

Ensaio sobre um recinto à beira-mar: processos transformativos da forma e vida urbana

Essay on a seaside enclosure: transformative processes of urban form and life

Martha Machado Campos
(PPGAU-UFES/CAPES)

Resumo: Este ensaio associa estudos de história urbana ao setor portuário mais antigo da cidade de Vitória, no centro histórico da capital. Apresenta em perspectiva histórica documentação iconográfica sobre os processos transformativos da área em periodização desde o Brasil colonial até o século 21. Tomados como elementos morfológicos da cidade, o recinto delimitado composto pelas bordas da Baía de Vitória, Praça Oito de Setembro e Cais Comercial de Vitória evidencia mudanças da forma urbana de cada época, de maneira indissociável ao limite de borda à beira-mar e modos vida do lugar.

Palavras-chave: cidade; porto; morfologia urbana.

Abstract: *This essay connects urban history studies to the oldest port sector in the city of Vitória, located in the historic center of the capital. It offers a historical perspective through iconographic documentation on the transformative processes of the area, spanning from colonial Brazil to the 21st century. Viewed as morphological elements of the city, the delimited area comprising the edges of Vitória Bay, Oito de Setembro Square, and the Vitória Commercial Quay highlights changes in urban form over time, intrinsically tied to the seafront boundary and the daily life of the place.*

Keywords: *city; port; urban morphology.*

DOL: <https://www.doi.org/10.47456/rf.rf.2132.49291>

Notas iniciais¹

Este ensaio nos permite associar questões advindas dos estudos de história urbana ao setor portuário mais antigo da cidade de Vitória, capital do Estado do Espírito Santo. Para tanto, se detém em documentação iconográfica sobre a formação e as mudanças da materialidade do conjunto construído portuário incrustado no centro histórico principal da capital capixaba. Os registros iconográficos em perspectiva histórica são tomados como dispositivos que buscam reconhecer processos transformativos da forma urbana distintiva do sítio, a partir da relação entre o centro histórico e o Porto de Vitória.

Importante sinalizar, que contamos com acúmulo prévio de pesquisas consolidadas da autora. O ponto basilar que unifica pesquisas anteriores remete a abordagens de cunho urbanístico, que abrangem questões acerca da relação cidade e porto, entre as quais destacamos a proteção do patrimônio público edificado de antigos setores portuários ociosos ou desativados – total e parcialmente – de cidades brasileiras litorâneas de origem colonial. A compreensão de patrimônio público edificado adotada, foi antecedida por estudos acerca da noção de patrimônio histórico-cultural, sobretudo, do patrimônio industrial quando reconhecido o papel das infraestruturas portuárias como herança cultural da cidade (CAMPOS, FIM e SORTE, 2018).

Nos interessa reter a problematidade contida na conservação do patrimônio público edificado, em risco de desaparecimento, venda ou privatização, a exemplo das edificações e infraestruturas do Porto de Vitória, localizadas no setor insular do porto. E ainda, tomados como elementos morfológicos da cidade, o recinto delimitado para estudo é composto pela Baía de Vitória, Praça Oito de Setembro e Cais Comercial de Vitória.

Vitória é um raro exemplar das primeiras vilas e cidades brasileiras, com fundação entre as décadas de 30, 40 e 50 do século 16. Está entre as três capitais brasileiras de fundação mais remota do Brasil Colônia, tendo à frente Recife e Salvador. O sítio fundacional da capital capixaba tem pouco, ou quase nada, dos elementos e conjuntos urbanos conservados com características originais. Expandir a área de incidência para proteção desse sítio, além do setor portuário, constitui um dos nossos apontamentos de interlocução com estudos sobre processos urbanos transformativos de sua morfologia.

Ainda a título de introdução, ao desdobrarmos nossa abordagem para pensarmos sobre a garantia da reocupação, reapropriação e reutilização

1 Este artigo integra o Relatório Final de Pesquisa de Estágio Pós-Doutoral Porto na cidade: tensionando paisagens – Rio de Janeiro (RJ) e Vitória (ES), desenvolvido pela autora no PROURB-UFRJ, com supervisão de Lilian Fessler Vaz e apoio de bolsa de estudos PDS-FAPERJ (CAMPOS, 2017). Compõe ainda material produzido como ampliação dos resultados do 6º Workshop do PNUM/Portuguese Network of Urban Morphology 2020-2021: Da história à análise. Da análise ao projeto, em específico, da Oficina Área 4: Porto de Vitória, coordenado pela autora.

sistemática, inclusiva e democrática dos espaços herdados da área do Porto de Vitória e imediações, se constata que tal questão não é recente, pelo contrário, perdura em torno quase de 30 anos no campo institucional de sua proteção e salvaguarda.²

Uma periodização, um tema e um recinto

Vitória, e demais cidades de condições geográficas similares, deve sua configuração territorial originária aos elementos da natureza – recursos hídricos, relevos e vegetação-, mas também a atmosfera climática, aos ventos. A época do Brasil colônia, o continente europeu preconizava tecnicamente os requisitos e mecanicismos de colonização e os portugueses eram um dos protagonistas desse processo. Era preciso que condições naturais fossem favoráveis, de acesso fácil e estratégica na formação de nucleações e assentamentos de defesa nas colônias. No Brasil, a ocupação portuguesa teve início no litoral e, assim, concomitantemente, garantia o controle de acesso ao interior do território.

A ocupação tanto melhor seria se fosse reconhecida como estruturante a preexistência de um porto natural. Pode-se dizer que a cidade de Vitória existe depois do porto, tal como sentencia Figueiredo (2005), estudioso da cidade e do porto do Rio de Janeiro, ao dizer: “Antes da cidade, o porto”. Não o porto estruturado como infraestrutura que reconhecemos em Vitória somente a partir do início do século 20, como dito, é o porto natural, que figura como a matriz da natureza determinando a ocupação do território, tendo em vista a formação dos lugares das trocas, intercâmbios e mercados dos primeiros sítios de perfil portuário à época.

A seguir propomos uma periodização, mesmo que preliminar, de amplo arco temporal.³ Isso a partir do tema cidade-porto associado a épocas que

2 A normativa de proteção do conjunto edificado do Porto de Vitória reconhece o Armazém 1 – no conjunto de cinco armazéns edificados – como patrimônio de interesse de preservação no âmbito do Plano Diretor Urbano do município de Vitória de 1994. É evidente a leitura fragmentada do espaço portuário da área devido proteção de um único exemplar entre os cinco armazéns. Em 2006, o PDU revisa o zoneamento da área central e institui a área portuária como Zona de Equipamentos Especiais – ZEE, assim como propõe diretrizes para um Plano de Preservação da Paisagem para capital capixaba. Porém, novamente desconsidera o valor paisagístico do conjunto edificado do porto e não institui medidas para a proteção dos armazéns na totalidade. Contudo, essa legislação considera a otimização do uso da área, estabelecendo prazo determinado para o desenvolvimento de planos específicos capazes de incrementar a ordenação urbana sem prejuízo da qualidade paisagística do lugar, tal como considerado por Sorte (2016). Ainda nos termos da autora, segundo representante da Câmara de Patrimônio Arquitetônico, Bens Móveis e Acervos do Conselho da Secretaria de Cultura do Estado – Secult, os antigos armazéns do Porto de Vitória não podem ter qualquer alteração, considerando que os mesmos passam por um processo de tombamento desde 2011. Somente em 2020, esse processo indica tendência de ser finalizado, considerando a determinação de tombamento emitida pela Secult, cabendo apenas publicação de resolução do governador do Estado.

3 Devo o refinamento dessa periodização aos participantes do do 6º Workshop PNUM 2020-21: Da história à análise. Da análise ao projeto, durante a Oficina área 4 – Porto de Vitória, que

incluem o período de implantação dos portos no Brasil colonial; os tempos de expansão e modernização das infraestruturas portuárias quando do processo de industrialização brasileiro, no século 20 e; o século 21, com mudanças no papel dos portos vinculadas aos processos de metropolização e mundialização, podendo incluir deslocamento das atividades portuárias de suas áreas de origem.

A periodização identifica certos processos de urbanização ocorridos em Vitória e utiliza, em parte, o Plano de Proteção da Paisagem da Área Central de Vitória (PMV/SEDEC, 2012)⁴ para distinção dos lugares simbólicos⁵ em recorte espacial específico (CAMPOS, 2017). Por um lado, são lugares simbólicos que associam espaços do Porto de Vitória à determinadas práticas socioculturais no sítio, a despeito de alguns deles estarem fora da área delimitada em estudo (Figura 1). Por outro lado, essas práticas socioculturais configuram lugares simbólicos cujo valor e significado cultural são distinguidos em registros materiais e imateriais, em sua maioria de forte referência cultural, tanto para população como para as instituições.

Desse modo, os lugares simbólicos podem ser identificados nos elementos naturais (águas, montanhas, rochas, matas e manguezais), nos espaços públicos (ruas, avenidas, praças e escadarias), nas edificações, áreas e infraestruturas do setor portuário e setores associados as suas atividades diretamente (armazéns e depósitos, silos, cais, píeres e entroncamentos, pátios retroportuários, pátios ferroviários, estações e oficinas, estaleiros, sedes administrativas, citando alguns) e, indiretamente, com a ambiência da ocupação urbana tradicional da área. Essa ambiência, sobretudo na fração insular do porto, situada na capital Vitória, contempla imóveis protegidos - ou não - por meio de dispositivos legais com diversos usos (mistos, residencial, comercial, vazio, estacionamento, serviços, religiosos, hotelaria, centros culturais, institucional educacional, etc.) e em distintos estados de conservação.

De tal modo, os lugares simbólicos acionam práticas socioculturais paradigmáticas deste sítio, a exemplo dos catraieiros, homens que faziam

coordenei nos dias 17 e 18 de março de 2021: as arquitetas urbanistas Karla Garcia, Nathalia Sorte, Tatiana Carletto e Viviane Pimentel; ao arquiteto urbanista Ronaldo Volmer e Hilary Cruz, aluna de graduação em Arquitetura e Urbanismo da Ufes. Na referida oficina utilizamos linha do tempo do Relatório Final de Pesquisa de Estágio Pós-Doutoral que pude desenvolver (ver nota 1), além do subprojeto de iniciação científica Estudos, projetos e planos portuários e urbanísticos da Vitória Metropolitana (ES): um levantamento documental de Hilary Cruz, aluna bolsista edital Pibic-Ufes 2019/2020, que orientei no âmbito da pesquisa Cidade portuária na Vitória metropolitana (ES), que coordeno com apoio do MCTI/CNPQ/Universal 14/2014.

