

*Portos e cidades: expansão e modernização dos portos de Vitória (sec. XX-XXI)**

LUIZ CLÁUDIO MOISÉS RIBEIRO**

Universidade Federal do Espírito Santo

MARIA DA PENHA SMARZARO SIQUEIRA***

Universidade Federal do Espírito Santo

Resumo: O desenvolvimento e a evolução histórica de um porto se inscrevem expressivamente no contexto do desenvolvimento econômico da cidade de origem e de sua *hinterlândia*. O dinamismo econômico e a evolução espacial dos portos e de seu entorno são partes indissociáveis do desenvolvimento das cidades portuárias e de sua conjuntura sócio-econômica regional. A partir do início do século XX, as principais cidades portuárias brasileiras passam por grandes transformações urbanísticas acompanhando o próprio desenvolvimento de seus portos que representavam a principal via para a evolução do comércio nacional, internacional e da cidade. Neste contexto, situamos a cidade de Vitória (capital do estado do Espírito Santo) e seu porto, enquanto referências de abordagem no cenário nacional de desenvolvimento “cidade-porto”, enfocando a expansão da estrutura física e econômica a partir da década de 1940, a abertura de potencialidades para implantação de grandes projetos industriais e a expansão de novas viabilidades econômicas no contexto portuário.

Palavras-chave: Cidade; Porto; Modernização; Urbanização; Desenvolvimento.

Abstract: A port's development and its historical evolution have expressive intimacy with the context of the economical advance of the port's origin city and

* Artigo submetido à avaliação em 15 de junho de 2012 e aprovado para publicação em 29 de agosto de 2012.

** Doutor em História Econômica (UFF); professor do Departamento de História e do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Espírito Santo/Brasil.

*** Realizou pós-doutorado em Sociologia Urbana - Universidade Nova de Lisboa (UNL); doutora em História Econômica (USP); professora do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Espírito Santo/Brasil.

its hinterland. The ports' economical dynamism and the growth of its surrounding space are inseparable part of the port cities' development and its' regional social-economics conjecture. From the beginning of the 20th century, the main Brazilian port cities had been under major urban transformations along with the growth of their own ports, which represented the prime way for the national's, international's and city's economical progress. In this context, we place the city of Vitória (the state of Espírito Santos's capital) and its port as reference on the approach of the national scenario of "city-port" development topic. As so, we focus the expansion of the economical end physical structure from the 1940s, the opening potential for the implementation of the great industry projects and the expansion of new economical viabilities in the port context.

Keywords: City; Port; Modernization; Urbanization; Development.

Introdução

As mudanças que se processaram no decorrer do século XX, em âmbito econômico, político e social, promoveram um novo direcionamento à dinâmica espacial da produção, transformando de forma relevante da econômica geral. O avanço da articulação de economias nacionais e internacionais num sistema moderno e articulado, notadamente no período do pós-guerra, propiciou um amplo intercâmbio de bens, serviços, capitais e tecnologia que se estendem ao longo do século XX, com grandiosos saltos qualitativos e quantitativos que se completam nas últimas décadas do século na lógica do processo de globalização comercial e da nova interpretação de cidade mundial. São mudanças que se incluem num quadro histórico onde despontam e se expandem novos fluxos de inovações tecnológicas, dando um novo sentido ao ideário da modernidade no âmbito das sociedades contemporâneas modernas. No entendimento de Almeida (2001:115),

A estrutura da produção foi radicalmente transformada pelas mudanças introduzidas nos padrões de trabalho (especialização) e pelos avanços tecnológicos, que aumentaram dramaticamente o produto per capita, muito

mais do que o crescimento da população. O século XX desmentiu cabalmente as sombrias previsões malthusianas, com um incremento de 19 vezes no produto global, correspondendo a uma taxa anual de 3%. Nos países mais avançados, o grosso da população economicamente ativa deixou as atividades primárias, migrou para o setor industrial em meados do século e passou a ser majoritariamente ocupada nos serviços do setor terciário no final do período.

As mudanças, as crises econômicas e suas superações aliadas às novas tendências de crescimento e de desenvolvimento que alteraram a dinâmica produtiva, intensificaram os fluxos globais de pessoas, informações e mercadorias; modificaram também o papel dos portos e por conseqüência, o perfil das cidades, principalmente das portuárias. É na perspectiva desses movimentos que os portos vão ganhar um novo direcionamento, pois começam a perder a tradicional noção de ponto de entrada e saída de mercadorias, ancorando-se em novas estruturas técnicas, operacionais e de transporte. Alargando, assim, os espaços territoriais de sua *hinterlândia* e promovendo um maior desenvolvimento comercial e regional. Os portos, historicamente, sempre estiveram ligados à cidade de origem e integrados ao espaço regional de sua *hinterlândia*; na medida em que alargam as dimensões de seu desenvolvimento e se expandem ganham maior relevância nacional e internacional e constroem novas viabilidades econômicas, conferindo ao território que os abrigam potencialidades de investimentos em larga escala. Por outro lado, tratando-se do desenvolvimento das cidades, a contribuição dos portos passa a proporcionar uma nova dimensão social e econômica, tanto através de novas viabilidades econômicas geradoras de riquezas, quanto no sentido da intensificação de suas relações internacionais.

É na perspectiva dessas questões que situamos o Porto de Vitória, como fator de desenvolvimento regional e nacional e veículo estratégico na afirmação do comércio internacional do Espírito Santo e Vitória, cidade com importante tradição portuária iniciada no século XVI.

O porto e a cidade

As cidades litorâneas brasileiras principalmente aquelas que ao longo da história se constituíram em importantes cidades portuárias, que desde o início da colonização juntamente com seus portos e suas precárias instalações apoiados em trapiches de madeira, marcaram sua relevância na trajetória do desenvolvimento da economia nacional e seguiram com seu papel histórico até os grandes complexos portuários e terminais especializados, simbolizam o marco do desenvolvimento portuário brasileiro.

Desde o tempo da sociedade colonial que as cidades e seus portos estabeleceram uma relação muito estreita e desenvolveram um elo de dependência aliada ao processo de crescimento de ambos. Ao longo da costa brasileira, os portos dominavam a paisagem litorânea com seus diversos embarcadouros e outras estruturas ligadas ao porto (SOARES; MOREIRA, 2007).

Essas cidades litorâneas com suas estruturas ligadas ao porto caracterizaram-se por um longo tempo histórico, como cidades de trocas e das fortificações, simbolizadas com seus fortes, mercados e praças de alfândegas¹ demarcaram a estrutura do espaço urbano na égide mercantil e de um espírito de defesa.

