

Porto de Vitória: análise comparativa de fotografias do século XX utilizando o método de Boris Kossoy

Port of Vitória: comparative analysis of photographs of the twentieth century using the method of Boris Kossoy

Lívia Santos de Morais¹

Resumo: A fotografia será analisada como um documento histórico. Ou seja, uma fonte primária de análise. A imagem deverá ser percebida e analisada criticamente assim como nos textos escritos, devendo-se interrogar e especular as entrelinhas desse documento histórico. Toda fotografia tem atrás de si uma história, uma manifestação de arte, que se constitui em intenção, ato de registro e caminhos percorridos pela fotografia. Dessa forma, serão comparadas duas fotografias do Porto de Vitória. A primeira de 1926 e outra da década de 80. Para a análise utilizar-se-á o método composto por Boris Kossoy. Este é constituído por três etapas: a Heurística, o Estudo Técnico e Iconologia. O objetivo deste artigo é compreender a complexa relação existente entre o porto e a cidade, ao longo do século XX, visando alcançar o valor simbólico das profundas mudanças ocorridas nesse local.

Palavras-chave: Porto de Vitória. Fotografia. Boris Kossoy. Porto-cidade.

Abstract: The photograph will be analyzed as a historical document. That is, a primary source of analysis. The image should be perceived and analyzed critically as well as in written texts, should ask themselves between the lines and speculate that historical document. Every photograph has a story behind it, a manifestation of art, which constitutes intent, act of registration and paths taken by photography. Thus, will be compared two photographs of the Porto de Vitória. The first in 1926 and another 80's. For the analysis will be used the method comprising Boris Kossoy. This consists of three steps: Heuristic, the Technical Study and iconology. The purpose of this article is to understand the complex relationship between the port and the city, over the twentieth century in order to achieve the symbolic value of the profound changes that have occurred there.

Keywords: Porto de Vitória. Photography. Boris Kossoy. Port-city.

¹ Vínculo Institucional (Programa de pós-graduação em Artes, Universidade Federal do Espírito Santo, Mestrado em Artes, Companhia Docas do Espírito Santo).

A fotografia surgiu enquanto objeto de pesquisa somente a partir da década de 60 do século XX e, com o decorrer do tempo, esse tipo de análise tem se tornado comum nos centros acadêmicos. Para Paulo Humberto Porto Borges², a causa desse fato é devido ao discurso pós-moderno na área imagética, fotográfica e fílmica que acompanha a lógica da chamada Nova História, em seu alargamento das fontes tradicionais por meio de novos olhares.

O preconceito de ordem cultural, cujo saber só seria possível por meio da tradição escrita, sofreu transformações com o advento da Revolução Documental, onde ocorreu uma ampliação do conceito de documento. E a fotografia possibilitou novas análises e diferentes interpretações em vários campos do saber. Convém ressaltar que o olhar desse documento depende das informações do pesquisador, da sua orientação teórico-metodológica e de sua visão particular. Essa leitura é também uma relação emocional e isso é algo pessoal do sujeito. Segundo Borges, as imagens fotográficas são potencialmente históricas e levam os sinais e os rastros de seu tempo.

A fotografia, segundo Boris Kossoy (2001), é o produto final da soma dos elementos constitutivos (assunto, fotógrafo e tecnologia) inseridos em um espaço e tempo, caracterizada por um ato humano de criação e de uma representação visual. O fotógrafo atua nesse processo como um filtro cultural, que de forma implícita insere seus valores ideológicos, seu estado de espírito, a sua bagagem cultural e a sua visão de mundo. Toda fotografia tem atrás de si uma história, uma manifestação de arte, que se constitui em três estágios: intenção (seja do próprio fotógrafo ou cliente), ato de registro (materialização fotográfica) e caminhos percorridos pela fotografia.

² http://www.histedbr.fae.unicamp.br/revista/revis/revis12/art15_12.htm

O método proposto por Boris Kossoy para a utilização da fotografia como testemunho do passado consiste em três etapas: a Heurística, o Estudo Técnico – Iconográfico e a Iconologia. A Heurística, primeira etapa desse método, consiste na localização e seleção das fotografias, baseando-se em uma pesquisa bibliográfica, em busca de documentos originais, depoimentos e entrevistas orais. Segue-se dessa forma para o Estudo Técnico – Iconográfico em que serão abordadas as características externas e internas da imagem, onde serão vistos o estilo do fotógrafo, a descrição da imagem, o assunto abordado, a origem da fonte, o tempo, o espaço e o material utilizado. É nessa etapa que a fotografia é analisada mais profundamente, onde a imagem deve ser descrita além do que ela revela superficialmente. A terceira etapa desse método é caracterizada pela Iconologia, na qual busca-se descobrir o significado interior da fotografia e o contexto que a originou, ou seja, é a reflexão acerca do significado interior do conteúdo, fonte de recordação e emoção.

