

VOLUME 59

MARTHA MACHADO CAMPOS  
FLAVIA NICO VASCONCELOS  
(orgs.)

# Porto na cidade

questões expandidas



Esta obra foi selecionada para integrar a “Coleção Pesquisa Ufes”, a partir de Chamada Pública feita pela Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação (PRPPG) da Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes) aos programas de pós-graduação da universidade.

A seleção teve por base pareceres que consideraram critérios de inovação, relevância e impacto.

O financiamento da Coleção foi viabilizado por meio do Programa de Apoio à Pós-Graduação (Proap) da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes) e de recursos do Tesouro Nacional.



**Universidade Federal  
do Espírito Santo**



**Editora Universitária – Edufes**

Filiada à Associação Brasileira  
das Editoras Universitárias (Abeu)

Av. Fernando Ferrari, 514  
Campus de Goiabeiras  
Vitória – ES · Brasil  
CEP 29075-910

+55 (27) 4009-7852  
edufes@ufes.br  
www.edufes.ufes.br

**Reitor**

Paulo Sergio de Paula Vargas

**Vice-reitor**

Roney Pignaton da Silva

**Pró-reitor de Pesquisa e Pós-Graduação**

Valdemar Lacerda Júnior

**Chefe de Gabinete**

Aureo Banhos dos Santos

**Diretor da Edufes**

Wilberth Salgueiro

**Conselho Editorial**

Ananias Francisco Dias Junior, Eliana Zandonade,  
Eneida Maria Souza Mendonça, Fabricia Benda  
de Oliveira, Fátima Maria Silva, Gleice Pereira,  
Graziela Baptista Vidaurre, José André Lourenço,  
Marcelo Eduardo Vieira Segatto, Margarete Sacht  
Góes, Rogério Borges de Oliveira, Rosana Suemi  
Tokumaru, Sandra Soares Della Fonte

**Secretaria do Conselho Editorial**

Douglas Salomão

**Administrativo**

Josias Bravim  
Washington Romão dos Santos

**Seção de Edição e Revisão de Textos**

Fernanda Scopel, George Vianna,  
Jussara Rodrigues, Roberta  
Estefânia Soares

**Seção de Design**

Ana Elisa Poubel, Juliana Braga,  
Samira Bolonha Gomes, Willi Piske Jr.

**Seção de Livraria e Comercialização**

Adriani Raimondi, Ana Paula de Souza Rubim,  
Dominique Piazzarollo,  
Marcos de Alarcão, Maria Augusta Postinghel



Este trabalho atende às determinações do Repositório Institucional do Sistema Integrado de Bibliotecas da Ufes e está licenciado sob a Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.

Para ver uma cópia desta licença, visite <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>.



#### **Diretor da Graúna Digital**

Thiago Moulin

#### **Supervisão**

Laura Bombonato

#### **Seção de edição e revisão de textos**

Carla Mello | Natália Mendes | José Ramos |  
Manuella Marquetti | Stephanie Lima

#### **Seção de design**

Carla Mello | Bruno Ferreira Nascimento

#### **Projeto gráfico**

Edufes

#### **Diagramação e capa**

Carla Mello

#### **Revisão de texto**

Carla Mello

#### **Imagem da capa**

[https://www.historia-brasil.com/  
mapas/atlas-1640.htm](https://www.historia-brasil.com/mapas/atlas-1640.htm)

Esta obra foi composta com  
a família tipográfica Crimson Text.

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

P839 Porto na cidade [recurso eletrônico] : questões expandidas /  
Martha Machado Campos, Flavia Nico Vasconcelos  
(organizadoras). - Dados eletrônicos. - Vitória, ES : Edufes, 2023.  
266 p. : il ; 21 cm. - (Coleção Pesquisa Ufes ; 59)

Inclui bibliografia.

ISBN: 978-85-7772-549-6

Modo de acesso: <https://repositorio.ufes.br/handle/10/774>

1. Portos. 2. Sustentabilidade. 3. Planejamento. I. Campos,  
Martha Machado. II. Vasconcelos, Flavia Nico. III. Série.

CDU: 72

Elaborado por Ana Paula de Souza Rubim – CRB-6 ES-000998/O

MARTHA MACHADO CAMPOS  
FLAVIA NICO VASCONCELOS  
(orgs.)