¹ Para atender às necessidades de controle dos fluxos mercantis dos portos, entrada e saída de mercadorias no território brasileiro, as alfândegas foram estabelecidas logo no início da colonização, a mais antiga repartição tributária do mundo, espalhada por todos os lugares e encontrada em todas as épocas. No Brasil, as primeiras alfândegas foram instaladas entre 1534 e 1540, junto com as capitânicas hereditárias. Mas, suas funções estavam embutidas na estrutura das Provedorias da Fazenda Real, cujo Provedor era também Juiz da Alfândega. Essas primeiras alfândegas foram as de Olinda, depois mudada para Recife, Bahia, Ilhéus, Porto Seguro, Vila do Espírito Santo (atual Vila Velha), depois mudada para Vitória, e São Vicente, depois mudada para Santos. A primeira alfândega a ter existência autônoma, desligada da Provedoria da Fazenda, foi a da Bahia (Salvador), a partir de 1549. A Alfândega de Vitória foi estabelecida em 1552, quando a sede da capitania foi transferida da Vila do Espírito Santo para a ilha, para melhor defesa contra as hostilidades dos índios.. Em 1809 a Provedoria da Fazenda foi abolida, ficando autônoma a alfândega, até então incorporada àquele órgão. OLIVEIRA, José Teixeira de. *História do Estado do Espírito Santo*. 3ª.ed. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo/Secretaria do Estado de Cultura. 2008.

Nesse contexto a cidade e o porto se integram num todo urbano desde o início da colonização, e o porto simboliza o lugar de protagonista no desenvolvimento das cidades. Os portos brasileiros abertos para o oceano, no entendimento de Knauss, in: Santos; Lenzi (2000, p. 9), “representam uma história espacial, associada ao tempo do comércio colonial ultramarino e da colonização europeia da América”, sendo parte da economia-mundo que se constrói desde então. Assim as cidades portuárias emergem com o colonialismo, com seus fortes, suas igrejas e suas praças de comércio.

Nesse contexto histórico os portos acompanharam o desenvolvimento urbano e social das cidades e foram determinantes para sua integração ao mundo externo e, ao mesmo tempo contribuíram com as mudanças que se processavam nas sociedades locais. Ainda no pensamento de Knauss (*idem*), que se refere ao porto do Rio de Janeiro,

[...] o movimento de embarque e desembarque de gente e mercadorias era acompanhado de perto pela vida urbana . A praça cívica era ao mesmo tempo o cais principal e o largo das docas. As caixas e os caixotes do porto faziam parte do cenário das ruas. O porto e suas funções compartilhavam o mesmo espaço com outras atividades da cidade.

Assim como no Rio de Janeiro, nas demais cidades portuárias do Brasil o movimento do porto organizava a centralidade da vida urbana, em seu entorno se dava o movimento comercial e social das cidades, além de que; o porto atraía as pessoas por sua própria dinâmica econômica e por representar um espaço com maior oportunidade de mobilidade e de comunicação. No Brasil colonial, apesar dos problemas existentes pela ausência de infraestrutura urbana e portuária, a relação cidade-porto se fortificou diante das necessidades simultâneas e emergenciais para o avanço econômico de ambas as partes.

As cidades cresciam em dependência das atividades do porto e de sua hinterlândia, e o porto dependia do suporte das cidades para o movimento de

seus fluxos comerciais e de serviços. É certo que ainda no Império prevaleciam as condições de precariedade urbano-portuária, mesmo com algumas mudanças estabelecidas a partir de 1808 com a vinda da Família Real para o Brasil e a abertura dos portos “as nações amigas”.² Na sociedade colonial a infra-estrutura portuária evoluiu muito pouco, as embarcações se mantinham ao largo e prevaleciam os velhos trapiches de madeira, situação que já prejudicava o desenvolvimento da economia nacional e das cidades, diante da insalubridade e da antiga e rudimentar prática de embarque e desembarque de mercadorias (MORAES, 2008).

Esse quadro começa a mudar com a República, iniciada no Brasil em 1889, quando a prática de concessão a grupos estrangeiros se estende mais amplamente aos portos brasileiros, que dependiam de grandes investimentos e de tecnologia, recursos que a recém-república não tinha. [...] “Assim por meio de concessões são construídos cais, armazéns, silos, pátios e outros elementos necessários ao desembarque de cargas” (MORAES, 2008).

O início da organização e modernização dos portos no Brasil marca o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, aliada, principalmente no sudeste, à expansão da economia cafeeira, à construção de ferrovias e à modernização urbana. Esse novo momento representou uma fase de grande importância na organização urbana das cidades, a aproximação entre instalações portuárias e o tecido urbano em expansão e explica uma nova relação cidade-porto pelo viés da urbanização.

O século XX marca novas potencialidades entre as cidades e seus portos, pautadas em empreendimentos urbanos que vão construindo o espaço da cidade industrial mudando o perfil da economia nacional, antes ancorada na produção agrário-exportadora. E o Sudeste apresenta-se como o

² Os pontos de mudança vão ter início a partir da segunda metade do século XIX, com o incremento do comércio internacional brasileiro e a primeira lei de concessão à exploração de portos pela iniciativa privada. Em 1869 por meio de decretos imperiais são concedidas as empresas estrangeiras a construção dos portos do Rio Grande (sul) e Maceió (nordeste). No Sudeste as novas infraestruturas portuárias vão surgir aliadas as primeiras ferrovias no país, que facilitaram a exportação do café.

locus de expansão da industrialização, mudando o perfil das cidades e seus portos (SIQUEIRA, 1994).

Nesse contexto, a cidade de Vitória vai passar a sofrer grandes alterações, uma vez que a partir de 1908 vai iniciar as obras de construção do porto e o saneamento da cidade, interligadas no quadro de transformação urbana. Um plano que articulou as obras de estruturação e o aparelhamento do porto aliadas ao saneamento da cidade numa concepção de reforma urbana através da qual se organizaram o espaço portuário e a modernização da cidade numa associação funcional e espacial direta entre cidade e porto.

A economia exportadora do Espírito Santo, a cidade e a expansão do porto de Vitória

O final do século XIX e início do XX vivencia grandes transformações no âmbito da economia internacional, o processo de expansão da economia capitalista acompanhada da interação do capital industrial com o capital financeiro resultou na mudança de articulação do funcionamento do capitalismo que se assentou na presença de grandes empresas e em práticas monopolistas de mercado, caracterizando também uma fase de expansão do emprego de novas tecnologias e ramos produtivos, destacando-se a siderurgia, o petróleo, a eletricidade e a química industrial, entre outros “[...] acompanhando tais processos temos uma maior interação da economia mundial, sob a hegemonia do capital” (FRAGOSO, 2005:167).

Esse processo vai promover uma irreversível transformação econômica e social nos países industrializados, intensificando os investimentos em ferrovias, portos, serviços públicos e empréstimos em países denominados periféricos. No Brasil a economia agro-exportadora, tendo o café como o grande elemento dinamizador do desenvolvimento econômico e da integração do país no mercado internacional, permanece como o principal setor da economia, com amplo efeito multiplicador tanto na geração de renda, acumulação de capital e geração de trabalho, quanto nas

mudanças estruturais de transporte e urbanas, principalmente no sudeste do país “[...] até 1920, a agricultura ainda ocupa 66,7% da população economicamente ativa do país” (FRAGOSO, *idem*). Nesse contexto, as mudanças vão coexistir até meados do século XX com permanências estruturais que ainda reforçavam o setor agrário-exportador.

O crescimento industrial se dava concentrado no Sudeste³, notadamente no eixo Rio de Janeiro/São Paulo, *locus* dos investimentos industriais e de transporte, principalmente da malha ferroviária paralelamente a um programa de melhoramentos dos portos, voltados para a exportação do café. A urbanização e a modernização das cidades tomavam vulto aliadas as obras portuárias nas cidades política e economicamente mais importantes do país. As principais funções urbanas se concentraram nos centros exportadores, que assimilavam os princípios de modernidade como um código de valores que implementava um modelo, na égide do progresso e da civilidade europeia (COSTA, 2007).