4 O Plano de Proteção da Paisagem da Área Central de Vitória (PMV/SEDEC, 2012) considera a proteção dos referentes paisagísticos naturais e construídos do centro histórico da Capital, no qual o Porto de Vitória é objeto de atenção especial. A autora deste trabalho teve a oportunidade de coordenar este Plano, sendo realizado por equipe técnica multidisciplinar, entre os anos de 2008 e 2012. Constituiu material de base para a revisão do Plano Diretor Urbano de Vitória, aprovado e vigente desde 2018.

5 Utiliza-se do conceito de lugar simbólico no sentido dado por Roberto Lobato Corrêa, em particular, no artigo intitulado Espaço e Simbolismo (Castro; Gomes; Corrêa, 2012).

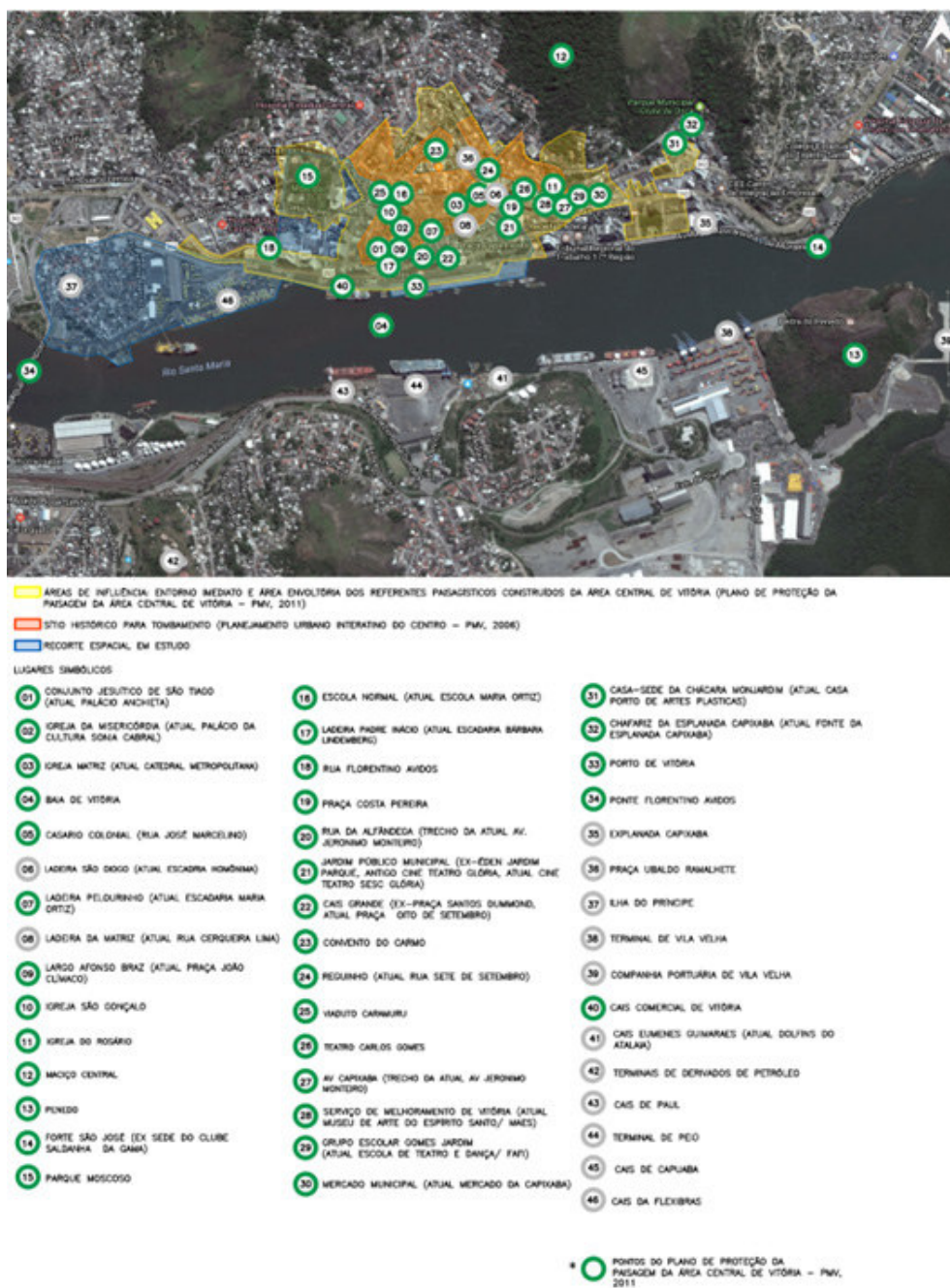


Figura 1. Sobreposição dos polígonos das abordagens indicadas na legenda e identificação de lugares simbólicos da área. Fonte: Campos, 2017.

travessia marítima na Baía de Vitória em pequenos botes ou catraias, há mais de um século, transportando passageiros da capital para cidades vizinhas e vice-versa, pondera Campos (2017).⁶

Dividida em subunidades temporais, a periodização procura expor narrativas sobre ocupação do sítio, a saber: Vila- cais: gênese de ocupação da área (século 16 ao 19); Transição da vila-cais para cidade-porto: anterior à consolidação portuária (século 19); Cidade-porto: consolidação portuária (século 20); Cidade metrópole-porto: transformação do setor portuário (século 21).

Prosseguindo com a ideia de ensaio, delimitamos um recinto composto por três dos lugares simbólicos do sítio, numerados na Figura 1: Baía de Vitória (04), Praça Oito de Setembro (22) e Cais Comercial de Vitória (40). Usamos a mesma referência numérica para outros trechos do texto quanto a localização dos lugares simbólicos.

Posteriormente, apontamentos sobre esse recinto particular, busca inter-relacionar os lugares simbólicos que o constituem, permitindo interlocuções com a forma urbana dada pela Praça Oito de Setembro e pelo setor portuário do Cais Comercial de Vitória, assim como pelo elemento natural Baía de Vitória. Esquemáticamente, praça e setor portuário são reconhecidos como elementos morfológicos, que evidenciam traços da forma urbana de cada época, de modo indissociável ao limite de borda com a Baía de Vitória.

Vila-cais: gênese de ocupação da área (século 16 ao 19)⁷

O início da ocupação da cidade de Vitória remete, como dito, aos meados do século 16, sendo um dos raros exemplos das vilas e cidades brasileiras de fundação colonial. Apresenta sítio constituído por morfologia urbana e estrutura arquitetônica que muito pouco – ou quase nada – sobreviveu aos intensos impactos dos processos de urbanização ocorridos predominantemente nas reformas urbanas dos fins do século 19 e início do 20.⁸

6 Essa atividade foi desativada temporariamente, desde o ano de 2015 até os dias atuais, devido obras do porto.

7 O estudo retrospectivo a seguir expõe, em formato resumido, conteúdo extraído dos relatórios técnicos do Plano de Proteção da Paisagem da Área Central de Vitória (ver nota 4). Expressa ainda conteúdo do artigo Porto/paisagem e porto/território: questões urbanas e processos históricos, da autora em coautoria com Patrícia Stelzer da Cruz (2011).

8 A partir do final do século 19, uma série de portos brasileiros passaram por modernização. Segundo Freitas (2010), essas mudanças eram motivadas por uma política de modernização imposta pela República. Assim um dos objetivos dos administradores públicos era a dissipação da herança cultural dos tempos coloniais: “[...] A implantação desses portos levantou uma série de questões em nível técnico que poderiam ser sintetizadas, principalmente, na necessidade de criação de aterros, no saneamento de área insalubres, na ocupação e urbanização de novos espaços urbanos além do tratamento dos espaços públicos. Tudo isso exigia conhecimento e preparo profissional, para adequação dos impactos da construção do porto ao meio urbano e respectivas transformações na cidade, que deveriam advir do ideário urbanístico vigente na época” (Freitas, 2010, p.23).

Fundada em 1551, Vitória tem na implantação de fortificações e edificações institucionais a gênese de sua ocupação. A vida social e religiosa da antiga Vila de Nossa Senhora da Victória era restrita a parte alta do sítio, circunscrevendo uma colina histórica, sendo intensificada em ocupação ao final do mesmo século, com a chegada da Companhia de Jesus ao Brasil (Monteiro, 2008). Em estudos de silhuetas de desenhos da então vila colonial, Klug (2009) verifica o domínio da horizontalidade das construções civis, os pontos verticais da arquitetura religiosa e a supremacia dos elementos naturais nos primórdios da ocupação de Vitória. As tipologias dos fortes inserem-se no território durante os séculos 16 e 17, e no século 18 é consolidado um amplo sistema de fortificações visando à defesa das minas descobertas no interior do território brasileiro (Derenzi, 1996).

A linha da costa da Baía de Vitória (04) que circunscreve a vila era até então a linha de defesa do território. O cais e a vila colonial não se distinguiram, pelo contrário, eram sobrepostos e integrados, o cais era parte da incipiente estrutura urbana e funcional da vila. De fato, como dito, a Baía de Vitória (04) se apresenta aos portugueses como recorte litorâneo estratégico para implantação de um porto, afirma Araújo Filho (1974). Essas condições distinguem a configuração física da baía, para Monjardim (1995):

Praticamente e quase que por obra exclusiva da natureza, divide-se a baía em três seções. A primeira é a que forma a grande bacia exterior e se prolonga até o Penedo ou Pão de Açúcar. A segunda ou interior começa na estreita garganta e se comprime entre o Penedo e o Forte de São João e termina na Ponte Florentino Avidos, que de passagem pela Ilha do Príncipe liga Vitória ao continente. É este o trecho mais importante, o verdadeiro porto, a bacia de flutuação, onde se ergue a parte mais considerável da cidade, o centro comercial, o cais, os armazéns do porto, etc. A terceira seção ou superior, é bastante desenvolvida e se estende da Ponte Florentino Avidos ao limite externo da baía, onde deságua o Rio Santa Maria. Este trecho é conhecido por Lamerão e com mais propriedade por Estuário do Santa Maria (Monjardim, 1995).