Assim, percebemos que o significado mais profundo da fotografia não se encontra necessariamente na imagem em si, na sua forma explícita, mas sim nos fatos que estão ausentes na imagem, que cabe ao sujeito tentar compreender. O pesquisador não deve utilizar a fotografia apenas como ilustração. A imagem deve ser percebida e analisada criticamente como nos textos escritos, deve-se interrogar e especular as entrelinhas desse documento histórico, pois, dessa forma, poder-se-á encontrar as particularidades do momento histórico da fotografia. Esta será retratada com a ajuda de textos escritos, pois uma imagem histórica não é por si só consistente. Mesmo com a inserção da fotografia no conceito de documento, esta não deve ser analisada como uma verdade absoluta sobre o passado, pois, na verdade, ela é um aspecto da realidade escolhida e, portanto passível de manipulação.

Foi realizado um estudo de caso com duas fotografias, aplicando o método proposto por Boris Kossoy. Escolheu-se uma fotografia de 1926 e outra da década de 80. Ambas as fotografias pertencem ao acervo digital da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e são desconhecidos os seus respectivos fotógrafos. Essas fotografias foram

digitalizadas, não tendo-se acesso aos originais. Com isso, não foi possível a reprodução do documento-matriz. Sendo assim, não analisou-se o frente e verso da imagem para fins de estudo. Essas imagens fazem parte de um conjunto de fotos da Codesa que se encontra fisicamente no Armazém 1. Parte desse acervo foi digitalizado, como é o caso dessas imagens selecionadas.

A figura 01 foi fotografada, provavelmente, para o acompanhamento da obra do Porto de Vitória, por um fotógrafo contratado. A partir da própria fotografia foi possível determinar a data desse registro, datada de 28 de abril de 1926. Nesse período, era comum esse tipo de contratação. O presidente do Estado Nestor Gomes encaminhou, em 1921, por exemplo, ao Ministro de Viação e Obras Públicas, um documento que descrevia a situação do Porto de Vitória com a paralisação das obras. Segundo Nestor Gomes, foram encaminhadas fotografias para o registro da situação do cais³. A figura 01 encontrava-se armazenada numa pasta virtual, intitulada “fotografias da década de 20 e 30”. A figura 02 foi fotografada por uma empresa contratada. A Codesa, ao longo dos anos, tem contratado empresas que realizam fotos aéreas, seja para projetos de engenharia ou registro de mudanças marcantes. Esta figura encontrava-se armazenada numa pasta virtual, intitulada “fotografias da década de 80”.

Devido ao fato das imagens serem digitalizadas e não possuírem nenhum registro de informações, os seguintes itens ficaram incompletos na metodologia proposta por Boris Kossoy: informações referentes ao fotógrafo ou ato do registro; informações referentes à tecnologia ou processos e técnicas empregados na elaboração da fotografia, incluindo detalhes de acabamento e características físicas. Portanto, as imagens ao serem digitalizadas deverão ser observadas, considerando todos os tipos de informações contidas, para com isso, serem registradas em conjunto. Quando essa medida não é realizada, como é o caso das figuras 01 e 02, a análise torna-se menos completa.

³ Mensagem de 1921, p. 52, localizada no acervo do Arquivo Público do Estado do Espírito Santo.