# Porto na cidade

questões expandidas

 **EDUFES**

Vitória, 2023

## Prefácio

É complexa e antiga a relação das cidades com as águas. Os portos, como entradas e passagens, potencializam essa relação. Como entradas físicas remetem ao texto da historiadora Maria Stella Bresciani, publicado em 1990, quando estabelece a comparação entre as sete portas de Tebas e as sete portas da cidade<sup>1</sup>. Problematizando estudos e as práticas de intervenção nas cidades, a autora apresenta as seis primeiras portas, como seis campos de conhecimento. Porém, a complexidade dos enfoques imprimidos por Martha Machado Campos e Flavia Nico Vasconcelos ao organizar o livro *Porto na cidade: questões expandidas* se aproxima do que Bresciani conceitua como a sétima porta – a cidade dividida em áreas, subordinadas a lógicas diversas.

Organizado em três partes, cobrindo um largo arco temporal de mais de um século, o livro nos leva a refletir sobre a relação entre os portos e as cidades a partir de diferentes campos de conhecimento: arquitetura e urbanismo, paisagem e projeto, planejamento e sustentabilidade.

A primeira porta remetida por Bresciani, da técnica como modificação do meio ambiente, vem articulada à segunda porta da questão social e nos envia às estratégias adotadas nas reformas urbanas do início do século XX. Se a higiene passa a ser um dos focos comuns de atenção e debates, os planos e projetos se diferenciam em contextos urbanos diferentes como o Rio de Janeiro, Santos e Vitória.

O local de fundação da cidade do Rio de Janeiro no Morro do Castelo obedecia a alguns dos preceitos urbanísticos que definiam a escolha dos lugares para a fundação das cidades brasileiras. Conforme observa Murilo Marx, “se os portos bons atraíam os portugueses eram atraentes também para seus rivais. Por isso, além do remanso

---

1 BRESCIANI, M. S. As sete portas da cidade. In: **Revista Espaço e Debates**, v. 34, n. 199, p. 10-15. NERU, São Paulo: s.d.

importava igualmente a defesa”<sup>2</sup>. A escolha de locais altos aproveitando a posição de defesa proporcionada por promontórios, colinas e baías resguardavam dos ataques por mar e por terra.

Nas áreas mais baixas, de várzea, formaram-se os bairros centrais que concentravam as pequenas indústrias, os armazéns, as lojas de comércio e moradias dos empregados do comércio, funcionários públicos e ex-escravos. Em cidades, como São Paulo, Salvador, Rio de Janeiro, as casas térreas, assobradas se desdobravam em pequenos quartos ocupando as encostas dos morros, as várzeas inundáveis em habitações congestionadas e insalubres. Às precárias condições sanitárias é atribuída a primeira epidemia de febre amarela em 1849.

No final do século XIX e início do século XX abrem-se duas frentes de reforma e construção na então capital do Rio de Janeiro: a modernização do porto realizada pelo governo do presidente da República Rodrigues Alves e a segunda mais ampla, planejada e realizada pelo prefeito da capital federal Francisco Pereira Passos. A construção do novo porto com cais contínuo de 3.500 m de extensão demandou a demolição de centenas de edifícios e o desmanche do Morro do Castelo. A construção de aterros para a retificação da orla foi feita com o material da demolição e as terras do morro. Ao longo do cais foram abertas avenidas para atender a circulação do porto e conectá-lo com os novos bairros industriais e com os subúrbios.

Nessa mesma época, os projetos do engenheiro Saturnino de Brito para o Novo Arrabalde em Vitória e para a cidade de Santos diferenciam-se enquanto qualidade da proposta urbanística. Conforme resume Andrade “Sanear, embelezar e prever a expansão em um único plano”<sup>3</sup>, Saturnino de Brito como engenheiro chefe da

---

2 MURILLO A. M. **Cidade brasileira**. São Paulo: Melhoramentos; Editora Universidade de São Paulo, 1980. p. 20.

3 ANDRADE, C. R. O plano de Saturnino de Brito para Santos e a construção da cidade moderna no Brasil. **Revista Espaço e Debates**, v. 34, p. 55-63. NERU, São Paulo: 1991.