Monteiro (2008) menciona, além das ruas e dos largos, as ladeiras que desciam a colina até o mar, compondo a caracterização da morfologia urbanística da vila. As ladeiras eram antigos caminhos de ligação da parte alta e baixa da vila, a exemplo da ladeira São Diogo (06), a da Misericórdia (07), a Padre Inácio (17), a Senzala ou Tapera e a ladeira da Matriz (08). Conforme Almeida (1992), as senzalas se localizavam ora a beira mar junto aos cais e fortes, a exemplo do Forte São Inácio, ora nas ladeiras, tal como senzala do convento franciscano. Algumas eram próximas ao mar, na época o lugar dos pontos de despejo dos dejetos da vila.⁹

9 Como é sabido, o trabalho escravo era a base para o funcionamento de toda cidade colonial brasileira.

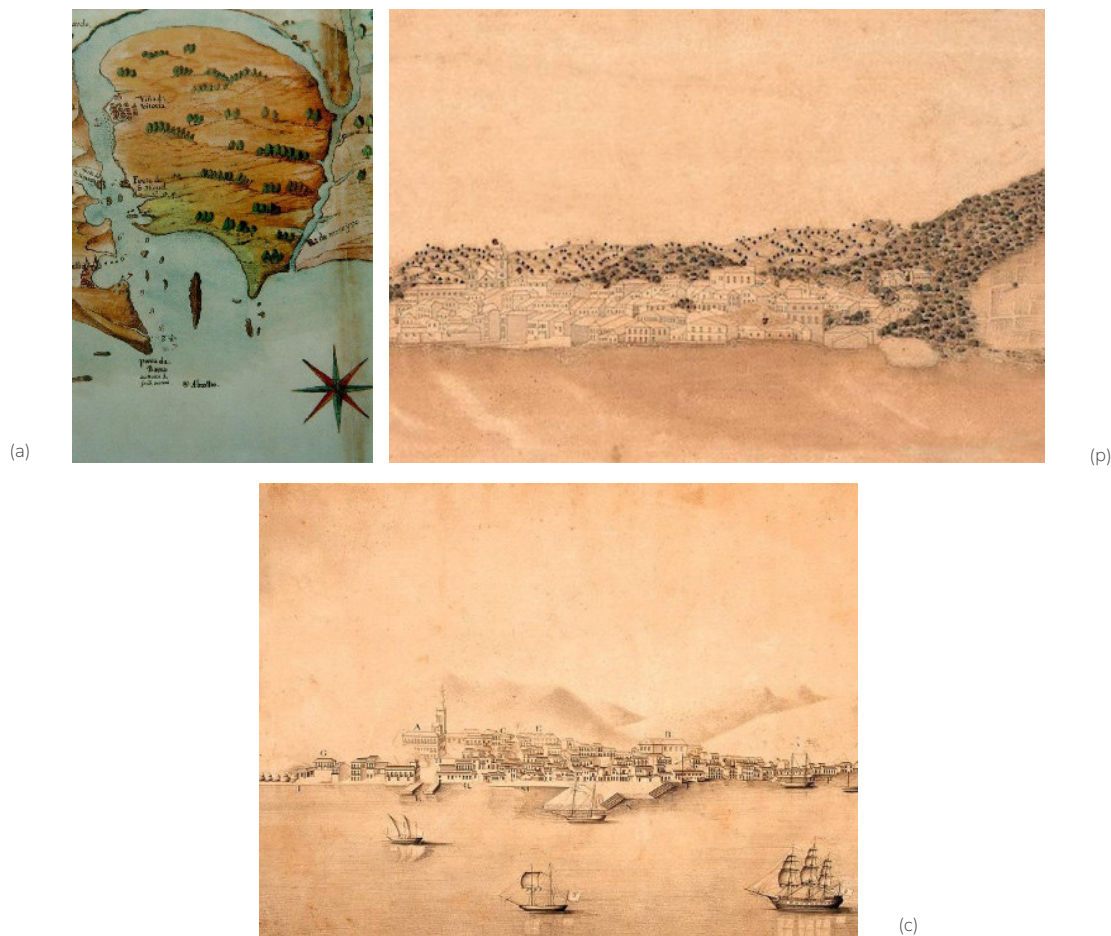


Figura 2. (a) Vitória em cartografia de 1671. Fonte: Miranda (2001), autor João Teixeira Albarnaz e acervo Biblioteca Central da Ufes; (b) “Prospeto da Villa da Vitoria” de 1767. Fonte: Miranda (2001), autor José Antônio Caldas e acervo do Arquivo Histórico do Exército e; (c) “Perspectiva da Villa de Victoria” de 1805. Fonte: Miranda (2001), autor Joaquim Pantaleão e acervo do Arquivo Histórico do Exército.

Vitória permanece uma aldeia até o século 18, com ruas estreitas ocupando a parte alta da vila. As mudanças na parte baixa foram poucas, alguns largos ou os primeiros bancos de areia, nos termos de Monteiro (2008), que junto às fortificações e aos trapiches desenhavam o perfil a beira-mar da época (Figura 2).

Transição da vila-cais para cidade-porto: anterior à consolidação portuária (século 19). No século 19, o Estado do Espírito Santo inicia um gradual processo de desenvolvimento econômico e urbanístico de prosperidade, depois de longo

Cabe destacar a relevância do número de negros escravizados em Vitória, correspondente a cerca de 67% da população, considerando dados do Censo de 1789, segundo dados de Almeida (1992).

período de estagnação. Nos dizeres de Derenzi (1996), na primeira metade do século 19, a cidade se encontra suja, sem esgotos, com lixo nas ruas e matagal nos terrenos baldios. Os limites impostos pelas barreiras naturais da baía, do Maciço Central (12) e dos alagadiços ainda condicionam a ocupação da época.

Entre 1812 e 1819, ocorre o primeiro aterro de Vitória. Novos aterros são efetivados tempos depois, no período de 1882 e 1888, devido políticas de salubridade pública em área conhecida como Mangual do Campinho (15). O perfil de lugar alagado permanece até início do século 20, sendo alterado com urbanização da área em 1912, incluindo a construção do Parque Moscoso (Derenzi, 1996).

Na segunda metade do século 19, o geólogo canadense-americano Charles Frederick Hartt descreve sua chegada na cidade: “Passando o Pão de Açúcar o canal se alarga num espaçossíssimo porto, e, do lado norte, num belo anfiteatro entre morros, está construída a cidade de Vitória [...]” (Hartt, 1941). Reconhecido como o principal símbolo natural da capital capixaba, o referido Pão de Açúcar (13) remonta como marco visual da Vitória colonial, a despeito de estar situado em município vizinho.

As modificações do conjunto arquitetônico e urbanístico do final do século 19 e início do 20 acompanham a aspiração dos políticos capixabas em tornar Vitória independente do Rio de Janeiro, transformar seus antigos atracadouros em um único e grande porto, centralizador de uma grande praça comercial de exportação de café (Siqueira, 1995). Diversos atracadouros de embarcações encontravam-se situados na Baía de Vitória até a década dos anos oitenta do século 19, a exemplo dos Cais Schmidt, Cais das Colunas ou do Imperador (17) e do Porto dos Padres (18) (Freitas, 2010).

Somente no final do século 19 ocorrem as mudanças da cidade colonial com impacto em sua estrutura e morfologia urbana. Nos termos de Monteiro (2008): “[...] a paisagem que deu fama a então quase desconhecida capital capixaba foi marcada não só pelo caráter administrativo e comercial, mas também por funções até então inexistentes ou inexpressivas na cidade, como a educacional e a de lazer – parques, teatros, cinemas”, isso por meio de governos entre 1892 e 1928 (Monteiro, 2008). Definido por Derenzi (1996) como período notável, entre 1889 a 1900, a cidade de Vitória experimenta crescimento significativo de edificações.

Campos (2017) pontua, mediante literatura local, acontecimentos e fatos ocorridos a partir da metade do século 19, que antecipam o processo de implantação do Porto de Vitória no século seguinte. Em 1860, a visita da Família Real a Vitória indica potencial de mudança, em seguida, a criação da Capitania dos Portos em 1865 e, em 1870, da escola de aprendizes de marinheiros. Em 1879 foi inaugurado o sistema de iluminação a gás na cidade; no ano de 1881 aporta o primeiro grande navio estrangeiro em Vitória e o relatório dos primeiros estudos de viabilidade técnica do porto do engenheiro norte americano Milnor Roberts é desse mesmo ano. Em 1886 são realizadas obras do Cais da Alfândega