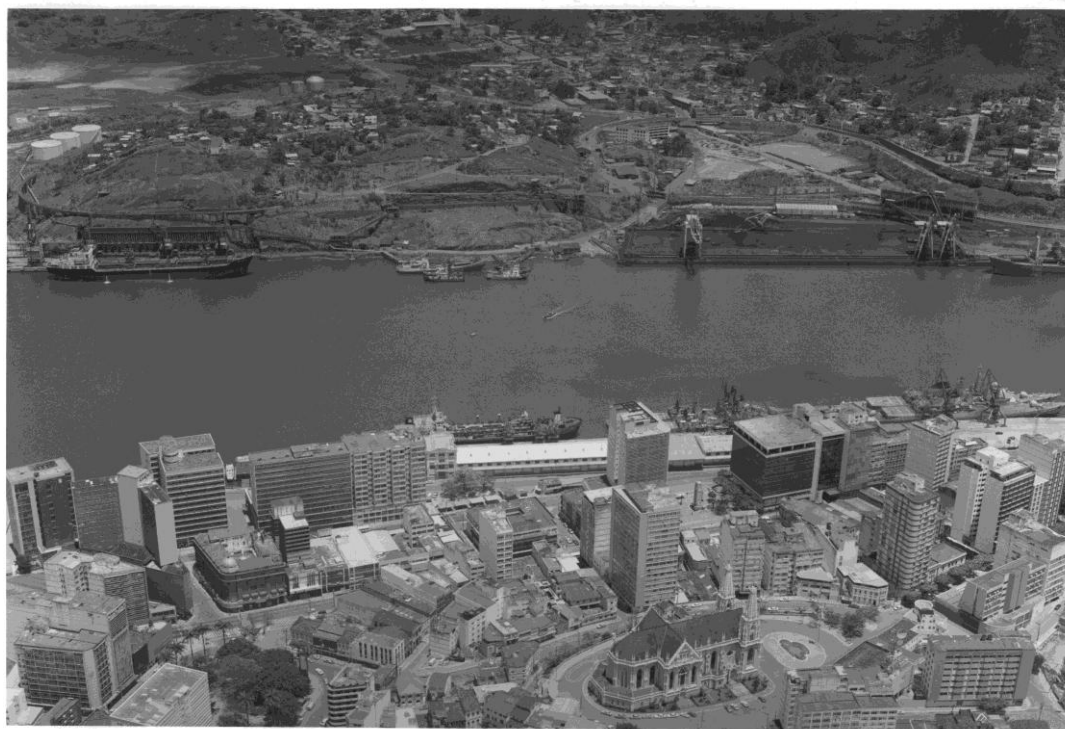


Figura 01 - 28 de abril de 1926, acervo da Codesa.



Figura 02 - década de 80, acervo da Codesa.

Com relação às informações referentes ao assunto ou tema representado na imagem fotográfica, segundo Kossoy, visando à recuperação de informações múltiplas se faz necessária a pesquisa iconográfica combinada à pesquisa histórica. Assim, seguem as descrições das imagens juntamente com a pesquisa histórica.

Na figura 01, é retratado um Cais em reforma, bastante rústico. Esta fotografia é uma imagem do Porto de Vitória, datada de 1926. A fotografia é composta predominantemente por paisagem natural. Aos fundos, pode ser visto o Penedo. À direita da imagem há o município de Vila Velha. Ao lado esquerdo encontra-se a cidade de Vitória, com suas casas voltadas para o mar. A primeira rua que aparece é um atracadouro natural onde estão presentes principalmente sobrados, casas, armazéns e uma igreja. Entre essas habitações que se encontram praticamente à beira-mar predomina-se um estilo colonial. A imagem fornece uma impressão de concentração populacional prevalecendo um cenário horizontal das residências. Ao longe, observa-se um enrocamento inacabado no mar que é a construção da plataforma do cais, neste estão presentes os cabeços que servirão para a atracação dos navios. Nota-se a presença de pessoas no local, uma movimentação. Entre as habitações e o enrocamento estão as canoas, as chatas e os flutuantes. Aparentemente, este tipo de transporte é arcaico e precário. Nota-se que uma parte do mar ficou presa entre a cidade e o enrocamento formando uma bacia d'água. Não é percebido nenhum equipamento de grande porte nesse Porto.

Na figura 02, as casas cedem lugar aos edifícios e a verticalização é predominante. É uma fotografia mais sofisticada por ser aérea e é datada da década de 80. Ao fundo, nota-se o município de Vila Velha e o Porto de Capuaba. A urbanização se faz presente. Pequenas e grandes embarcações costeiam esse Cais. Já em Vitória, também existem embarcações e nota-se a presença de armazéns e guindastes. Não são percebidos resquícios dos sobrados, casas ou armazéns que ficavam à beira-mar. A Avenida Getúlio Vargas faz parte

da área que foi aterrada, nas obras a partir da primeira metade do século XX. O Porto de Vitória tem sede nesta avenida. Nela, observa-se que os prédios estão, em sua maioria, com suas entradas voltadas para as laterais, na perpendicular, ou estão de frente para as Avenidas Jerônimo Monteiro ou Governador Bley. A Praça Costa Pereira, no lado esquerdo da fotografia, e a Catedral Metropolitana, mais à direita, estão em posições centrais e de destaque. Esse fato levou as habitações e os prédios comerciais a estarem direcionados em torno das mesmas. A Avenida Jerônimo Monteiro é predominantemente uma área comercial e parece desconectada do Porto.