A cidade do Rio de Janeiro se destaca como o centro que primeiro concretizou um grande processo de intervenção urbana no Brasil, suportado por um projeto de remodelação que se encontrava em progressão desde meados do século XIX, aliado a projetos de melhoramento das instalações portuária. Na cidade de São Paulo⁴ o dinamismo do setor urbano industrial e comercial, foi determinante para o incremento da urbanização, dando novo caráter a modernização. A intensa urbanização a partir do início do século XX, se dá em decorrência da sua inserção no sistema capitalista.

[...] Neste processo, o tema da urbanização adquire especial importância ao reconhecer a problemática da salubridade com o adensamento urbano e às intervenções urbanísticas daí resultantes como

³ A Região Sudeste composta pelos estados de: São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo e Minas Gerais, constituía o “locu” da produção e exportação (Porto de Santos, Rio de Janeiro e Vitória) do café nacional, estendendo-se para o Sul no estado do Paraná (Porto de Paranaguá).

⁴ A cidade de São Paulo, mais central, mas não tão longe do mar, fica à 72 km da cidade Santos, localizada no centro do litoral do Estado de São Paulo.

necessárias à reprodução do capital (SANTOS, 2005, p. 169).

Ao contrário de Santos, em que sua centralidade enquanto porto consolidou a cidade como ponto de trânsito dos produtos de exportação-importação e dinâmico centro econômico (MATOS, 2004).

Fora do eixo litorâneo, à cidade de Belo Horizonte projetada num plano urbanístico moderno, também obedeceu às mais severas indicações e exigências de higiene, saneamento e embelezamento. A cidade se desenvolve fortemente ligada à dinâmica geral da economia do estado, que se alargava em grande dimensão apoiada na expansão do setor minero-metalúrgico no centro do estado de Minas Gerais, onde fica situada a capital Belo Horizonte (PAULA, 2002).

No sudeste as cidades litorâneas de Santos, Rio de Janeiro e Vitória, como as demais cidades portuárias do Brasil, tiveram seu processo inicial de expansão e modernização na égide de uma política acompanhada de projetos de ampliação e modernização das instalações portuárias, para adequá-las à economia agro-exportadora e para inseri-las nos fluxos globais, ligados ao movimento comercial. Nessas cidades o crescimento do porto criou a necessidade de uma remodelação urbana, com uma atenção particular aos assuntos da saúde pública sanitária. Essas medidas encontravam-se vinculadas aos novos pressupostos de higienização: o espaço de circulação comercial, de entrada e saída de mercadorias, obrigatoriamente deveria ser higienizado, afastando as condições de insalubridade e precariedade.

Na cidade de Vitória, essas iniciativas vão se materializar a partir de 1908 quando começa a se estruturar num plano de urbanização aliando cidade/porto. A emergência não estava apenas em urbanizar a cidade, e sim em urbanizar promovendo condições para o desenvolvimento e expansão do porto. Um porto cafeeiro que atendia às tendências da economia agro-exportadora nacional.

Na conjuntura econômica nacional, o crescimento da economia até 1930 dependeu basicamente da expansão da produção agrícola, particularmente da produção e exportação do café. A partir desta década se consolidou o processo de urbanização-industrialização, quando os interesses urbanos industriais conquistam a hegemonia da política econômica brasileira. No Espírito Santo, a economia cafeeira vai permanecer dominando até o início dos anos 60. O estado se manteve dependente da cafeicultura

[...] que era geradora predominante da renda estadual e direcionava a estrutura econômica da produção da lavoura ao beneficiamento, transporte, armazenagem e exportação [...] o grau de industrialização era insignificante (inferior a 10%) e intimamente ligado a produtos primários (SIQUEIRA, 2001, p. 37).

Intimamente ligado a economia cafeeira, o porto contribuía para o alargamento das relações urbanas da cidade de Vitória, apoiadas em grande medida nas atividades comerciais relacionadas ao café/movimento do porto. Nesse sentido, a partir do Governo de Jerônimo Monteiro (1908-1912), começa a se estruturar um plano de urbanização aliando cidade/porto. A emergência não estava apenas em urbanizar a cidade, e sim em urbanizar promovendo condições para o desenvolvimento e expansão do porto. O intuito de conferir a Vitória um caráter moderno, no ideário do progresso e em nome do alcance da civilização, estará presente nas reformas urbanas empreendidas na cidade, apoiado nos discursos sanitaristas/higienistas que irão dar corpo e sentido a essas reformas. Nesse contexto foi concebido um plano em três dimensões: as obras de estruturação e o aparelhamento do porto, o saneamento da cidade e a reforma urbana (MONTEIRO, 1909). Foram iniciadas as obras de saneamento público da capital, com investimentos em,

[...] serviços de água, esgoto, energia e, inclusive bondes elétricos, aterro de mangues, construção de parques, construção, alargamento e calçamento de novas ruas [...]

reconstrução dos primeiros edifícios públicos e a construção da Santa Casa de Misericórdia (SIQUEIRA, 1995, p. 79).

Nesta época foram iniciados os primeiros projetos de reforma urbana na capital, criando as bases para os planos mais modernos de urbanização ocorridos posteriormente. As obras do porto tiveram início quando o governo federal autorizou à Companhia Portuária de Vitória (CPV) a implantação de novas instalações portuárias, ficando a cargo da empresa C. H. Walker & Co. Ltd. a execução de 1130 metros de cais. As obras, no entanto, foram interrompidas em 1914, foram suspensas devido à crise financeira provocada pela Primeira Guerra Mundial. O governo federal encampou a concessão dada à CPV e transferiu-a ao governo estadual pelo Decreto n.º 16.739, de 31 de dezembro de 1924, tendo sido a construção do porto retomada no início de 1925. Sua inauguração ocorreu em 03 de novembro de 1940, assinalando o começo do atual complexo portuário (SIQUEIRA,1995).

A partir do início da década de 1940, o porto de Vitória, escoadouro do café do Espírito Santo e parte do café de Minas Gerais, terceiro porto cafeeiro do Brasil⁵, posiciona-se como mais um porto oficialmente organizado, reafirmando a função portuária e comercial da cidade de Vitória. A dinâmica da economia do Espírito Santo, apoiada na estrutura agrário-exportadora-cafeeira, assegurava as condições para o desenvolvimento econômico e social do estado e da capital, sendo que em Vitória a dinâmica portuária também criava condições para a modernização urbana da cidade, que se consolidou como ponto de trânsito dos produtos de exportação-importação aliado ao desenvolvimento das relações comerciais urbanas.

⁵ O porto de Vitória desde o final do século XIX, apesar de ainda não possuir aparelhamento técnico, e com os navios operando ao largo, já se destacava no contexto econômico nacional de exportação de café, alcançando a posição de 3º. porto cafeeiro do país, seguido de Santos e Rio de Janeiro. Perdeu essa posição para o Porto de Paranaguá (estado do Paraná) a partir do início dos anos 50, passando para a 4º. posição como porto cafeeiro nacional. *Diagnóstico e perspectiva da economia do Estado do Espírito Santo*. Vitória: 1975.