Comissão de Saneamento realiza em um mesmo plano a expansão da área urbana associada ao projeto de infraestrutura de drenagem e saneamento.

A importância dos rios na localização das cidades foi estudada por Goulart Reis Filho, quando identificou os traços comuns na formação das cidades de colonização portuguesa. Observa-se, porém, que a necessária proximidade ao curso d'água e a relevância como elemento estruturador dos espaços das vilas e cidades coloniais brasileiras, foi sendo gradualmente apagada. O trágico cenário atual da hidrografia no Brasil é marcado por rios poluídos, alguns por rejeitos de minério advindos do rompimento de barragens, muitos pela canalização e tamponamento para a implantação de infraestruturas de transporte, energia elétrica e saneamento. A invisibilidade dos rios tem sido problematizada e os percursos redescobertos em minuciosos estudos cartográficos. Atualizam porta preconizada por Bresciane relativa à técnica como questão ambiental, em alguns aspectos teóricos, pela relação entre paisagem e sociedade.

A relação do porto com a cidade vem sendo estudada também procurando identificar fases para estabelecer um modelo com elementos em comum. As duas primeiras tiveram longa duração e compreenderam a fase inicial de implantação do porto próximo ao centro urbano e a segunda de expansão com a modernização das instalações. A última, mais recente, de especialização é caracterizada pela intermodalidade e multimodalidade, quando os portos se afastam do núcleo inicial em direção a áreas mais amplas e de águas mais profundas.

Observe-se que os processos mais recentes definem uma nova territorialidade nas relações urbanas e regionais. Introduzem uma mudança de escala na percepção das dinâmicas de urbanização, pela ampliação das infraestruturas de transportes de modo integrado às atividades e áreas do setor industrial, portuário e retroportuário. Remetem a processos qualificados como de urbanização dispersa e tendem a definir novas institucionalidades como arcos metropolitanos e macrometrópoles. Por outro lado, os núcleos portuários

tradicionais tem sido objeto de projetos e transformados por ações de valorização da orla marítima, algumas vezes com forte atuação do mercado imobiliário.

A identidade social e cultural associada à história, duas portas descritas por Bresciani, podem ser associadas de forma ampliada aos trabalhadores do porto. Ao catraieiro que fazia, há mais de um século, a travessia marítima na Baía de Vitória transportando passageiros da capital para cidades vizinhas e vice-versa. Mas também ao trabalhador portuário cujas relações de trabalho sofreram transformações nesse largo período. A tradição de relações baseadas em laços de família e de amizade, por conhecimentos passados de pai para filho, marcaram a formação da classe e criaram um ambiente cujas identidades estão pessoal e profissionalmente fortemente ligadas ao porto. A Lei de Modernização dos Portos (Lei 8.630/1993) com o objetivo de aumentar a eficiência portuária e impulsionar a competitividade entre os portos brasileiros por meio da melhoria da infraestrutura incide também nas formas de contratação e atribuição de tarefas. A esse trabalhador associam-se as expectativas de transformação ambiental.

O livro ao tratar da relação entre o porto e a cidade tem como forte e constante referência à cidade de Vitória. Porém ao longo dos capítulos se fazem comparações com outras cidades abrindo uma possibilidade instigante ao permitir trabalhar com analogias e diferenças em estudos comparados. Evidentemente não se tratou de procurar encontrar leis ou modelos, mas inserir os casos estudados em um sistema complexo de relações, conforme entrevista de Donatella Calabi<sup>4</sup>.