Para dar continuidade à análise, foi necessário ter o conhecimento de fontes literárias. Assim, um pequeno estudo cronológico da história do Porto de Vitória, não desconectado da história do Espírito Santo (ES) e do Brasil, é importante. A relação cidade-porto é complexa, foi necessário um breve histórico desse processo para compreender o porquê do distanciamento da sociedade com o Porto de Vitória, observado na figura 02. A capital do Espírito Santo, Vitória, cresceu e desenvolveu em torno de seu porto, como algumas capitais brasileiras.

O Brasil Colonial foi marcado pela exportação de matérias-primas para a metrópole portuguesa. Produtos como o pau-brasil e o açúcar eram embarcados nas caravelas para Portugal com a utilização de mão-de-obra indígena e escrava. O porto era o local por onde saíam os produtos nacionais e entravam produtos importados. Além de produtos, o tráfico negreiro foi destaque nesse contexto. Os africanos chegavam nos portos brasileiros em condições lamentáveis. Eram transportados como animais, com a utilização de correntes, desprovidos de alimentação e condições de higiene e limpeza adequadas. Muitos desses escravos chegavam mortos ou doentes ao Brasil. Aqueles que morriam eram enterrados em covas rasas ou jogados em pilhas próximos à zona do porto.

No Rio de Janeiro, em 1996, foi descoberto o cemitério dos Pretos Novos, localizado na Rua Pedro Ernesto, número 36, bairro Gamboa, no Centro. Foi então criado o Instituto de Pesquisas e Memória Pretos Novos. Convém destacar que essa região é próxima do porto e relação semelhante possivelmente deve ter acontecido no Espírito Santo. Essa

descoberta só foi possível porque seus moradores foram realizar reformas na sua residência e, durante as escavações, encontraram um sítio arqueológico. Embaixo da casa, que remonta ao século XVIII, havia um cemitério de negros vindos da África. Assim, pela pesquisa desse Instituto ficou comprovado que aqueles que não resistiam à longa viagem eram sepultados ao redor de igrejas, ou cemitérios próximos, ou queimados, ou jogados nas praias, ou simplesmente abandonados nas ruas. Quando muito, eram envoltos em esteiras e lançados em lugares sem covas e sem caixas, cobertos por um pouco de areia. Pela análise dos ossos foi possível detectar o tipo de morte (fraturas, infecções, anemias) e a origem desses africanos (África Central, Oriental e Ocidental; sendo Luanda a maior exportadora de escravos). Além disso, foram descobertos objetos como argolas, colares, cerâmicas e conchas⁴.

Esse cenário cotidiano, nos atracadouros do Brasil, deveria colaborar para uma visão pejorativa do porto, como as marcas feitas a ferro quente realizada nos escravos para indicar seus proprietários.

A maioria das embarcações no Espírito Santo era proveniente do Rio de Janeiro e os escravos entravam por esse meio na província. Segundo Siqueira, em 1872, de um total de 82.137 habitantes, 22.695 eram escravos no Espírito Santo⁵.

No final do século XIX, a Revolução Industrial e o fim do tráfico negreiro desencadeou no Brasil a abolição da escravatura. Ocorreu a divisão internacional do trabalho e países periféricos passaram a produzir produtos primários ou pouco processados, ou seja, o Brasil passou a servir de mercado de consumo de produtos industrializados. Teve início a revolução do transporte marítimo e Porto de Vitória começou o processo de estruturações e reformas, mas continuou dependente do porto do Rio de Janeiro. Segundo Siqueira, até o final do império, o Porto de Vitória possuía apenas um simples

⁴ Disponível em <http://www.pretosnovos.com.br/>.

⁵ SIQUEIRA, Penha. COMPANHIA DOCAS DO ESPIRITO SANTO. FUNDAÇÃO CECILIANO ABEL DE ALMEIDA Secretaria de Estado da Educação e Cultura. **O desenvolvimento do porto de Vitória, 1870-1940**. [Vitória, ES]: CODESA: Fundação Ceciliano Abel de Almeida, 1984. p. 43.

cais de madeira e tinha um movimento comercial limitado, a navegação restringia-se à pequena cabotagem e navios estrangeiros chegaram em Vitória apenas em 1881.