A organização do porto, a instalação das linhas férreas na plataforma interna do cais e a modernização urbana, mudaram o perfil de Vitória deixando para o passado o aspecto colonial da cidade, abriu as possibilidades para a diversificação comercial e expansão espacial do porto e criou as bases para a formação do corredor de exportação que posteriormente se concretizou no Espírito Santo. Nesse contexto teve início o alargamento dos espaços territoriais da *hinterlândia* do porto, promovendo um maior desenvolvimento comercial e regional.

O fator propulsor inicial deste processo tem suas raízes na exportação de minério, produto de grande peso na diversificação do fluxo exportador do porto, movimento que vai contribuir para a mudança da paisagem portuária da capital. Quando a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD)⁶, a partir de 1940, inicia oficialmente a exploração do minério de ferro em Minas Gerais, o porto de Vitória passou a ser o escoadouro natural do produto, passando a sofrer alterações em sua estrutura física, que a exportação do minério exigia. Para adequá-lo ao crescimento do novo fluxo exportador foi necessário à ampliação do porto com a criação dos terminais especializados (APV, 1948).

O cais comercial inaugurou as exportações de minério, mas pelas próprias condições de seu sítio e natureza do cais, exclusivo para o movimento de mercadorias gerais e sacarias, não teve condições de manter o movimento comercial do minério. Nesse sentido, foi colocado em prática o projeto de construção do primeiro cais especializado para exportação de minério em Vitória. Esse cais, especializado para movimento de minério grosso, denominado Eumenes Guimarães, também conhecido como Atalaia, ou, ainda, pelo antigo nome de Péla Macaco, foi construído no lado continental da Baía de Vitória, na parte fronteira à cidade, no município de

⁶ A Companhia Vale do Rio Doce foi criada em 1942, no Governo de Getúlio Vargas, tendo sua história aliada à construção da Estrada de Ferro Vitória Minas e a mineração, com suas raízes na exploração do minério fino e grosso na região de Itabira, estado de Minas Gerais. Em 2008, deixou de usar a tradicional sigla CVRD, passando simplesmente para Vale. É uma das líderes globais no mercado mundial de manganês e ferro-ligas e a maior da América Latina. <http://www.cvr.com.br>.

Vila Velha. Foi concluído com 110 metros de extensão e preparado para receber navios com calado de até 10 metros e funcionou em larga escala desde sua inauguração em fins da década de 40 “[...] até o advento do Terminal de Tubarão, em 1966, dentro de um sistema automecanizado de embarque de minérios de diversas granulometrias, com capacidade nominal de aproximadamente 2.400 toneladas por hora, na época” (SIQUEIRA, 1994, p. 50).

Em função da maior multiplicidade de tipos de minério que os mercados internacionais já estavam exigindo, a CVRD inicia a exportação de minério fino, movimento que demandou a construção de um novo cais específico. Esse novo Cais, denominado Cais de Paul, próximo ao cais de minério grosso, entrou em funcionamento no início dos anos 60⁷.

O crescimento do porto não ocorria de maneira isolada, junta-se a esse fato a importância do aprimoramento do transporte ferroviário, representado pela Ferrovia Vitória Minas, escaudouro da ampla região do Vale do Rio Doce e o desenvolvimento econômico desta área enquanto hinterlândia do porto. O elevado crescimento das exportações de minério e os novos direcionamentos da política de exportação da CVRD conduziram a um projeto de expansão direcionado para a construção de um terminal especializado para receber graneleiros de alta tonelagem.

Para atender as perspectivas do desenvolvimento que emergia aliando minério-transporte marítimo-embarcadouro foi colocada em prática a construção do Terminal de Tubarão, último cais a ser construído nessa fase (década de 60), completando o complexo portuário de Vitória. Considerado

⁷ O cais de Paul, se caracterizou como um cais complexo, por possuir dois terminais com funções distintas: o primeiro, o terminal construído para exportação de minério fino; e o segundo, para desembarque de carvão de pedra nacional e internacional, consumido pela USIMINAS (Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais), situada em Ipatinga, no Vale do Rio Doce. Informações técnicas e operacionais sobre os cais especializados, ver: SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró. O porto de Vitória: expansão e modernização. 1950-1993. Vitória: 1994.

o maior embarcadouro de minério do litoral brasileiro, esse terminal entrou em funcionamento em abril de 1966 (APV, 1966).⁸

No contexto do desenvolvimento nacional, pautado na industrialização a partir de 1930, as mudanças estruturais vão tomando forma no sentido de conduzir o capitalismo brasileiro para uma dimensão global, integrado em âmbito nacional e internacional. Dentre as estratégias de expansão da economia, destacou-se a CVRD, que iniciou um novo ciclo de desenvolvimento no Espírito Santo. A criação dos terminais especializados para a exportação de minério já apontava as mudanças, tanto no sentido econômico, quanto no perfil urbano-portuário da cidade de Vitória. O café dava ao porto uma posição de destaque tratando-se do movimento das exportações da produção cafeeira, mas não lhe assegurava uma posição mais privilegiada quanto ao movimento geral de produtos nacionais exportados. Essa foi a grande mudança promovida pelo elevado volume de minério que Vitória passou a exportar. No início dos anos 50, a exportação do minério no porto de Vitória começa a ultrapassar o total de 1 milhão de toneladas/ano, atingindo no início da década de 1960, a marca de 10 milhões de toneladas/ano (APV, 1966).

As décadas de 1950 e 60 marcam a consolidação do processo de urbanização e industrialização do país, com a progressiva entrada do capital internacional, caracterizando o modelo “desenvolvimentista”, que para privilegiar o crescimento industrial e a expansão de obras de infraestruturas

⁸ Na primeira década do século XXI o Terminal de Tubarão estava composto de dois píeres de embarque de minério de ferro e pellets, subdivididos em três berços. O píer 1 possui dois berços, dois carregadores com capa cidade para 6 e 8 mil toneladas por hora, calado de 15,20 metros e capacidade para operar navios de até 125 mil tpb. O píer 2 possui um berço com dois carregadores com capacidade individual para 16 mil toneladas por hora, calado de 20 metros e capacidade para operar navios de até 300 mil tpb. Exporta o minério que é extraído do Quadrilátero Ferrífero em Minas Gerais, e que é transportado até Tubarão pela Estrada de Ferro Vitória-Minas. O porto de Tubarão transporta também grãos e cargas diversas do Espírito Santo e de outros estados, uma vez que sua área de influência atinge Minas Gerais, leste de Goiás, sul da Bahia e norte do estado do Rio de Janeiro. É o responsável pela maior parte dos embarques de produtos da VALE, com capacidade para operar até 90 milhões de toneladas por ano. LIRA, Eder el all.. Transporte marítimo no Espírito Santo. 2009.

sólidas e estáveis no país, manteve o setor agrário em segundo plano. As ações do governo estavam voltadas para a consolidação do parque industrial na lógica da modernização da economia e dos novos direcionamentos do capitalismo nacional. O setor agrário permanecia em torno de entraves que a agricultura impunha ao desenvolvimento nacional, principalmente aquela que não reproduzia as relações capitalistas de produção.