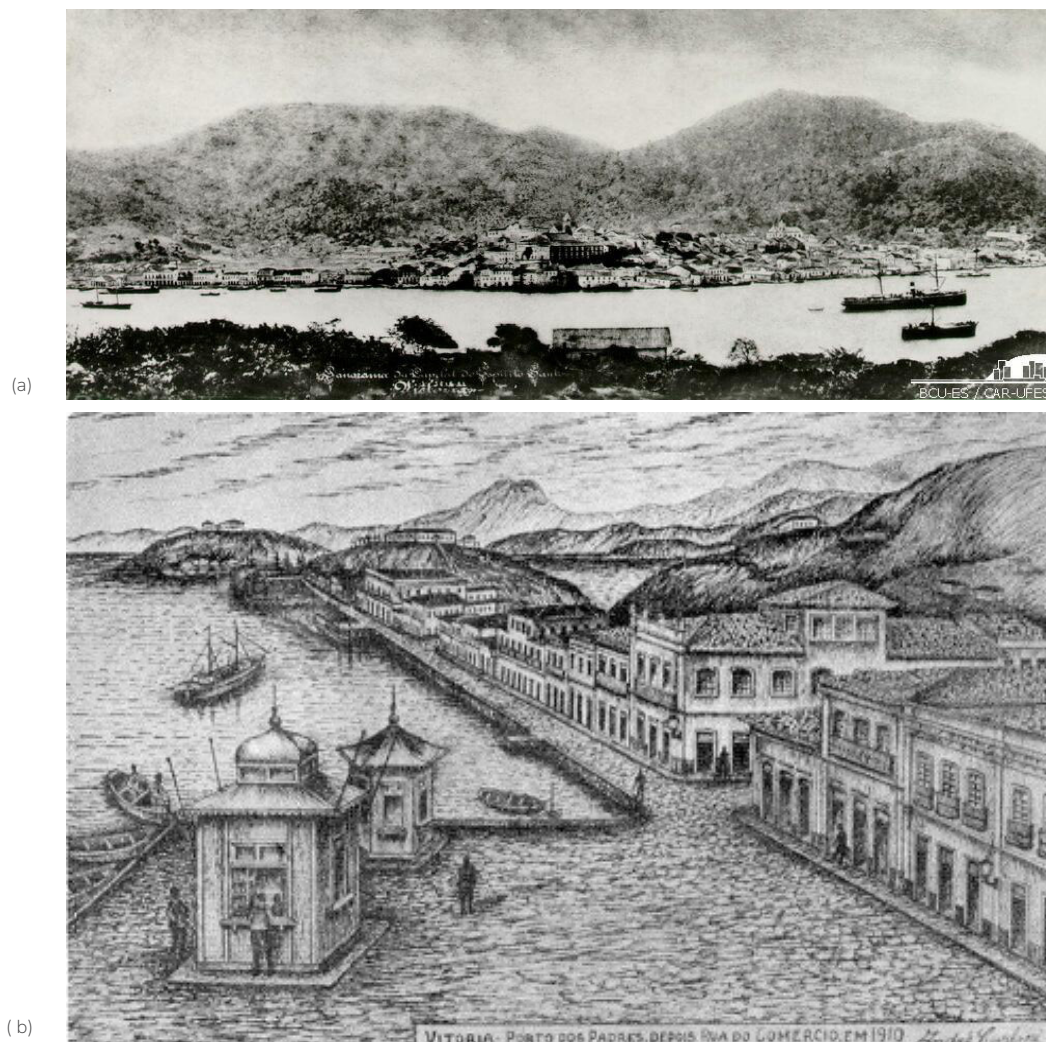


Figura 3. (a) Vitória entre a Baía e o Maciço Central (1888). Fonte: Miranda (2001) e acervo da Biblioteca Central da Ufes; (b) Porto dos Padres e Rua do Comércio, início do século 20. Fonte: Miranda (2001) e acervo do IJSN.

(22); em 1892 ocorrem obras do Cais do Imperador (17) com a Rua da Alfândega (20), fazendo a ligação direta de todas as vias da orla da Baía de Vitória. Gera-se assim acesso entre a Rua do Comércio (18) e o Cais da Alfândega (22), no mesmo ano de criação do primeiro quiosque na cidade. Contudo, somente em 1895, com a Comissão de Melhoramentos de Vitória, de fato são previstas obras de intervenções expressivas da cidade junto ao porto (CAMPOS, 2017).

Entre as poucas intervenções na parte baixa da cidade, destaca-se em 1882, a inauguração do Jardim Público Municipal (21), renomeado em 1890 de Éden Jardim Parque e, em 1896, o Boulevard do Comércio (18). Em 1886, relatos do Inspetor

de Higiene da Província do Espírito Santo em mensagem de governo, notados por Belline (2014), registra indicação de aterramento de áreas, canalização de valas formada por águas dos mananciais do Morro da Fonte Grande (12) e emergência na “[...] construção de um cais em todo litoral da cidade afim de que, aterradas as praias insalubres que constituem o mesmo litoral, desaparecerão os focos de infecção, e o repugnante espetáculo que a todos oferece a vista das mesmas praias [...]” (Beline, 2014, p. 72 apud Espírito Santo, 1886, p. 26). Contudo, ao contrário do discurso oficial, ao investigar ocorrências das práticas recreativas e dos espaços públicos entre 1860 e 1916, Belline (2014) destaca na frente marítima da cidade, a realização de festividades religiosas, cívicas e carnavalescas; a presença de companhias circenses, quiosques e banhos de mar, passeios marítimos e esportes náuticos na baía de Vitória. A seguir, duas imagens referente ao período Vila-cais (Figura 3).

Cidade-porto: consolidação portuária (Século 20)

Época do auge da prosperidade econômica do Estado, devido a monocultura cafeeira, entre as obras de melhorias urbanas, Campos (2017) destaca no ano de 1912, a eletrificação do sistema de transporte de bondes e a inauguração do Parque Moscoso (15), bem como o alargamento da Rua da Alfândega (20), com demolição de casario e construção de edificações ecléticas. Na década de 1920, Vitória se transforma em um canteiro de obras, a exemplo das construções da Praça Costa Pereira (19), Viaduto Caramuru (25), Teatro Carlos Gomes (26), Cine Teatro Glória (21) e a abertura da Avenida Capixaba (27) em ampla perspectiva, rompendo com a morfologia urbana colonial da cidade. Nesta época ruas são alargadas, retificadas, drenadas e pavimentadas e a Avenida Capixaba (27) é o locus de edificações emblemas da modernidade da época, com localização dos edifícios de Serviço de Melhoramentos de Vitória (28), Grupo Escolar Gomes Gardim (29), Mercado Municipal (30), Chácara Monjardim (31), Chafariz da Esplanada Capixaba (32), além dos teatros citados (Campos, 2017).

Os estudos sobre o Porto de Vitória (33) datam entre 1881 e 1906, entretanto, o início oficial de sua construção ocorre em 1911. As obras do porto foram graduais, interrompidas em 1914 e reiniciadas em 1925 (SIQUEIRA, 1995). A implantação dos armazéns altera radicalmente a relação da cidade com a baía, impedindo progressivamente o acesso - físico e visual – dos moradores com o mar. Entre as obras do porto, tem-se a Ponte Florentino Avidos (34), primeira ligação da Capital com o continente, inaugurada em 1928. Na década de 1930, a cidade conta com extensa área de expansão em processo de ocupação, a nova e distante região das praias (Mendonça et al, 2010). Esse período é marcado por práticas intervencionistas, com novos edifícios sobrepostos aos antigos, em ações cujo discurso visam saneamento do espaço coletivo e eliminação de áreas insalubres (Freitas, Almeida, Campos, 2002).

Diferente da vila colonial e seus cais imbricados, a cidade republicana de Vitória

e seu porto ainda se justapõem em dinâmica urbana e portuária, porém tem-se o início de suas especificidades e fraturas tanto espacial como funcional.

O transporte do café das áreas produtivas até o Cais Comercial de Vitória, entre final do século 19 e início do 20, era realizado por via fluvial, marítima e ferroviária. Somente sob o regime republicano, como dito, a capital capixaba passa a ser remodelada por meio de grandes reformas urbanas, dentre essas, as intervenções de ampliação e remodelação do cais do porto. Novas conexões viárias se impõem, promovendo o desenvolvimento urbano permitido pelo acesso a novas áreas e ampliação das modalidades de deslocamento, que eram até então restritas aos bondes a tração animal e transporte aquaviário por meio de pequenos barcos (Campos; Cruz, 2011). As mesmas autoras citam os grandes investimentos em infraestrutura rodoviária, a exemplo da construção de estradas intermunicipais e as pontes da Passagem e Florentino Avidos (34), em evidente articulação política e econômica relativa aos investimentos em infraestrutura portuária e urbana

Siqueira (1984) destaca que durante a década de 1920, devido ampliação da Estrada de Ferro Vitória a Minas Gerais – EFVM- se concretiza o antigo anseio dos políticos locais em fazer do porto de Vitória o principal veículo exportador da produção mineira (Siqueira, 1984). O Porto de Vitória (33), na ocasião, centraliza o movimento comercial do Estado, certamente devido as melhorias e ao crescimento do sistema de circulação e a atuação das estradas de ferro, conclui a mesma autora. Isso comprova, naquele momento, que o Porto de Vitória era potencialmente destinado a exportação de café para o exterior (Siqueira, 1984).

A política de industrialização nacional modifica grande parte das áreas centrais das cidades portuárias brasileiras. A implantação da Companhia Vale do Rio Doce no município vizinho de Cariacica marca, em 1942, o início da exploração de minério de ferro em Itabira (MG) com escoamento pelo Porto de Vitória (33). Nos anos de 1940, a criação do terminal especializado para exportação do minério em Vila Velha, com o Cais Eumenes Guimaraes (41), diversifica a movimentação de cargas, agora delimitada pelas áreas portuárias em ambas as margens da baía (Siqueira, 1995; Campos, 2004).

Na década de 1950, processos de urbanização modificam a área central da capital, a exemplo da realização de aterros na região da Esplanada Capixaba (35). Afirmam-se como principais vetores dessas mudanças, além dos grandes aterros, a ampliação das instalações portuárias, a verticalização das construções e as intervenções desconsiderando o patrimônio cultural edificado ainda existente, citando alguns. Na mesma década, são instalados em Vila Velha três terminais para derivados de petróleo a granel e o Cais de Paul (44) para comercialização de minério fino. Esse último funciona integralmente até 1966, época da inauguração do Porto de Tubarão,

situado em área ao norte e afastada do núcleo de ocupação inicial da cidade (Siqueira, 1994). Para a autora, a transferência do polo de exportação para o Porto de Tubarão marca a era dos grandes projetos industriais articulados ao complexo portuário do Estado.¹⁰

A seguir, prossegue-se da década de 1960 a 1990, com inferências pontuais, nos moldes de uma linha do tempo. Em 60, 70 e 80 vários aterros promoverem novos acessos, sobretudo na reconfiguração territorial da região sul de Vitória, região das imediações da Ilha do Príncipe (37). Em 1973, o Porto de Vitória inicia a obra do Terminal de Capuaba (45), em Vila Velha, e suas operações em 1984. Consolida-se aqui, a separação funcional entre cidade e porto em fins do século 20 (Campos, 2017).

O início dos 1980 até o final do 1990 efetiva a mudança do conceito de porto de interface física de deslocamento, para polo de atração de atividades econômicas multimodais, como agente econômico e elo de cadeia logística (Campos, 2004). Deste modo, a alteração “[...] operacional e política do setor portuário com a Companhia Docas do Espírito Santo; o processo de privatização das grandes empresas e estruturas portuárias; a abertura econômica de incentivo as importações; e a nova legislação brasileira de modernização portuária [...]” configuram os principais fatores de mudanças nos investimentos do setor portuário do Estado (Campos, 2004). A mesma autora, cita a implantação da indústria e Terminal da Flexibras (46) (1986), da Cia. Portuária de Vila Velha (39) (2000), o arrendamento de áreas a empresas privadas para uso retroportuário, os arrendamentos pela Codesa do Terminal de Vila Velha (38) (1998) e PEIÚ (44) (1999).

Cabe lembrar, que a década de 1980 intensifica a perda de investimentos públicos e privados, somado ao processo de desvalorização da área central iniciado nos anos de 1970, gerado sobretudo pelo deslocamento do interesse imobiliário e transferência das atividades comerciais e administrativas para área norte da cidade. A gradativa desvalorização e marginalização da área, se agrava com sua transformação em corredor de passagem, cuja imagem dominante, do ponto de vista da população, é bastante negativa (Freitas, Almeida, Campos, 2002).