[...] Apesar de possuir portos marítimos e fluviais em seu território, e um porto em boas condições naturais na capital, o Espírito Santo não pôde desvincular-se do domínio do Rio de Janeiro até as primeiras décadas da República, devido à política centralista do governo imperial, que subordinara e fracionara a economia provincial, dificultando o desenvolvimento das províncias com poucos recursos financeiros (SIQUEIRA, 1984, p.32-33).

A economia açucareira e cafeeira necessitava de mão-de-obra para sua sustentação e, para isso, chegaram no Espírito Santo migrantes mineiros e fluminenses. Além, também, da chegada a partir da metade do século XIX de imigrantes, sobretudo alemães e italianos que foram trabalhar na lavoura. Esses também chegavam pelo Porto de Vitória e passaram por situações difíceis. O desembarque se dava diretamente no Porto de Vitória e os alojamentos, quando existiam, ficavam localizados em barracões improvisados nas circunvizinhanças da capital ou então as famílias seguiam diretamente para as colônias. Somente em 1889, foi inaugurada a Hospedaria dos Imigrantes da Pedra D'Água, localizado na entrada da Baía de Vitória, em uma área pertencente hoje ao município de Vila Velha.

Com a proclamação da República em 1889, o Estado passou a ter mais autonomia proporcionada pelo café que promoveu com esse recurso a abertura de estradas e a construção de ferrovias. Na primeira década do século XX, o Porto de Vitória começou a centralizar as operações, em detrimento do Porto de Cachoeiro do Itapemirim e o de São Mateus. As cidades, como Vitória, nessa corrente de mudanças foram reestruturadas e modernizadas ganhando pontes, obras de saneamento público (água, esgoto, luz), bondes elétricos, aterros de mangues, alargamento de calçadas, construções de novas ruas, inauguração do Hospital de Misericórdia e obras de melhoramento do porto. Já que

até 1896 Vitória, segundo Moniz Freire, era uma cidade velha de aspecto colonial e sem saneamento básico⁶.

Na Europa acontecia simultaneamente a Revolução Industrial e os navios à vela eram substituídos pelos a vapor, e esse fato repercutiu no Brasil e nos estados brasileiros com a necessidade de adequação dos cais para essas novas embarcações. Em Vitória houve o aumento do número de embarcações nacionais e estrangeiras que levou a um discurso de necessidade de melhoramento do porto. Convém destacar que este porto era eminentemente destinado a exportação de café para o exterior, no início do século XX. Segundo Araújo, entre 1919 e 1922, a exportação de café para o exterior representou apenas 5% da produção nacional em milhão de sacas, enquanto Santos no mesmo período correspondia a 72% e o Rio de Janeiro 23%. O fato é que as obras no estado começaram em 1911 após estudos desde 1881⁷.

A questão da funcionalidade do Porto de Vitória foi sempre uma preocupação para os seus administradores, como o engenheiro Milnor Roberts e Alfredo Lisboa os quais previam que a construção do porto na ilha prejudicaria a futura evolução urbana da cidade. Na década de 40, relatórios da administração do Porto de Vitória demonstram que a instituição tinha a preocupação quanto à ampliação do mesmo, que deveria ser feita com íntima ligação ao Plano Diretor da cidade, tal a dependência existente entre a cidade e seu Porto⁸.

Como consequência da Primeira Guerra Mundial, os trabalhos da firma foram suspensos a partir de 1914. As obras de construção permaneceram paralisadas até 1924, nesse

⁶ SIQUEIRA, Penha. COMPANHIA DOCAS DO ESPIRITO SANTO. FUNDAÇÃO CECILIANO ABEL DE ALMEIDA Secretaria de Estado da Educação e Cultura. O desenvolvimento do porto de Vitória, 1870-1940. [Vitória, ES]: CODESA: Fundação Ceciliano Abel de Almeida, 1984. p. 78.

⁷ ARAUJO FILHO, José Ribeiro de. O porto de Vitória. São Paulo: Universidade de São Paulo. Instituto de Geografia, 1974.