Nos anos 60, o prolongamento da crise da cafeicultura (setor produtivo x setor monetário), reorienta a política econômica cafeeira nacional, que se expressou na política de erradicação dos cafezais ⁹. O programa de erradicação dos cafezais realizado pelo Governo Federal, iniciado de 1962 e intensificado numa segunda etapa entre 1966/67, foi motivador das alterações ocorridas na estrutura e na dinâmica produtiva do Espírito Santo, sendo um marco na passagem do modelo primário-exportador para um novo padrão de acumulação - o industrial, que promoveu a modernização da economia estadual. “[...] de acordo com a nova lógica econômica, o Espírito Santo integra-se ao mercado nacional e internacional através de um intenso processo de industrialização” (SIQUEIRA, 2001, p. 157).

A dinâmica portuária aliada à expansão das instalações do porto ocorrida entre 1950 e 1970, credenciou fatores importantes para a modernização, na medida em que o complexo urbano-portuário instalado em Vitória destacava-se em termos de vantagens estratégicas, operacionais e de transportes. Os grandes projetos industriais, estabelecidos em Vitória naquela época vão se apoiar principalmente nas potencialidades portuárias do Espírito Santo e na viabilidade de expansão da hinterlândia do porto. O intercâmbio de mercadorias em trânsito, atendia às estratégias do I Plano Nacional de Desenvolvimento (1972-74), especialmente no que se referia à

⁹ Em 1962 foi elaborado o plano do Gerca - Grupo Executivo da Recuperação Econômica da Cafeicultura -, que tinha três diretrizes básicas: promoção dos cafezais antieconômicos, diversificação das áreas erradicadas com outras culturas e remoção de parcelas dos cafezais. Para as conseqüências diretas no Espírito Santo, ver: IJSN. *Articulação sócio-econômica do Estado do Espírito Santo*. Vitória: 1987.

política de integração nacional, mediante novos territórios produtivos e a criação de novas estruturas especializadas de transporte.

No âmbito desta política, buscava-se uma maior articulação da economia ao capitalismo internacional, pelo viés do crescimento e diversificação da pauta de exportação e conquista de novos mercados externos, onde se inscreve também a lógica dos corredores de transporte. Neste contexto entra em pauta o corredor (Goiás, Minas e Espírito Santo), que se consolidou direcionado para o escoamento da produção agrícola da região do Cerrado (grãos), das siderúrgicas de Minas Gerais e da produção siderúrgica e industrial do Espírito Santo que tomava vulto com a implantação dos Grandes Projetos Industriais de Impacto (BITTENCOURT; NETO, 2002). O incremento deste corredor partiu da perspectiva de utilização do complexo portuário de Vitória e de suas potencialidades de expansão. Fato que inclui neste projeto a construção do Terminal de Capuaba, na mesma região de localização dos cais especializados para minério.

Este terminal iniciou suas operações movimentando principalmente carga geral, exportando também celulose e produtos siderúrgicos acabados e semi-acabados e importando betonita e carvão para as usinas de pelletização da CVRD e USIMINAS. As exportações de cereais tiveram início em 1983 com o embarque de milho do serrado e em 1984 efetiva-se este fluxo com o embarque de soja a granel¹⁰.

A década de 1960 foi decisiva para as mudanças na estrutura econômica do Espírito Santo e no sistema portuário de Vitória. A transferência do movimento exportador de minério dos tradicionais terminais

¹⁰ A exportação de soja abriu as atividades do Corredor de Exportação, incrementando um fluxo contínuo e crescente das movimentações de grãos, atendendo aos objetivos do programa, que previu, desde seu lançamento, o escoamento da produção da produção agrícola da região do Cerrado (mineiro, goiano e mato-grossense) e produtos siderúrgicos de Minas Gerais e Espírito Santo. SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró. Vitória:1994. Em dados da CODESA-2009. O Porto de CAPUABA é composto pelos: Terminal Portuário de Vila Velha (TVV), com 2 berços que operam containeres, navios roll-on roll-off, mármore e granito e carga geral; e o terminal CODESA, com 2 berços que operam produtos agrícolas e carga em geral. Os dois dispõem de excelente acesso rodoferroviário.

especializados para o Terminal de Tubarão, na área norte da Grande Vitória, vai direcionar um novo pólo de exportação de minério e produtos siderúrgicos. Esse processo, inerente à nova ótica de acumulação de capital - o industrial -, vai marcar o fim da hegemonia do setor agrário, assegurar a modernização da economia, o crescimento do setor industrial em caráter definitivo e a expansão da hinterlândia do complexo portuário de Vitória.

Aliado à nova dinâmica industrial e portuária, as mediações infraestruturais e locacionais direcionadas ao *locus* concentrador do setor produtivo e exportador/importador vão passar a responder às exigências de modernização logística no paradigma global de estratégias de operação portuária. A visão de logística e integração intermodal se inscrevem no paradigma conceitual de porto moderno:

[...] de simples interface física de deslocamento (embargue e desembarque de cargas e pessoas) para pólo de atração de atividades econômicas por excelência multimodais, caracteriza o porto moderno atual como agente econômico, elo de cadeia logística e interface física (CAMPOS, 2005, p. 34).

No conjunto das transformações iniciadas a partir da segunda metade do século XX no Espírito Santo, as novas tendências da dinâmica industrial vão promover amplos impactos urbanos implícitos na modernização da economia e do sistema portuário, que atingiram a dinâmica sócio-urbana local e as formas relacionais cidade-porto. As funções urbanas da cidade se reforçam no sentido da modernização econômica e da nova dinâmica portuária e o espaço urbano passa a expressar a modelação impressa pela lógica industrial.

Um dos instrumentos utilizados para superar o *gargalo* da baixa industrialização capixaba e os gravíssimos problemas gerados pelos deslocamentos populacionais do interior e dos estados vizinhos para a Vitória e seus arredores foi o Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias (Fundap), criado pela Lei Estadual nº 2.508, de 22 de maio de

1970, e regulamentado pelo Decreto nº 163-N, de 15 de julho de 1971. O Fundap, ainda em vigência, possibilitou ampliar a renda do setor terciário do estado através do incremento e diversificação do intercâmbio comercial com o exterior e ampliar a renda dos setores primário, secundário e terciário através da promoção de novos investimentos em projetos agropecuários, industriais, de pesca, de turismo, de florestamento e reflorestamento, de saúde, de educação, de ações sociais, de transporte, de infraestrutura não-governamental, de construção, de natureza cultural ou de comércio, previamente aprovados pelo Banco de Desenvolvimento do Estado do Espírito Santo (BANDES).

O Fundap estimulou a formação de várias empresas – chamadas até os dias atuais de *fundapeanas* – e companhias *tradings* que viram nele a possibilidade de incrementar seus negócios de comércio exterior, e estabelecer sedes ou filiais em território capixaba. Produtos como borracha, madeiras finas, cobre e químicos passaram a fazer parte da pauta de importações, via Fundap, dos portos de Vitória e de Vila Velha. Ainda assim, o cenário do comércio exterior capixaba via-se restringido pelo protecionismo à indústria nacional.

Dessa forma, o novo modelo requereu mudanças abrangentes e o setor portuário, além de transformações técnicas e operacionais, sofreu uma alteração política administrativa com a passagem da Administração do Porto de Vitória para a Companhia Docas do Espírito Santo em 1983, ação já inscrita no sentido de desburocratizar o funcionamento das estruturas portuárias, bem como para implementar uma política de incentivo às exportações como forma de equilibrar a balança comercial do Brasil.