Campos e Fim (2015) indicam que a permanente reestruturação produtiva do território, mediante ascensão do imperativo da globalização em fins do século 20, gera os denominados portos secos e terminais industriais intermodais, em sua maioria distantes do setor portuário em estudo. Tem-se o início do processo de interiorização e regionalização do setor portuário no Espírito Santo marcado no ano de 1995, com a criação das Estações de Aduneiras Interior, situadas nos municípios limítrofes a Vitória (Campos; Fim, 2015).

A seguir algumas imagens em mosaico referente ao período Cidade-porto (Figura 4).

10 Oficialmente confirmados (1973), os grandes projetos são consolidados com a expansão das usinas de pelletização da CVRD (1973), a instalação da Companhia Siderúrgica do Tubarão (1983), da Aracruz Celulose (1978) e da Samarco Mineradora (1977).

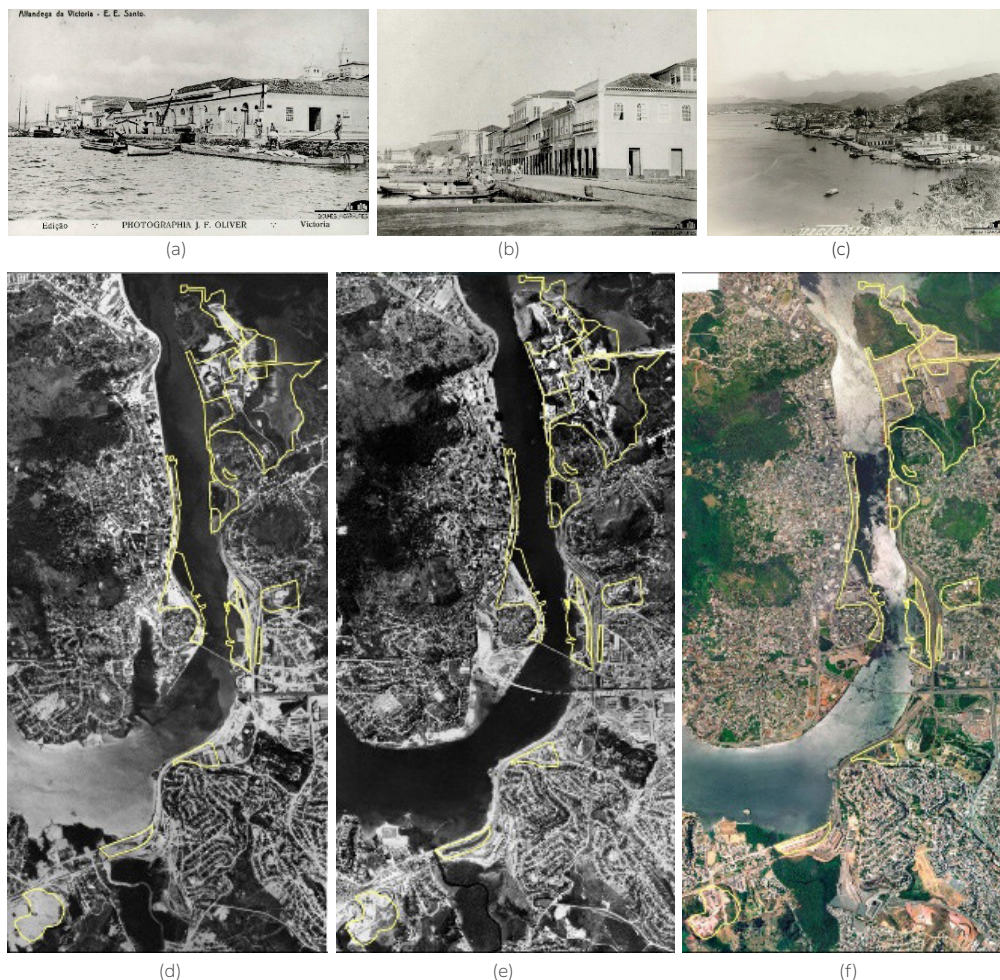


Figura 4. (a) “Alfândega da Victoria - E. E. Santo” (1902) e (b) Instalações de comércio (1909), ambas as imagens com fonte Miranda (2001) e acervo da Biblioteca Central da Ufes; (c) Frente marítima com aterros incipientes (1930). Fonte: Miranda (2001) e acervo do IJSN e; (d, e, f) Sequência de imagens de 1970, 1978 e 1998, todas com delimitação em amarelo da área que compõem a consolidação portuária na Baía de Vitória em 2015. Fonte: Fim (2015) e acervo do Nau-Ufes.

Cidade metrópole-porto: transformação do setor portuário (século 21)¹¹

Nota-se que a atividade portuária do Estado iniciada em Vitória se desdobra para municípios vizinhos. Esse sistema produtivo portuário industrial integra os municípios da Grande Vitória em níveis diferenciados e desigual quanto aos

¹¹ Esta seção reproduz parte do artigo Vitória Metropolitana- ES: a interiorização da atividade portuária, produzido pela autora em coautoria com Minieli Fim (CAMPOS e FIM, 2015).

benefícios e ônus econômicos e urbanos. De fato, termina por configurar um território logístico, cujos impactos de ordem urbana e metropolitana se estendem para além da frente marítima dos portos, afetando menos a capital e mais seus municípios vizinhos. Vimos que o setor portuário associado às atividades industriais caracteriza o perfil econômico da capital, que se expande no século 21, articulando cada vez mais os municípios da Grande Vitória, seja no âmbito econômico, seja na ordenação do território.

Nos termos de Campos (2004), ao longo do tempo, as infraestruturas portuárias e de comércio e serviços de apoio ao setor portuário se expandem para o interior, produzindo o denominado território econômico dos portos, conformando uma nova territorialidade denominada “arco metropolitano”.¹² Constituída por extensas áreas operacionais de agenciamento de polos de comércio e serviços retroportuários, essa territorialidade de configuração interurbana, delimita um circuito/corredor de ligação rododiferroviária entre os portos secos e marítimos da região e decorre das alterações de dispositivos industriais e logísticos vinculados à lógica econômica das exportações e articulações das grandes empresas multinacionais, pontua a mesma autora. Caracteriza-se, para Campos (2004), “[...] como territorialidade local a serviço da macro escala global do comércio internacional. Não institui redes de catalisação social local, e, sim, territorialidades intermitentes de exclusão e de enclave econômico [...]” (Campos, 2004, p. 138-139). Posto isso, são locais com ocupação urbana descontínua e fragmentada, vinculada ao processo de reestruturação dos sistemas e fluxos globais, que por um lado agenciam a lógica produtiva do território e, por outro lado, engendram a desintegração do território local. Isso mediante o incremento de uma ampla rede infraestrutural, que opera “[...] na transformação da distância geográfica pela diminuição econômica e na sinergia corporativa empresarial quanto aos investimentos em áreas especializadas (do global ao local e vice-versa)” (Campos, 2004, p. 138-139).

A principal mudança do período advém do desenvolvimento portuário em escala regional, em outras palavras, do processo de regionalização do setor na Grande Vitória. Demonstra-se ainda com isso, no século 21, o agenciamento continuado de conflitos territoriais locais advindos das alterações do desempenho do setor portuário quando inserido na cidade. De imediato, cabe apontar incompatibilidades entre ocupação e uso do solo urbano expressas pela localização das principais empresas dos setores industrial e serviços, dos espaços naturais protegidos e das áreas das atividades portuárias e retroportuárias da região em estudo ampliado, ou seja, além da área central e de seu porto antigo.

12 O aprimoramento do conceito arco metropolitano “[...] se deve ao contexto da pesquisa MG-ES: Um Sistema Infraestrutural, na ocasião de Workshop realizado na UFMG: Belo Horizonte (MG) e UFES: Vitória (ES), em abril de 2004. Projeto de Intercâmbio Interinstitucional entre UFES e UFMG, Arte/Cidade e laaC (Instituto de Arquitetura Avançada da Catalunha/Espanha), [...]” (Campos, 2004, p. 213).

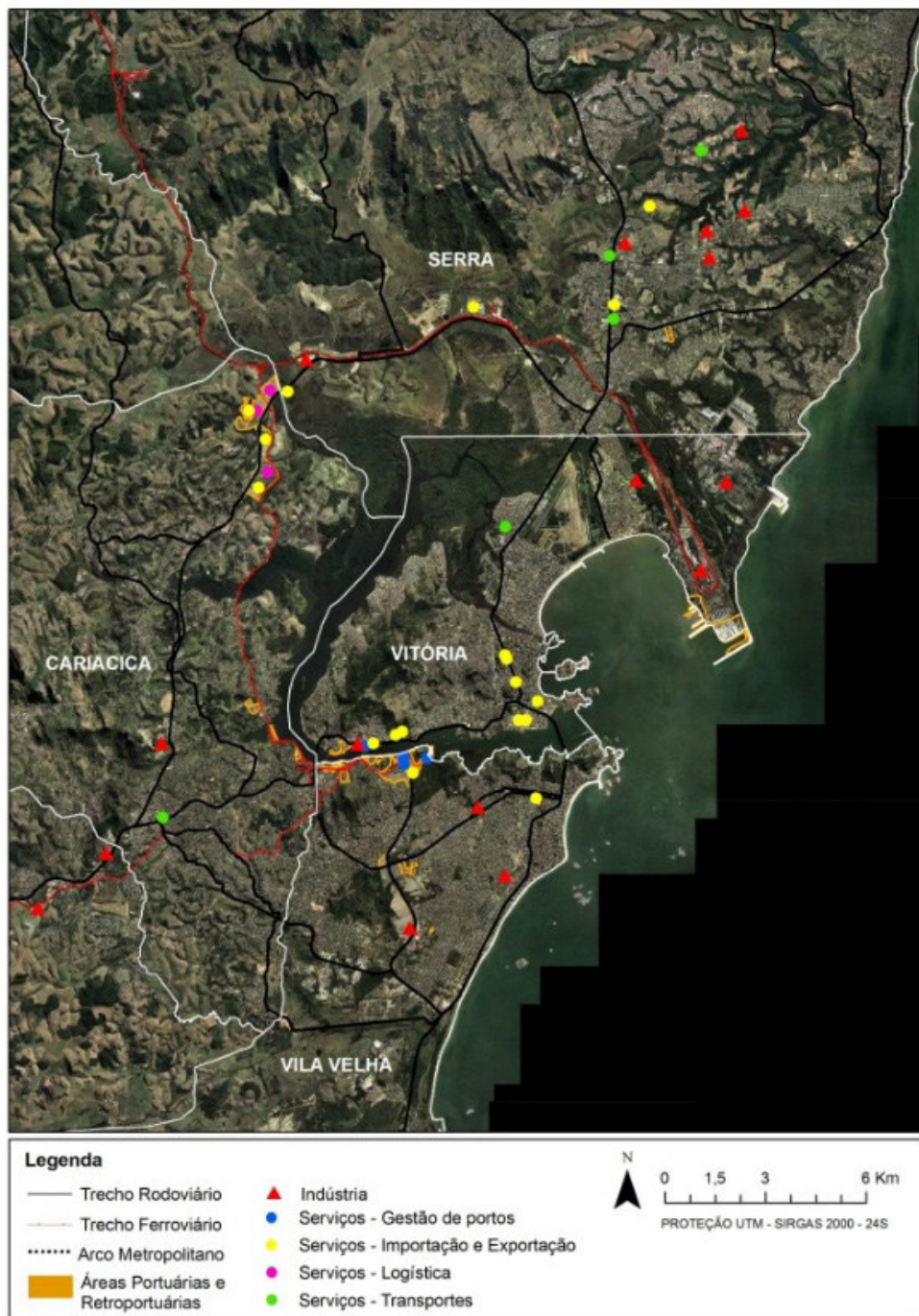


Figura 5: (a) Principais empresas (setor industrial e serviços), áreas portuárias e retroportuárias da região, trechos rodoviários e ferroviários. Fonte: CAMPOS e FIM (2015) e acervo do Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo – Nau Ufes.