⁸ SIQUEIRA, Penha. COMPANHIA DOCAS DO ESPIRITO SANTO. FUNDAÇÃO CECILIANO ABEL DE ALMEIDA Secretaria de Estado da Educação e Cultura. O desenvolvimento do porto de Vitória, 1870-1940. [Vitória, ES]: CODESA: Fundação Ceciliano Abel de Almeida, 1984. p. 117.

intervalo nada foi feito. No governo de Florentino Avidos, as obras foram retomadas e transferidas para o Estado para serem concluídas. Um novo contrato abrangia construções de armazéns, linhas férreas, pontes rolantes e a Ponte Florentino Avidos. Entre os objetivos dessas obras foi o de trazer as linhas férreas aos cais e ligar a capital ao interior. A partir de 1940, houve a conclusão geral do porto, este estava oficialmente organizado.

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

Na década de 60, inicia-se a ditadura militar no Brasil e investimentos pesados são realizados no complexo portuário, como exemplo no Espírito Santo: onde foram construídos o Cais do Atalaia, dragagens, ferrovias, balizamento do porto, construção do Terminal de Tubarão, construção do Terminal de Capuaba e do Terminal de Portocel. Esse aumento de operações, somado à erradicação do café, começou a atrair a população rural para a região urbana, já que até a década de 60 a população predominava na zona rural.

O volume de operações aumentou entre 1970 e 1983 e a importação superou a exportação, principalmente de maquinários industriais. Alguns desses foram usados para a formação da Companhia Siderúrgica do Tubarão (CST) e Usiminas. O reflexo dessas obras foi o aumento da dívida externa brasileira⁹.

A década de 90 foi caracterizada pela globalização, pelo surgimento das multinacionais, realocização das plantas fabris, pela flexibilização das legislações trabalhistas, pela

⁹ SIQUEIRA, Penha. COMPANHIA DOCAS DO ESPIRITO SANTO. O Porto de Vitória: expansão e modernização, 1950-1993. [Vitória, ES]: CODESA, 1994. p. 104.

dependência do comércio ao transporte marítimo, pelo surgimento da Lei de Modernização dos Portos, surgimento do Órgão Gestor de Mão-de-obra e a extinção da Portobras.

Segundo Frédéric Monié e Soraia Maria do S. C. Vidal:

[...] A inserção de Santos e de outros portos nos circuitos da produção industrial transformou a cidade-porto em simples anexo ou prolongamento das linhas de montagem de tipo fordista. O porto foi transformado em mero substrato físico que possibilitava um conjunto de operações industriais, de transporte e de distribuição. Em consequência disso, recursos foram aplicados na ampliação da capacidade operacional das instalações portuárias mesmo se, contraditoriamente, a baixa taxa de abertura da economia nacional limitasse os investimentos no setor, com conseqüente degradação rápida do equipamento portuário. Logo, a baixa competitividade dos portos brasileiros e os elevados custos operacionais foram identificados como impeditivos de uma melhor inserção comercial do país, no início dos anos 1990(MONIE et al, 2006, p.6).

Atualmente, o Porto de Vitória passa por obras de dragagem e derrocagem de aprofundamento do canal de acesso, além da ampliação do berço 101 e 102 do Cais Comercial. Esses investimentos estão sendo pagos pela União.

Partindo para última etapa, a Iconologia, as fotografias tiveram uma interpretação de alguns de seus símbolos que foram descobertos e analisados. Quando o porto era um simples cais de madeira, um porto natural, notou-se, por meio de análises das fotografias, que as casas estavam direcionadas à beira-mar e isso se modificou na medida em que o porto tornou-se organizado em 1940. Na fotografia de 1926 (figura 01), observa-se a ampliação do Cais Comercial e a construção dos cabeços para a atracação dos navios. No fundo, está a cidade voltada para a beira-mar. O porto até esse momento não tinha grande representação nacional e não estava aparelhado para grandes operações.

A herança negativa da escravidão, imigração, a tradicional exportação de bens naturais para o exterior e a submissão ao domínio estrangeiro ainda não refletia na arquitetura das casas na ilha de Vitória, porque os sobrados e casas ainda estavam voltados para o cais. Mas, esse cenário sofreu mudanças lentamente a partir da modernização do porto.

E, com isso, as habitações começaram a ser construídas “de costas” para o porto. Esse fato terá sido para esquecer a herança de um passado vergonhoso? Caracterizado pela escravidão e exploração de colonos imigrantes? Seria o barulho e a poluição que marcaram esse novo cenário arquitetônico?

