA, L. **Viagem de Pedro II ao Espírito Santo**. 3. ed. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo: Secretaria de Estado da Educação, 2008. (Coleção Canaã, v. 7).

ROCHA, P. M. **Cais das Artes** – Memorial Descritivo. Vitória: Secult, 2011.

ROGER, A. La naissance du paysage em occident. *In*: SALGUEIRO, H. A. (org.). **Paisagem e arte**. São Paulo: CBHA/CNPq/Fapesp, 2000.

ROMANELLI, M. **Agenda Vitória 2008 / 2018**: uso e ocupação do solo. [2008]. Disponível em: [https://www.vitoria.es.gov.br/arquivos/20110512\\_agendavix\\_solo\\_resumo.pdf](https://www.vitoria.es.gov.br/arquivos/20110512_agendavix_solo_resumo.pdf). Acesso em: 21 maio 2011. [*Microsoft PowerPoint*].

SAINT-HILAIRE, A. **Viagem ao Espírito Santo e Rio Doce**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1974.

SILVA, A. M. **Diccionario da Lingua Portuguesa**. 2. ed. rec. aum. Lisboa: Typographia Lacerdina, 1813.

SILVA, G.; COCCO, G. (org.). **Cidades e portos** – os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

SIQUEIRA, M. P. S. **O desenvolvimento do Porto de Vitória (1870-1940)**. Orientador: Kendall Walker Brown. 1980. 167 f. Dissertação (Mestrado em História) – Curso de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1980.

SIQUEIRA, M. P. S. **O Porto de Vitória: expansão e modernização 1950-1993**. Vitória: Codesa, 1994.

SIQUEIRA, M. P. S. A cidade de Vitória e o porto nos princípios modernos da urbanização no início do século XX. **Cadernos MetrÓpole**, São Paulo, v. 12, n. 24, p. 565-584, jul./dez. 2010.

SOUZA, L. P.; RIBEIRO, N. P. (org.). **Urbanismo colonial: vilas e cidades de matriz portuguesa**. Rio de Janeiro: POD, 2009.

TUAN, Y. **Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente**. Rio de Janeiro: DIFEL, 1980.

VALE. **Vale** – nossa história. [2012]. Disponível em: [http://www.vale.com/brasil/PT/aboutvale/news/Documents/historia70anos/Vale\\_Livro\\_Nossa\\_Historia](http://www.vale.com/brasil/PT/aboutvale/news/Documents/historia70anos/Vale_Livro_Nossa_Historia). Acesso em: 14 ago. 2013.

VASCONCELOS, Flávia Nico. **O desenvolvimento da interface cidade-porto em Vitória (ES) do período colonial ao século XXI: uma cidade portuária?** Orientadora: Lucia Maria Machado Bógus. 2011. 463 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) –Programa de Estudos Pós-Graduados em Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2011.

VILA VELHA. Prefeitura Municipal de Vila Velha. **Plano Estratégico de Vila Velha – 2025**. Vila Velha, ES, 2014.

VITÓRIA. **Lei nº 3.158, de 10 de fevereiro, de 1984**. Aprova o Plano Diretor Urbano de Vitória. Vitória: Câmara Municipal, 1984. Disponível em: <https://legisweb.com.br/legislacao/?id=180832>. <https://camara-municipal-da-vitoria.jusbrasil.com.br/legislacao/598777/lei-4167-94>. Acesso em: 21 maio 2011.

VITÓRIA. **Lei nº 4.167, de 27 de dezembro de 1994**. Dispõe sobre o desenvolvimento urbano no município de Vitória, institui o Plano Diretor Urbano e dá outras providências. Vitória: Câmara Municipal, 1994. Disponível em: <https://camara-municipal-da-vitoria.jusbrasil.com.br/legislacao/598777/lei-4167-94>. Acesso em: 21 maio 2011.

VITÓRIA. **Lei nº 4.438, de 28 de maio de 1997**. Institui o Código Municipal de Meio Ambiente de Vitória. Vitória: Câmara Municipal, 1997. Disponível em: <https://legisweb.com.br/legislacao/?id=180832>. Acesso em: 13 set. 2012.

VITÓRIA. Prefeitura Municipal de Vitória. Secretaria de Desenvolvimento da Cidade. **Planejamento urbano interativo do Centro**. Vitória, ES: PMV, 2006a.

VITÓRIA. **Lei nº 6.705, de 13 de outubro de 2006**. Institui o Plano Diretor Urbano do Município de Vitória e dá outras providências. Vitória: Câmara Municipal, 2006b. Disponível em: <https://camara-municipal-da-vitoria.jusbrasil.com.br/legislacao/576367/lei-6705-06>. Acesso em: 14 ago. 2012.

VITÓRIA. Prefeitura Municipal de Vitória. Companhia de Desenvolvimento de Vitória. **Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana de Vitória**. Vitória, ES: PMV, 2008a.

VITÓRIA. Prefeitura Municipal de Vitória. **Agenda Vitória 2008-2028**. Vitória, ES: PMV, 2008b.

VITÓRIA. Prefeitura Municipal de Vitória. **Caderno de Sessão Atelier Internacional**. Vitória, ES: PMV, 2009. Disponível em: <https://doczz.com.br/doc/104/vitoria09---les-ateliers-de-ma%C3%A9trise-d-%C5%93uvre-urbaine-de-c...> Acesso em: 21 maio 2011.

VITÓRIA. Prefeitura Municipal de Vitória. **Plano de Preservação da Paisagem da Área Central de Vitória**. Vitória, ES: PMV. 2012.