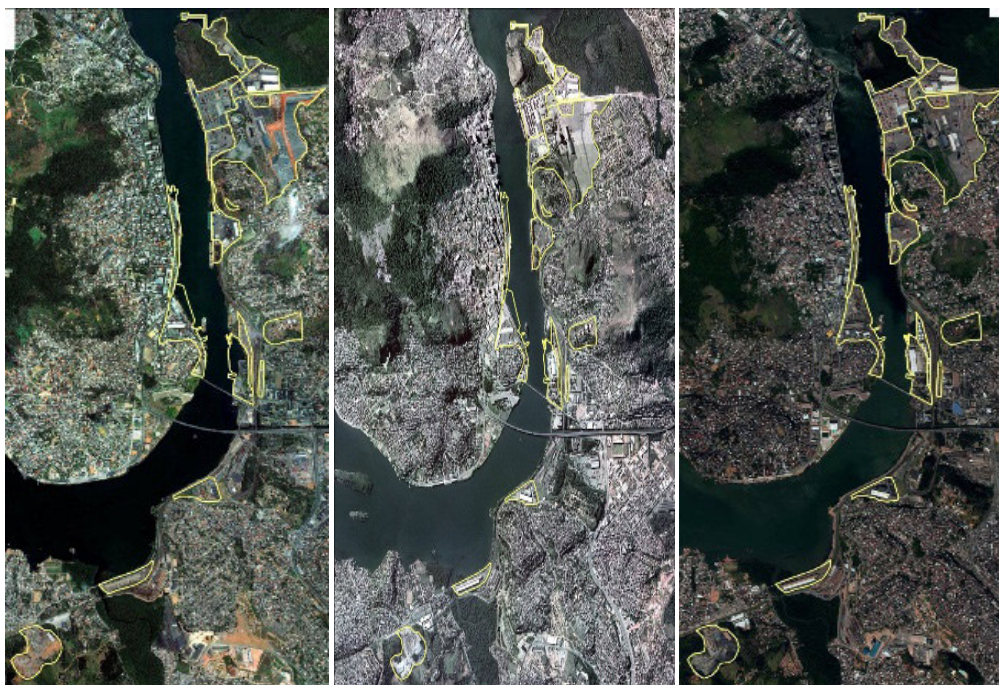


Figura 5 (b). Sequência de imagens de 2005, 2007 e 2012, todas com delimitação em amarelo da área que compõem a consolidação portuária na Baía de Vitória em 2015. Fonte: Fim (2015) e acervo do Nau-Ufes.

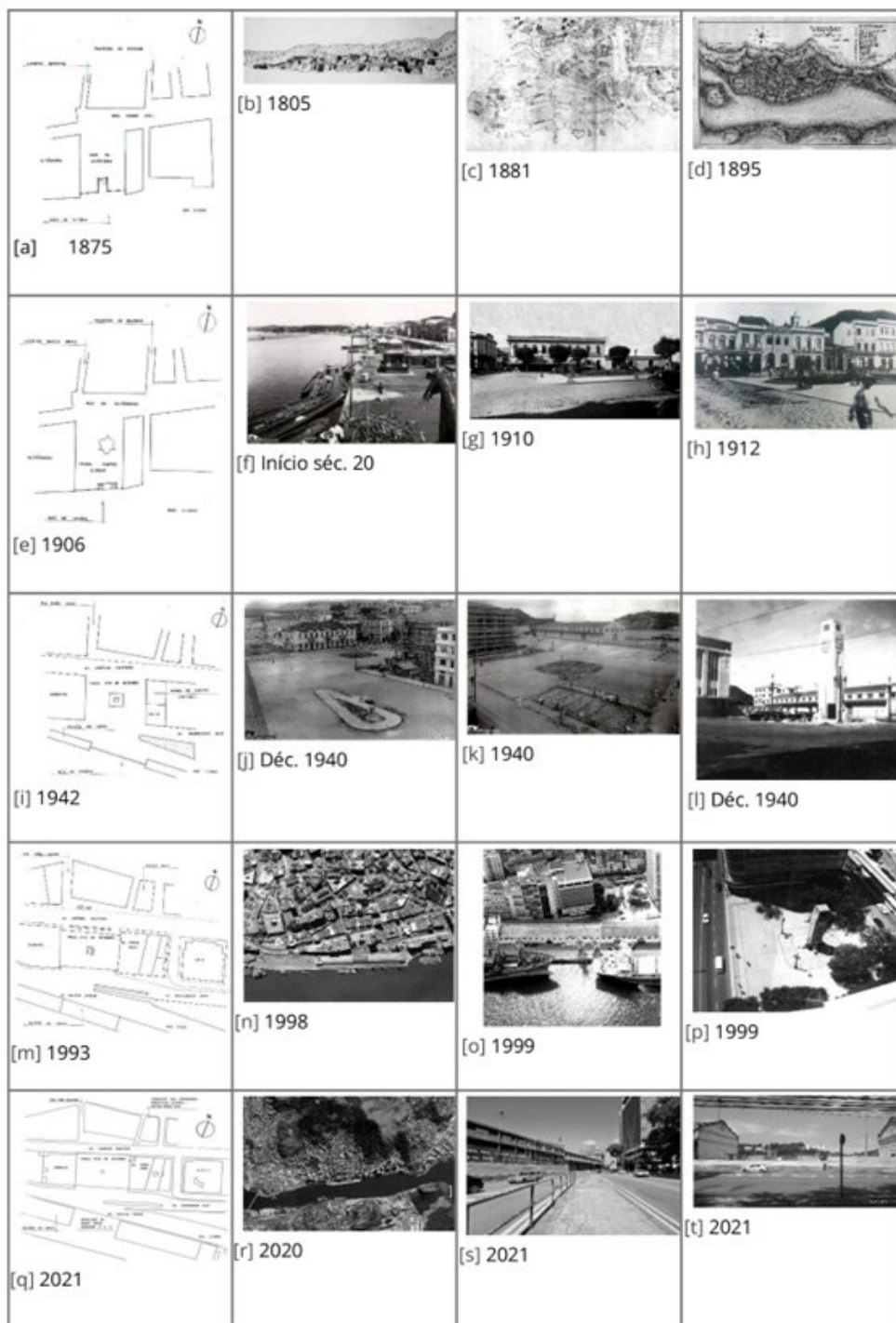
Sendo assim, cada vez mais as dinâmicas das cidades portuárias misturam-se com as das infraestruturas dos portos, e na medida em que essas infraestruturas vão sendo privatizadas, novos espaços emergem e antigos espaços desaparecem nas cidades. Abaixo, mosaico de imagens ilustram o período Cidade metrópole-porto (Figura 5).

Apontamentos sobre um recinto: Praça Oito de Setembro, Cais Comercial de Vitória e Baía de Vitória a partir de interlocuções com a forma urbana

Não à tona, abrimos esta seção com o Quadro 1. A ideia é que possamos exercitar o estudo da forma urbana a partir de um recinto em pequena escala, mediante registros iconográficos expostos no quadro previamente. O exercício proposto se volta ainda para o passado, com vistas a colher indícios da vida cotidiana do lugar, por vezes ativadas no tempo por ciclos de ocupação, apropriação e utilização intensa da área dada pela população e, outras vezes, sendo desativados por ciclos brandos de pequena movimentação.

Prosseguimos em leitura de sequência temporal do quadro 1, informados por mecanismos advindos de pesquisa acadêmica e documental consolidada e de registros

Quadro 1. Fontes e acervos: (a) (e) (i) (m) esquemas gráficos de pesquisa em Almeida, Freitas e Campos (2000); (b) Miranda (2001) e Arquivo Histórico do Exército; (c) Miranda (2001) e Biblioteca Central Ufes; (d) Miranda (2001) e IPHAN; (f) (k) (p) Nau Ufes; (g) (j) (l) Arquivo Geral PMV; (h) Secult/PMV, 1999; (n) (o) Miranda (2001) e Foton; (r) Google Maps; (s) Nathalia Sorte; e (t) Luis Furlane.



iconográficos em perspectiva histórica.¹³ Ambos são mecanismos informativos que constituem dispositivos no reconhecimento de processos transformativos da forma urbana distintiva do sítio, a partir da relação entre o Centro e o Porto de Vitória, em correspondência com a fração espacial da atual Praça Oito de Setembro e do Cais Comercial de Vitória associada a borda da Baía de Vitória.

Identificamos cinco momentos no processo histórico das mudanças do espaço. Os quatros primeiros datados em 1875, 1906, 1942 e 1993, em que a praça passa por modificações em sua forma e função¹⁴, e um quinto momento, no ano vigente de 2021, em que a forma da praça permanece, mas ocorre mudança expressiva na configuração do Cais Comercial de Vitória e a relação da praça com a baía.