Porém, no início dos anos 1990, a abertura da economia brasileira revelou à sociedade capixaba as deficiências do seu modelo de desenvolvimento econômico frente ao quadro de mudanças estruturais das economias globalizadas. Dependente das exportações do setor de mineração, siderurgia e celulose, a estrutura portuária do Espírito Santo ainda era mais diretamente adaptada às suas necessidades. O antigo Porto de Vitória, por sua vez, atendia ao embarque de café, cacau, toras de madeira, chocolate e

parte da pequena produção diversificada da indústria no estado, como a moveleira e a indústria química, estas parcialmente vinculadas às operações de *drawback*.¹¹

Neste contexto, a chamada Lei de Modernização dos Portos (Lei Federal 8.630), de 25 de fevereiro de 1993, foi concebida na perspectiva da *integração competitiva da economia brasileira* (ALMEIDA, 1999, p. 13) visando ao aumento de competitividade da economia nacional em decorrência da agilidade de decisões, melhor alocação dos investimentos nos setores produtivos e a organização de uma logística própria de operação dos modais portuários. Suas principais metas eram diversificação, priorização de nichos de mercado e melhoria dos resultados operacionais. (RIBEIRO, 2008).

Esta legislação acompanhou a tendência internacional de institucionalização do conceito de *porto organizado*, concedido a particulares ou explorado pela União, como área construída e aparelhada para a navegação, movimentação e armazenagem de mercadorias, movimentação de passageiros, com tráfego e operações sob jurisdição de uma autoridade portuária. Essa lei abriu caminho para o arrendamento de áreas portuárias que induziriam investimentos privados em dragagem, aparelhamento e operação nas zonas primárias e secundárias (fora da retroárea do porto), e permitiu redinamizar portos sucateados por falta de investimento público. (RIBEIRO, 2008). Portanto, a natureza das transformações urbanas ocorridas em Vitória relaciona-se, embrionariamente, às mudanças ocorridas a partir da criação do Fundap e ao incremento das atividades portuárias de vinte anos antes e com o incremento do comércio exterior capixaba ocorrido com a abertura econômica dos anos 1990 no Brasil, com fortes impactos sobre a estrutura portuária do estado do Espírito Santo.

¹¹ O regime aduaneiro especial de *drawback* foi instituído no Brasil pelo Decreto-lei nº 37/66, de 21 de novembro de 1966. Esse mecanismo é usado para a importação de matérias-primas com favorecimento ou isenção de impostos de importação, com a condição de serem usadas como componentes de produtos destinados à exportação. O *drawback* funciona como um incentivo às exportações, pois reduz os custos de produção de artigos exportáveis, tornando-os mais competitivos no mercado internacional.

Neste período, a região da Grande Vitória foi dotada de uma infraestrutura de transportes intermodal bastante atrativa, contando com um sistema de transportes ferroviário e marítimo de bom nível, embora ainda apresente diversas deficiências, sobretudo no modal rodoviário. Por fim, ocorreu uma significativa reestruturação empresarial ao longo dos últimos 20 anos, composto de empresas capixabas que se expandiram em outros mercados. (SIMÕES, 2002, p. 241). Ou seja, a abertura do mercado brasileiro à economia global propiciou maciças inversões na atividade empresarial, o que fortaleceu a posição do Espírito Santo no *ranking* nacional de atividades portuárias motivando aquecimento em serviços portuários como movimentação de cargas, desembarço aduaneiro etc., chegando a aumentar a oferta de empregos nas zonas portuárias primárias e secundárias.

Foi no setor de importação que se processam as maiores mudanças. Em 1993 o Espírito Santo ocupava a sexta posição em negócios no comércio exterior brasileiro – importação e exportação, destoando de sua característica de *pequeno estado*. Apenas neste ano fiscal o montante de negócios efetuados atingiu US\$ 2,9 bilhões, sendo US\$1,7 bilhão em exportações e US\$ 1,2 bilhão com as importações (SINDIEX, 2002:13). Isso só foi possível graças ao incessante trabalho conjunto de autoridades constituídas, do poder político de grandes empresas e da estratégia logística que passou possibilitada pela recriação de uma Inspeção da Alfândega do Porto de Vitória. Passada a euforia das importações de veículos ante a montagem de fábricas no Brasil o comércio exterior capixaba buscou nova pauta de mercadorias agregando a ela, entre outros, produtos como tecidos de poliéster e malha, fio de poliéster, leite em pó, secadores para madeira, escavadeiras, vinhos, cremes de beleza, cosméticos e perfumaria, medicamentos, luvas cirúrgicas, máquinas e equipamentos, resinas e matéria-prima para indústria.

Além disso, a exportação também cresceu em volume e se diversificou para mais de 100 itens. Além dos produtos tradicionalmente vendidos - minério de ferro, aço, celulose, carvão e café – novos produtos vieram se somar à pauta. É o caso das placas de granito, ladrilhos de cerâmica, chocolates, móveis de madeira, peróxido de hidrogênio (água

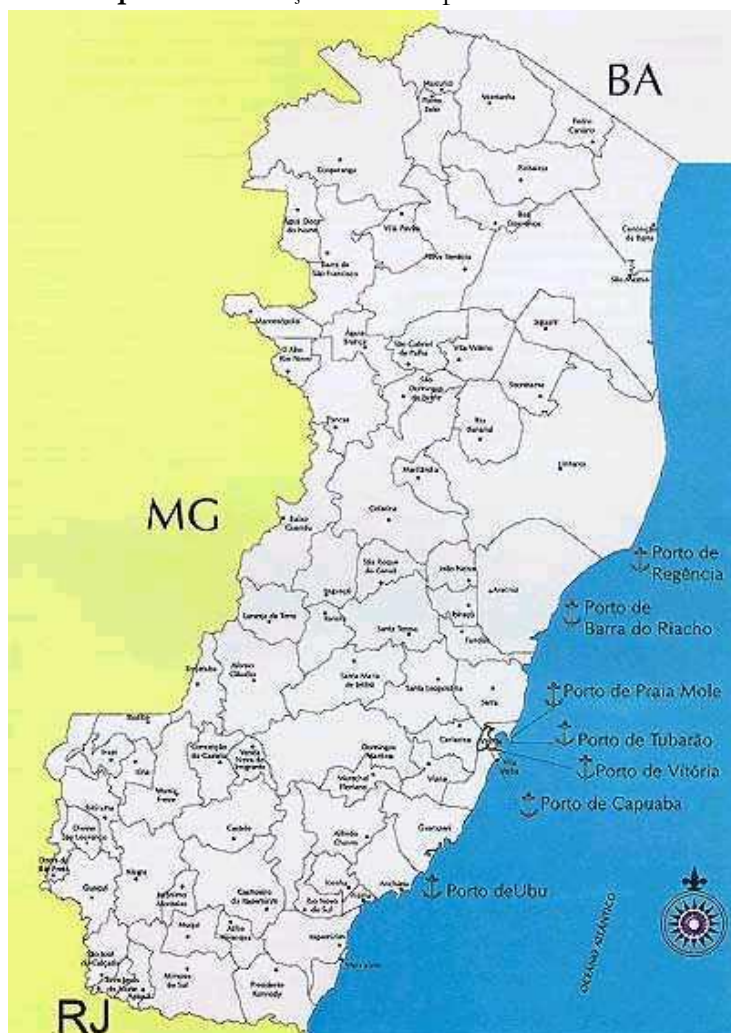
oxigenada), sucos de fruta, álcool etílico, calçados de borracha, raízes e tubérculos, maiôs e biquínis, ceras de abelha, reservatórios e cisternas, material para construção e corais, conchas e carapaças de moluscos.