A operação de minério de ferro no Porto de Vitória, a partir da década de 40, contribuiu para um aumento na cidade do ruído e da poluição ambiental. Com o aumento de operações e de navios, os tripulantes procuravam em torno do porto bordéis e prostitutas. Há relatos de que prostitutas ficavam esperando no portão do cais os trabalhadores e tripulantes. Na região da Vila Rubim e do Parque Moscoso, em Vitória, ainda existem muitos desses prostíbulo. Terá sido essa uma das causas para o deslocamento dos moradores para outras regiões? Já que a partir da década de 80 a população elitizada passou a procurar outros bairros e lentamente o Centro de Vitória se transformou em um local perigoso e marginalizado? Na década de 90, os imóveis sofreram uma desvalorização e o bairro da elite capixaba de fato foi transferido para outros bairros como, por exemplo, Praia do Canto e Ilha do Boi. É interessante ressaltar que nesses bairros os imóveis de maior valor estão à beira-mar. Será isso um resquício da herança do Brasil Colonial que perpetuou até as primeiras décadas do século XX, conforme figura 01?

Portanto, esse somatório de fatos desde o descobrimento do Brasil até os dias atuais levou gradativamente a um novo cenário arquitetônico, na qual a cidade “dá as costas para o Porto”. O Porto Organizado foi uma barreira artificial aos cidadãos? O fato é que esses progressivamente perderam o acesso ao mar e aos atracadouros naturais. Atualmente, existem algumas ações que tentam minimizar esse distanciamento, como por exemplo: visitas monitoradas no Porto de Vitória, utilização do Armazém 5, que fica no Porto como espaço cultural, publicação no site da Codesa das operações que acontecem em seus berços, estudos nas universidades da relação cidade-porto, projeto Morar no Centro, entre outras ações. No entanto, essas atividades não vão dilatar, ampliar a relação entre a cidade e o povo, como acontecia desde o Brasil Colonial até as

primeiras décadas do século XX em que os moradores circulavam em meio às operações realizadas pela alfândega e por particulares. Esta mudança da realidade terá sido causada pela presença atual de um porto profissionalizado, aparelhado e “murado” ou pela herança negativa da escravidão, imigração, poluição e prostituição?

Referências

- ABREU, Regina. CHAGAS, Mário. (orgs.) *Memória e Patrimônio - ensaios contemporâneos*. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009.
- ARAUJO FILHO, José Ribeiro de. *O porto de Vitória*. São Paulo: Universidade de São Paulo. Instituto de Geografia, 1974.
- BARROS, Nicélio; RIBEIRO, Luiz Cláudio Moisés. *A Serventia da Casa: a Alfândega do Porto de Vitória e os rumos do Espírito Santo*. Vitória: Sindiex, 2008.
- BERENSON, Bernard. *Estética e história*. São Paulo: Perspectiva, 1972.
- BORGES, Paulo Humberto Porto. *HISTÓRIA E FOTOGRAFIA*. Disponível em: <http://www.histedbr.fae.unicamp.br/revista/revis/revis12/art15_12.htm>. Acesso em 7 ago 2013.
- CALABRESE, Omar. *A linguagem da arte*. -. Rio de Janeiro: Globo, 1985.
- CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: UNESP, 2001.
- KOSSOY, Boris. *Fotografia e História*. 2. ed. rev. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001.
- LE GOFF, Jacques. *História e memória*. Campinas: Unicamp, 2003.
- MONIÉ, Frédéric e VIDAL, Soraia Maria do S. C. *Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva*. Disponível em <<http://www.scielo.br/pdf/rap/v40n6/03.pdf>>. Acesso em 20 ago 2013.
- PANOFSKY, Erwin. *Significado nas artes visuais*. 3. ed. São Paulo, SP: Perspectiva, 2001
- PORTAL ARQUEOLÓGICO DOS PRETOS NOVOS. Disponível em: <<http://www.pretosnovos.com.br/>>. Acesso em 12 out 2013.
- SIQUEIRA, Penha. *COMPANHIA DOCAS DO ESPIRITO SANTO. FUNDAÇÃO CECILIANO ABEL DE ALMEIDA* Secretaria de Estado da Educação e Cultura. *O desenvolvimento do*

porto de Vitoria, 1870-1940. [Vitória, ES]: CODESA: Fundação Ceciliano Abel de Almeida, 1984.

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