O registro (a) remonta ao século 19, ao Cais da Alfândega em 1875, à área conhecida anteriormente como Cais Grande e época da então vila-cais de Vitória. Nesse ano ocorre a transferência da Alfândega para edificação no entorno da área. Sem dúvida, este fato foi determinante na qualificação do espaço neste primeiro momento, onde originalmente existia um cais movimentado de chegada e saída de mercadorias e pessoas dos primórdios do período colonial. A forma urbana é de um típico cais da época. A imagem (b) de 1875, a panorâmica de desenho em perspectiva indica reentrâncias na linha de litoral, uma delas como possível lugar de locação do antigo Cais Grande devido desenho de um provável píer. Contudo, em 1881, no desenho da Planta da Ilha de Vitória (c), destaca-se um espaço longitudinal a linha da preamar, pontuando local de embarque e desembarque neste ponto e em outros três, com espaços de tamanhos e formas distintas, mas com a mesma numeração em legenda, cujo texto é ilegível. Para em seguida no registro (d), com cartografia da Planta de Vitória de 1895, constar em legenda a denominação Cais da Alfandega.

No segundo momento, a imagem (e) representa desenho da Praça Santos Dumont, que remodela o Cais da Alfândega, sendo inaugurada em 1906. O desenho do entorno construído ainda permanece similar ao de 1875 (a), distinguido pela inserção de uma pequena faixa de solo na área do antigo cais e pela mudança do sentido da escada de acesso vinda de quem chega pelo mar. Nota-se na imagem seguinte, em foto do início do século (f), a linha contígua do espaço de alinhamento da frente marítima da então praça, alcançando área do Porto dos Padres, também localizado em legenda do mapa de 1895 (d). Certamente são registros relativos a ambiente de muito movimento e vivências diversificadas, indicando não somente modificações da forma, mas também da função do lugar, com a mudança de uso de cais para praça. De fato, ocorre

13 Texto baseado na ficha de identificação e caracterização CC03 Conjunto Construído Av. Jerônimo Monteiro e Praça Oito de Setembro do Plano de Proteção da Paisagem da Área Central (PMV/SEDEC, 2012, p.233 a 238) e na publicação Projeto Centro.com.vitória (Freitas, Almeida; Campos, 2002).

14 Esta periodização é proposta na publicação mencionada em nota anterior, de autoria de Freitas, Campos e Almeida (2002).

uma ampliação do espaço do cais mediado pelo espaço da praça, notados por estabelecimentos comerciais e de serviços no seu entorno, tal como as imagens (g) e (h) nos mostram.

Após ações de pavimentação, em 1911, o mesmo ano de início de construção do porto, a praça passa a ser denominada Praça Oito de Setembro, conformando um largo definido pelas fachadas dos edifícios lindeiros, tornando um espaço público em evidencia na cidade-porto republicana. Sua relevância tem destaque nos escritos do historiador capixaba Elmo Elton:

[...] ao descrevê-la como ponto de convergência do movimento da cidade: aí atracavam as barcas e as catraias que cruzavam a baía transportando passageiros entre ilha e continente. Desembarcavam, também, os passageiros e tripulantes dos navios, estes obrigados a permanecer atracados a certa distância pela pouca profundidade das margens do canal. Somados aos próprios habitantes que circulavam pelo local, a Praça Oito abrigava movimentação intensa de pessoas, destacando-se dentre os demais logradouros da época (PMV; SEDEC, apud Elton, 1999).

Entretanto, a praça adquire importância econômica somente após abertura da Avenida Capichaba, nos anos de 1920. Este fato modifica a forma urbana das quadras em suas imediações para adequação ao traçado de remodelação da avenida. O entorno da praça passou por poucas mudanças, mantendo o alinhamento quase que inteiramente igual ao traçado colonial (PMV/SEDEC, 2012). A particularidade da área tem destaque em Canal (2004), “[...] ao evidenciar que a modificação mais radical ocorreu justamente nos aspectos funcionais e estéticos dos imóveis ao terem invertidos os sentidos das fachadas de destaque e o uso que abrigavam até então [...]”. Os edifícios se voltam para a nova avenida, tendo as fachadas de fundos para a rua Duque de Caxias, que era até este momento a principal rua de comércio da capital, conclui o autor (PMV/SEDEC, apud Canal, 2004).

Entre 1929 a 1932 são construídos os três primeiros armazéns do Cais Comercial de Vitória, seguindo distanciamento causado pelos aterros às margens da Baía de Vitória, em área ainda afastada da praça. Somente em 1937 ocorre a finalização da primeira seção do cais, iniciando operações dos navios diretamente no porto. Ressaltamos que antes as embarcações de maior porte aportavam nas águas da baía e as pequenas embarcações finalizavam os desembarques (Campos, 2017).

No terceiro momento, datado no quadro em 1942 (i), o esquema em desenho registra retificação da então Avenida Jerônimo Monteiro, realizada em décadas anteriores. Nota-se que permanece a forma urbana de praça e a funcionalidade do uso de circulação. Soma-se o incremento de lugar de manifestações públicas de cunho político, religioso e de festividades, a exemplo do carnaval. Freitas, Almeida e Campos (2002) destacam: “Duas intervenções processadas nesse momento definem a condição atual da praça: a instalação do relógio, com torre e

base em mosaico de pedra portuguesa, e a construção dos galpões 4 e 5 do porto” (Freitas, Almeida; Campos, 2002, p. 68). A partir deste período, as alterações viárias em atendimento a circulação de automóveis ao redor do relógio, atenuam o uso coletivo de práticas sociais e políticas, gerando isolamento da praça que permanece no tempo atual. Isso devido aos limites entre duas avenidas de fluxos viários intensos, as avenidas Jerônimo Monteiro e Governador Bley, concluem os mesmos autores. Tem-se assim, o surgimento da configuração territorial da forma urbana do lugar, consagrada até os dias de hoje.

Contudo, cabe considerações relativas as mudanças posteriores de uso e ocupação no entorno imediato da área, inferindo na dinâmica e morfologia urbana da área. Neste momento, a forma urbana é articulada por lugares simbólicos distintos e mediante as fotos (j), (k) e (l), como dito, com as obras de remodelação da praça e a presença dos últimos armazéns que finalizam as obras do Porto de Vitória. Precisamente, em 1940, ocorre a inauguração dos berços 101 e 102 do Cais Comercial de Vitória, sendo oficialmente um porto organizado brasileiro.

O quarto momento concretiza a ruptura do recinto urbano com a Baía de Vitória, com a construção da edificação de um anexo entre galpões 4 e 5, conforme preconizam Freitas, Almeida e Campos (2002). A baía e suas águas se mantiveram até então integradas aos demais lugares simbólicos da praça e do cais e ao conjunto urbano em que estão inseridos. Ainda neste período a Praça Oito de Setembro abrigou distintas manifestações públicas, confirmando ao longo tempo sua função de um dos principais espaços cívicos da cidade.

A figura (m) expõe desenho de 1993, evidencia desmembramento de lote lindeiro a praça, no qual se teve a substituição do Banco Agrícola do Espírito Santo – visível em parte na imagem (l) –, pelo Edifício Ruralbank, um dos exemplares do processo de verticalização ocorrido entre as décadas de 1950 e 1970 no entorno da Praça Oito de Setembro, ilustrado nas imagens de 1998 (n) e 1999 (o) e (p).

A Praça Oito de Setembro e seu entorno permanece como o mais importante ponto de encontros cívicos da capital até as últimas décadas do século 20. Este processo se arrefece durante o século 21, período da Cidade metrópole-porto e de consolidação de novas centralidades para onde migram alguns dos acontecimentos e eventos de grandes ajuntamentos de pessoas que ali ocorriam.

O quinto momento tem seu início no mês de março de 2021, ocasião em que o anexo entre os galpões 4 e 5 foram demolidos, reinserindo a proximidade visual da Baía de Vitória com a área, intensificando o valor histórico, cultural e afetivo de parte da população pelo recinto, agora novamente integrado pelos lugares simbólicos da praça, do porto e da baía.

Notas (quase) finais: outras questões

Vimos que as mudanças da forma e de uso do recinto composto pelos espaços do Cais Comercial de Vitória e da Praça Oito de Setembro a margem da baía registram, por vezes, ciclos ativos de intensa movimentação dada pela população e, outras vezes, pontuam ciclos desativados e de pouco movimento.

Dentre os apontamentos quanto a forma urbana gerada pelas mudanças da área do Cais Comercial de Vitória, podemos concluir pontuando: a retificação da margem costeira da baía; a delimitação perimetral com fechamento em muros e gradis; à expansão horizontal demarcada pela assimilação de áreas aterradas para instalação de área industrial em sítio limítrofe; a implantação de áreas de armazenagem dos galpões; e mais recentemente, obras de aprofundamento do canal de navegação e alargamento do cais (Campos; Lamego, 2012). Incluindo ainda, como dito, a demolição do anexo entre os galpões frontais a Praça Oito de Setembro, em 2021, recuperando campo visual perdido, ainda que fechado em gradis.

Quanto as mudanças formais da Praça Oito de Setembro, destacamos as qualificações do seu uso originário de cais – de Cais Grande para Cais da Alfândega, que com pavimentação torna-se um dos pontos mais movimentados da capital. Essa movimentação de mercadorias e circulação de passageiros – os quais chegavam de bondes ou transitavam em barcas e catraias que atravessavam a baía –, sempre foi observada pelos frequentadores dos cafés e lojas de seu entorno, onde se encontram diversos estabelecimentos e se reuniam nomes importantes da política local e foliões se concentravam nas festividades do carnaval. Contudo, a consolidação do porto seguida pela execução de aterros rompe o contato da Praça Oito de Setembro com a Baía de Vitória, destituindo o lugar desse movimento. A abertura de novas avenidas impõe vias de alta velocidade em duas faces paralelas da praça, gerando um espaço esvaziado e de isolamento. Mas, com o tempo, o espaço da praça passa a ser lugar de grandes encontros cívicos, configurando o principal palco de manifestações políticas, religiosas e culturais da área central.

Por fim, ainda que conte atualmente com arborização e mobiliário urbano, a Praça Oito de Setembro não institui espaços de permanência. Sem dúvida, a fragmentação espacial da praça dada pela inserção das barreiras – de galpões portuários e avenidas – desqualificou o espaço para as práticas cotidianas, salvo aquelas de caráter excepcional associada à grandes ajuntamentos cívicos e políticos, cada vez mais eventuais.