Atualmente, 9,13% do valor exportado e 4,95% do valor importado pelo Brasil passam pela estrutura do chamado Porto de Vitória, na verdade um amplo complexo logístico que supera a área geográfica da Grande Vitória, composto pelos seguintes terminais e recintos alfandegados em zona primária: 1- Porto Organizado de Vitória (Codesa); 2 – Terminal Privativo de Ponta do Ubu (Samarco Mineração S/A); 3 – Instalação Portuária Pública (Peiú SPE S/A); 4 – Instalação Portuária Privativa (CPVV); 5 – Instalação Portuária Pública (Hiper Export Terminais Retroportuários S/A); 6 – Terminal Privativo Marítimo de Ferro Gusa (CVRD); 7 – Terminal Privativo de Carvão em Praia Mole (CVRD); 8 – Terminal Privativo de Produtos Siderúrgicos em Praia Mole (ArcelorMittal Tubarão/Açominas/Usiminas); 9 - Terminal Público de Vila Velha (IVV S/A); 10 – Terminal Privativo de Tubarão (CVRD); 11 – Terminal Privativo de Barra do Riacho (Portocel S/A) e; 12 – Silos metálicos para grãos em Capuaba (Rhodes S/A). (ALFÂNDEGA, 2007).

Na zona secundária, o complexo é formado por 3 Portos Secos: Vitória I (permissionário: Coimex Logística Integrada S/A), Vitória II (permissionário: Companhia de Transportes e Armazéns Gerais – Silotec) e Vitória III (permissionário: Terca–Cotia Armazéns Gerais S/A). A estrutura logística compreende ainda o Terminal Intermodal da Serra (TIMS), voltados ao sistema de abastecimento nacional e ao mercado internacional, e dez Recintos Especiais para Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex): Multilift Terminais Ltda; Seltimar Serviços Especiais de Logística de Transportes Ltda; Armazéns Gerais Carapina Ltda; Interport Transporte e Serviços Intermodais Ltda; Flexibrás Tubos Flexíveis Ltda; Polimodal Transportes e Serviços Ltda; Cafeco Armazéns Gerais Ltda; Centronorte Armazéns Gerais Ltda; FA Transportes & Serviços Intermodais Ltda e TCG – Terminais de Cargas Gerais Ltda (*Idem*).

Assim se compõe o Complexo Portuário do Espírito Santo que hoje oferece as melhores e mais variadas opções em serviços portuários disponíveis na América Latina. O mapa I mostra a localização de algumas unidades deste Complexo Portuário no litoral do Espírito Santo.

Mapa I: Localização do Complexo Portuário de Vitória



Fonte: Acervo da CODESA.

No total, os portos capixabas movimentam em torno de 45% do PIB estadual sendo o segundo maior complexo exportador em valor, e o segundo maior importador do Brasil em termos de impostos arrecadados. É também o maior complexo em movimentação de cargas e o que tem maior número de berços, portos organizados (incluindo os *portos secos*) do Brasil e da América Latina (CODESA, 2009).¹²

Nessa perspectiva, a modernização dos portos se inscreve em uma dinâmica que envolve a capacidade técnica operacional, associada à agilidade, traduzida pelo aumento da capacidade dos navios, por ganhos em velocidade de embarque-desembarque, por uma diminuição significativa do custo do frete e pela conexão logística entre as áreas primárias e secundárias, contribuindo para o encurtamento relativo das distâncias para os homens, mercadorias e informações (Monié; Vidal, 2006). Este é o perfil que o Complexo Portuário do Espírito Santo busca apresentar diante da elevada tecnologia que a modernidade impõe ao setor portuário e à navegação transoceânica, aliada ao avanço dos portos especializados de alta produtividade.

No sentido da relação cidade/porto e os novos desafios predominantes a partir das últimas décadas do século XX aliados à modernização/industrialização/globalização - podemos dizer no caso do Espírito Santo, começa a se criar uma nova cultura caracterizada pelo estabelecimento do processo de interação entre os agentes sociais, como elemento básico para definição de uma nova sintonia entre Vitória e seus portos. Mesmo estabelecida como uma relação quase sempre conflituosa não é consumado o divórcio entre eles. Os sujeitos sociais iniciaram um diálogo e surgem propostas de ação conjunta buscando um novo entrosamento entre as demandas da cidade e o espaço privilegiado onde se encontram as instalações portuárias, principalmente pelo viés cultural e do lazer, que vem tomando forma em Vitória.

¹² Informações locacionais, técnicas e operacionais do Complexo Portuário do Espírito Santo, veja: <http://www.codesa.gov.br/complexo.pho#>.

A importância da interação dos portos com a urbe Vitória deve ser vista numa visão de futuro, privilegiando a relação cidade-porto, onde se cruzam no mesmo espaço de interesses interligados em favor do desenvolvimento o porto (com seu componente maior orientado para as relações econômicas, projetando a cidade em âmbito nacional e internacional) e a cidade (conciliando o desenvolvimento econômico com as condições de vida da população). É aqui que deve ser considerado um novo conceito, o de *metrópole portuária*, em um novo paradigma de desenvolvimento.

Considerações finais

O processo de expansão e modernização do Porto de Vitória, abordado neste artigo no âmbito da dinâmica industrial do Espírito Santo iniciada na década de 1940 reforça a nossa compreensão no sentido de que as grandes cidades portuárias no Brasil, para promoverem o seu desenvolvimento no cenário nacional e internacional, dependeram da funcionalidade e da modernização de seus portos aliados ao crescimento econômico de sua hinterlândia regional.

Partindo do princípio que as cidades portuárias sempre constituíram um suporte fundamental no processo de desenvolvimento econômico-social, com as exigências às novas estratégias do processo de industrialização e urbanização, as mesmas deveriam estar em sintonia com os objetivos comuns conjugados na relação cidade-porto. Para atender às exigências dos setores mais dinâmicos da economia os portos evoluíram buscando maior racionalidade operacional e técnica interligando sua estrutura e a capacidade geoeconômica às novas estratégias do desenvolvimento.

Foi o caso do Porto de Vitória, que durante quase um século se destacou como um porto eminentemente cafeeiro, e a partir do final da década de 1940 iniciou a passos largos um salto qualitativo e quantitativo com a expansão dos terminais especializados para a exportação de minério. A

reestruturação produtiva do Espírito Santo, apoiada nas suas potencialidades portuárias, criou um novo espaço econômico internacional para o estado promovendo uma ampla mudança sócio-econômica na cidade de Vitória e nos municípios da sua região metropolitana, e no setor portuário.