Para além do encantamento imediato e nostálgico do setor portuário mais antigo de Vitória e suas imediações, a recente demolição dos anexos entre os armazéns 4 e 5 do Cais Comercial do Porto de Vitória, nos instiga a outras questões relativas a problemática atual da área: a destinação de usos não

portuário dos antigos galpões e a (re) articulação deles – em forma e uso - com a Praça Oito de Setembro.

Certamente essa questão não trata somente dos arranjos formal e de uso da área, pelo contrário, envolve agenciamentos conflituosos entre distintos atores sociais locais. Assim, indagamos: o que está sendo pensado para o reuso da área dos galpões prevê o envolvimento da população, com proposições de reocupação, reapropriação e reutilização da área a partir da desativação do setor portuário e de sua privatização ocorrida em março de 2022, quando a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) foi desestatizada por meio de leilão?

É preciso sustentar um tipo de envolvimento combativo da população na esfera cotidiana de reprodução da vida coletiva e individual nas cidades. Isso para afastar a lógica do capitalismo, do não envolvimento dos sujeitos coletivizados, e que, portanto, enaltece somente o indivíduo. Os primeiros - sujeitos coletivizados -, quase sempre têm suas lutas impedidas pela ordem da velocidade do capital e do apaziguamento do combate a ser travado, representado pela noção de não conflitualidade das práticas urbanas de sociabilidades.

Há tempos a experiência da vida urbana remete a velocidade do tempo acelerado do capital. Em direção contrária, o geógrafo brasileiro Milton Santos (2007) chama a atenção para a globalização do dinheiro em esfera planetária, que se instala por meio de diversas técnicas da informação intercomunicadas. Essas técnicas produzem um mundo e nos conduzem:

(...) à ilusão da velocidade como matriz de tudo, como necessidade indispensável, e certamente criam uma fluidez potencial transformada nessa fluidez efetiva de capitais globalizados, de tal modo que o dinheiro aparece como fluido dos fluidos, o elemento que imprime velocidade aos outros elementos da história (Santos, 2007, p. 17).

Em seguida, Milton Santos pontua aquilo que é recorrente em suas ideias, “(...) se o dinheiro que comanda é o dinheiro global, o território ainda resiste” (Santos, 2007, p. 17). Para outro geógrafo, o britânico David Harvey (2015), é sabido que o capitalismo seguirá por onde a resistência for mais fraca. Reforça-se assim, a importância dos lugares simbólicos associados ao setor portuário de Vitória e seu entorno construído e natural e do fortalecimento da resistência dos atores locais contra a hegemonia do padrão econômico vigente, a favor dos interesses da vida cotidiana e contra aos interesses do Estado-mercado, que tudo monetariza. E assim prospectar um futuro possível em que possamos reocupar, reapropriar e reutilizar coletivamente este mesmo lugar, permitindo nisso o usufruto coletivo da qualidade da materialidade da herança edificada e natural do sítio, com entrada de ventos, contato com as águas, montanhas, vegetação, navios e pessoas, muitas pessoas e diversas.

Por fim, podemos imaginar um lugar intergeracional com crianças, jovens,

adultos e idosos, antirracista e democrático, como também um polo gerador de emprego e renda, com comércio e serviços para todos os bolsos, do restaurante ao boteco, do centro cultural as escolas de formação técnica, artística e cultural, das feiras de artesanatos ao espaço expositivos, de recreação e lazer, citando uma pequena amostra do potencial deste espaço que poderemos um dia experimentar coletivamente.

Referências

ALMEIDA, Renata H. de, CAMPOS, Martha M. e FREITAS, José Francisco B. **Relatório final da Pesquisa Integrada**. Método de Intervenção Urbana em Áreas Centrais: o papel da arquitetura no Centro de Vitória (ES), Núcleo de estudos de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espírito Santo, NAU- UFES/FACITEC-PMV, Vitória, 2000.

ALMEIDA, Renata H. de. **Modernização e classes populares: as transformações urbanas e seu avesso na cidade de Vitória – 1890–1930** . Dissertação de Mestrado. Salvador, PPGAU/UFBA, 1992.

ARAUJO FILHO, Jose Ribeiro de. **O porto de Vitoria**. São Paulo: Universidade de São Paulo. Instituto de Geografia, 1974.

BELLINE, Anna Karine de Q. C. **Espaços públicos abertos e usufruto da paisagem: 1860 a 1916 – Vitória (ES)**. Dissertação de Mestrado. Vitória, PPGAU-UFES, 2014.

CANAL FILHO, Pedro. **Vitória Republicana: um salto para a modernidade**. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação de Arquitetura, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2004.

CAMPOS, Martha M. e VASCONCELOS, Flávia Nico (org.). **Porto na cidade: questões expandidas**. Vitória: EDUFES, 2023.

CAMPOS, Martha M.; FIM, Minieli e SORTE, Nathália S. “Infraestrutura dos portos: herança cultural da cidade”. Arqutextos, **Vitruvius**, 2018. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/18.214/6937>. Acesso em: 9 jun. de 2018.

CAMPOS, Martha M. **Porto na cidade: tensionando paisagens** – Rio de Janeiro (RJ) e Vitória (ES). Relatório Final de Pesquisa de Estágio Pós-Doutoral. Rio de Janeiro: PROURB-UFRJ/ FAPERJ, 2017.

CAMPOS, Martha M. e FIM, Minieli. Vitória Metropolitana - ES: a interiorização da atividade portuária. In: **XVI ENANPUR** - Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2015, Belo Horizonte. XVI ENANPUR: Desenvolvimento, Planejamento & Insurgências, 2015.

CAMPOS, Martha M., LAMEGO, Marcos. **Porto: um referente morfológico e paisagístico na cidade (Vitória/ES/BR)**. In: **2ª Conferência Anual da Rede Portuguesa de Morfologia Urbana: Morfologia Urbana nos Países Lusófonos**. PNUM 2012 - Portuguese Network of Urban Morphology. Lisboa: Instituto Universitário de Lisboa ISCTE-IUL, 2012.

CAMPOS, Martha M., CRUZ, Patricia S. Porto/paisagem e porto/território: questões urbanas e processos históricos. In: **III Congresso Internacional UFES, Université Paris-Est, Universidade do Minho e XVIII Simpósio de História da UFES: Territórios, poderes, identidades- Terrtoires, pouvoirs, identités**. Vitória. GM, 2011.

CAMPOS, Martha M. **Vazios operativos da cidade: territórios interurbanos na Grande Vitória (ES)**. Tese de Doutorado, São Paulo: COS-PUC, 2004.

CASTRO, Iná E. de, GOMES, Paulo César da C., CORRÊA, Roberto L. **Olhares geográficos**. Modos de ver e viver o espaço. Rio de Janeiro: Bertrand Editora, 2012.

CHOAY, Françoise. **O patrimônio em questão**: antologia para um combate. Belo Horizonte, Ed. Fino Traço, 2011.

DERENZI, L. Serafim. **Biografia de uma ilha**. 2ª ed. Vitória: Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 1995.

FIQUEIREDO, Cláudio. **O Porto e a cidade**: o Rio de Janeiro entre 1565 e 1910. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.

FIM, Minieli. **Atividade portuária e processos territoriais: uma abordagem urbanística - Grande Vitória (ES)**. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Vitória: Universidade Federal do Espírito Santo, 2015.

FREITAS, José Francisco B. (org.). **Diálogos: urbanismo.br**. Vitória, ES: EDUFES; Niterói, RJ: EDUFF, 2010.

FREITAS, José Francisco. B., CAMPOS, Martha M e ALMEIDA, Renata H. de. **Projeto centro.com.vitória**. Vitória: EDUFES, 2002.

HARTT, Charles F. **Geologia e Geografia Física do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1941.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo, Annablume, 2005.

KLUG, Letícia B. **Vitória: Sítio físico e Paisagem**. Vitória: EDUFES, 2009.

MENDONÇA, Eneida M. S. et al. **Cidade Prospectiva: o projeto de Saturnino de Brito para Vitória**. Vitória, ES: EDUFES; São Paulo: Annablume, 2009.

MIRANDA, C. L. (org.). **Memória Visual Baía de Vitória**. Relatório Final de Pesquisa - Centro de Artes, Universidade Federal do Espírito Santo. Vitória: 2001. Disponível em: <http://www.arq.ufmg.br/nehcit/vitoria/index.php>. Acesso em: 10 fev. 2014.

MONJARDIM, Adelpho Poli. **Vitória Física**. Vitória: Secretaria Municipal de Cultura, 1995.

MONTEIRO, Peter Ribon. **Vitória: cidade e presépio**. São Paulo: Annablume/FAPESP, Vitória: FACITEC, 2008.

PREFEITURA Municipal de Vitória. Secretaria de Desenvolvimento da Cidade da Prefeitura Municipal de Vitória. Única consultores. **Elaboração do Plano de Ocupação para a Área Central de Vitória**. Plano de Proteção da Paisagem: Relatórios de Atividades (RA 02, 03, 04 e 05). Vitória: Prefeitura Municipal de Vitória, 2012.

PREFEITURA Municipal de Vitória. Secretaria de Desenvolvimento da Cidade da Prefeitura Municipal de Vitória. **Planejamento Urbano Interativo do Centro**, Vitória: Prefeitura Municipal de Vitória, 2006.

PREFEITURA Municipal de Vitória.. Secretaria de Cultura da Prefeitura Municipal de Vitória. **Coleção Elmo Elton 2 - Centro de Vitoria**. Vitória: Prefeitura Municipal de Vitória, 1999.

SANTOS, Milton. O dinheiro e o território. In: SANTOS, Milton et.al. **Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial**. Rio de Janeiro: Ed Lamparina, 2007, p. 14-21.

SAINT-HILAIRE, August de. **Viagem ao Espírito Santo e Rio Doce**. Belo Horizonte, Itatiaia/ São Paulo: EDUSP, 1974.

SIQUEIRA, M. da Penha S., **O desenvolvimento do Porto de Vitória 1870-1940**. Vitória: CODESA, 1995.

SIQUEIRA, M. da Penha. **O Porto de Vitória: Expansão e Modernização – 1950-1993**. Vitória: CODESA, 1994.

SORTE, N. S. **Infraestrutura portuária, memória e vida urbana: O Porto de Vitória (Brasil)**. Dissertação de mestrado, PPGAU UFES, 2016.

Martha Machado Campos

É professora titular da Universidade Federal do Espírito Santo - UFES, possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela UFES (1988), mestrado (1994) e doutorado (2004) em Comunicação e Semiótica pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo e pós-doutorado pelo Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (2017).

ID ORCID: <https://orcid.org/0009-0004-6911-3596>