No contexto portuário nacional, o Porto de Vitória prosseguiu ao longo do tempo com uma trajetória evolutiva de crescimento, expansão e modernização direcionando-se para um maior equilíbrio com a realidade conjuntural dos portos brasileiros, funcionando como um ponto de junção entre os dois sistemas de transportes: marítimo e terrestre conjugados ao alargamento de sua hinterlândia.

No conjunto das transformações ocorridas no final do século XX e início do século atual, o Complexo Portuário do Espírito Santo se integra à nova configuração da economia globalizada e reflete seus impactos diretamente nas funções urbano-ambiental das cidades onde os vários portos estão alojados para conformar uma *metrópole portuária* composta pela ilha-capital (Vitória) e cidades de seu entorno. Notadamente, no caso dos portos localizados na região da Grande Vitória, estes impactos estão ligados aos grandes empreendimentos industriais que direcionaram os espaços da cidade na lógica dos circuitos de produção da economia moderna e da dinâmica portuária globalizada.

Na era da globalização e da relevância das atividades das redes de articulação e circulação de bens e informações, na relação cidade-porto difícil é materializar os elos que identificam uma ativa interação do porto com a cidade em amplos cenários - da produção, da circulação e do planejamento com visão no futuro – tratando-se dos impactos da expansão portuária e dos grandes empreendimentos sobre o meio ambiente e a qualidade de vida da população. Essas ações representam o sentido moderno da relação cidade-porto no contexto das cidades portuárias, como é o caso de Vitória, uma das mais antigas cidades com tradição portuária no Brasil, que tem o porto como centro dinâmico e com ele é fortemente integrada.

Referências

- ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE VITÓRIA. **Relatório de Atividades de 1948**. Vitória, 1948.
- _____. **Relatório de Atividades de 1966**. Vitória, 1966.
- ALFÂNDEGA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL NO PORTO DE VITÓRIA. **Boletim Alfândega da Receita Federal no Porto de Vitória**. Vitória: ALF-VIT/Revista Aduana Brasil Magazine, 2007.
- ALMEIDA, Eduardo S. de. Mudança institucional e estrutural na economia brasileira no início dos anos noventa. **Análise Econômica**, Porto Alegre, v.17, n.31, mar. 1999, p.1-33.
- ALMEIDA, Paulo Roberto de. A economia internacional no século XX: um ensaio de síntese. In: **Revista Brasileira de Política Internacional**. Vol. 44. n.º. 1, Brasília: Jan/Junh. 2001. p 112-136
- BAER, Werner & PAIVA, Cláudio. A vacilante economia brasileira: estagnação e inflação durante 1987-93. In: BAER, Werner. **A economia brasileira**. 2. ed. São Paulo: Nobel, 2002, p.210.
- BITTENCOURT, Gabriel; NETO, Agnelo. **Espírito Santo: um estudo atual sobre a conjuntura do Estado e seus fundamentos políticos e econômicos**. Vitória: ABIO/BANDES, 2002.
- CAMPOS, Martha . *Porto de Vitória (ES): do cais ao complexo*. In: **Anais do XXIII Simpósio Nacional de História: Guerra e Paz**. Londrina: Ed. Mídia, 2005.
- COSTA, Emilia Viotti da. **Da monarquia a Republica: momentos decisivos**. 8ª ed. São Paulo: UNESP, 2007.
- FRAGOSO, João Luis. O império escravista e a economia dos plantadores. In: **História Geral do Brasil**. LINHARES, Maria Yedda (org.). Rio de Janeiro: Campos, 2005. p.131-176.
- GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Secretaria de Planejamento. **Diagnóstico e perspectiva da economia do Estado do Espírito Santo**. Vitória: 1975.

- GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO: Instituto Jones dos Santos Neves. **Articulação sócio-econômica do Estado do Espírito Santo**. Vitória: 1987.
- KNAUSS, Paulo. In: SANTOS; LENZI (orgs.). **O porto e a cidade: o Rio de Janeiro entre 1565 e 1910**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2000. p. 9-10 (apresentação).
- MACHADO, T.; ANDRADE, João Gabriel Nascimento; PONTES, Emílio Tarlis Mendes; NOVA, F. V. P. V. O Espaço de Fluxos e novas materialidades: o porto de Suape- PE. In: **Anais de Encontro dos Geógrafos da América Latina**, EGAL 2009.
- MATOS, Maria Izilda Santos de. Santos, o porto do café: cidade, cotidiano e trabalho. **Estudos Ibero-Americanos**. PUCRS, v. XXX, n. 2, p. 9-26, dezembro 2004.
- MONTEIRO, Jerônimo de Souza. **Mensagem do Presidente do Estado do Espírito Santo**. Victoria: Imprensa Oficial, 1909.
- MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S.C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**. Vol. 40.ano 6. RJ, Nov/Dez. 2006.
- MORAES, Isaac Ribeiro de. **Cidades portuárias sustentáveis. Integração porto/cidade. Veículo para sustentabilidade**. Santos: Universidade Católica de Santos, 2008 (Dissertação de Mestrado).
- PAULA, Ricardo Zimbão Affonso de. Indústria em Minas Gerais: origem e desenvolvimento. **Anais do X Seminário sobre economia mineira**. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 2002.
- PAIVA, Vanilda. Sobre o conceito de “capital humano”. **Cadernos de Pesquisa – Inep**, São Paulo, n. 113, jul. 2001, p. 185-191.
- RIBEIRO, Luiz Cláudio M. **O casamento das elétricas capixabas**. Tese (doutorado em História). Rio de Janeiro: UFF-RJ, 2003.
- RIBEIRO, Luiz Cláudio M. (org.). **A serventia da casa**. A Alfândega do Porto de Vitória e os rumos do Espírito Santo. Fotografias de David Protti. Vitória: Sindiex, 2008.

- RIBEIRO, Luiz Cláudio M. e PROTTI, David. **Relatório Final de Pesquisa** [apresentado à RFB do Porto de Vitória]. Vitória: jul. 2008.
- SANTOS, Fábio Alexandre dos. A urbanização da cidade de São Paulo: trabalhadores, ocupação do espaço e salubridade, 1911-1930. **Territórios e Fronteiras**, Mato Grosso, v. 6, n. 2, p. 169-188, 2005.
- SIMÕES, Roberto Garcia. Desenvolvimento econômico do Espírito Santo no século XX. In: BITTENCOURT, Gabriel (Org.). **Espírito Santo: um painel da nossa história**. Vitória: EDIT, 2002, p. 241.
- SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró. **O porto de Vitória: expansão e modernização 1950-1993**. Vitória: CODESA, 1994.
- _____. **O desenvolvimento do porto de Vitória 1870-1940**. Vitória: CODESA, 1995.
- _____. **Industrialização e empobrecimento urbano: o caso da Grande Vitória, 150-1980**. Vitória: EDUFES, 2001.
- SOARES, Eliana Miranda Araújo da Silva; MOREIRA, Fernando Diniz. Preservação do patrimônio cultural e reabilitação urbana: o caso da zona portuária da cidade do Rio de Janeiro. **Revista Da Vinci**, V. 4, N. 1, Curitiba: 2007. p.101-120.
- SINDIEX. **O comércio externo no desenvolvimento capixaba: a contribuição do sistema Fundap – 1971-2001**. Vitória: Sindiex, 2002, p. 13. (Cadernos do Sindiex – 2).