**Maria Cristina da Silva Leme**

São Paulo, Novembro de 2021

---

4 Entrevista a Adalberto Retto Jr. publicada pelo site da revista eletrônica Vitruvius em 2003.

# Sumário

<b>Porto na cidade em questões expandidas: uma introdução</b> .....	14
---	----

*Martha Machado Campos*

*Flavia Nico Vasconcelos*

Parte 1

## PORTO NA CIDADE: ARQUITETURA E URBANISMO

<b>Notas sobre o Cabeça de Porco</b> .....	33
--	----

*Lilian Fessler Vaz*

Proprietários e moradores.....	35
--------------------------------	----

O começo do fim.....	37
----------------------	----

Os interesses pela extinção do cortiço.....	38
---	----

A demolição .....	41
-------------------	----

Referências .....	46
-------------------	----

<b>Infraestrutura dos portos: herança cultural da cidade</b> .....	47
--	----

*Martha Machado Campos*

*Minieli Fim*

*Nathalia Spala Sorte*

Notas iniciais: sobre portos e cidades .....	48
--	----

Os modelos de evolução portuária e a cidade .....	49
---	----

Atividade portuária na Vitória Metropolitana .....	55
--	----

Patrimônio industrial e cidade portuária .....	67
--	----

Notas finais: sobre um porto e uma paisagem .....	71
---	----

Referências .....	73
-------------------	----

<b>Processos e formas urbanas: configurações do território urbano-portuário</b> .....	76
<i>Rafael Rosseto Ribeiro</i>	
<i>Gislaine Elizete Beloto</i>	
Estágios de transformações funcionais das atividades portuárias .....	79
Análise comparativa da organização do território urbano-portuário de Dublin e Vitória .....	83
Estabelecimento e simbiose porto-cidade .....	83
Expansão das atividades portuárias e intrínseca relação econômica porto-cidade .....	85
Especialização das atividades portuárias e as mudanças na forma urbana .....	88
Regionalização do porto e a cidade-região .....	90
Região entre o porto e a cidade .....	95
Referências .....	97

Parte 2

**PORTO NA CIDADE: PAISAGEM, PROJETO E TERRITÓRIO**

<b>A paisagem como questão paisagificada: sobre portos e cidades</b> .....	102
<i>Martha Machado Campos</i>	
Introdução .....	103
A paisagem como questão paisagificada.....	110
Paisagem do extraordinário .....	111
Paisagem do abandono .....	124
Paisagem da amnésia .....	128
Paisagem do simulacro .....	131
Paisagem como objeto político .....	136
Apontamentos finais .....	142
Referência.....	144

**Regeneração urbana de frentes portuárias: o caso do programa de arte pública da Expo'98 em Lisboa..... 149**

*Rita Ochoa*

Introdução ..... 149

Arte e espaço público na frente de água de Lisboa ..... 151

O programa de arte pública da Expo'98 ..... 155

Impactos simbólicos na frente ribeirinha: colocações na década 1999-2009 ..... 163

Conclusões ..... 167

Referências ..... 169

Parte 3

**PORTO NA CIDADE: PLANEJAMENTO E SUSTENTABILIDADE**

**Desafios na política portuária brasileira: em busca da sustentabilidade na relação cidade e porto ..... 174**

*Flavia Nico Vasconcelos*

*Cassia Bomer Galvão*

*Léo Tadeu Robles*

Introdução ..... 175

Desenvolvimento sustentável, desenvolvimento portuário e o Porto Verde ..... 178

Desenvolvimento portuário e relações cidade-porto ..... 183

A sustentabilidade (ausente) na reforma portuária brasileira ..... 186

Considerações finais ..... 192

Referências ..... 193

**A centralidade dos trabalhadores portuários na prática portuária sustentável e na construção do Porto Verde ..... 202**

*Flavia Nico Vasconcelos*

*Kristianne Viher*

*Lucas Poltronieri Langen*

Introdução .....	203
Sustentabilidade e o trilhar por um Porto Verde .....	205
Trabalhadores portuários na trilha pelo Porto Verde.....	209
Apontamentos sobre os trabalhadores portuários do Porto de Vitória/ES .....	214
Considerações Finais .....	219
Referências .....	220

**O papel econômico dos rios na ocupação do sul capixaba e do norte  
fluminense a partir de pólos regionais: os casos de Campos dos  
Goytacazes e Cachoeiro de Itapemirim.....** 225

*Eneida Maria Souza Mendonça*

*Teresa de Jesus Peixoto Faria*

*Tainah Virgínia Cypriano Penna*

Introdução .....	226
Aspectos geomorfológicos, desenvolvimento econômico e urbano de Campos dos Goytacazes e sua região no âmbito do Rio Paraíba do Sul.....	231
Aspectos geomorfológicos, desenvolvimento econômico e urbano de Cachoeiro de Itapemirim e sua região no âmbito do Rio Itapemirim .....	239
Conclusão .....	251
Referências .....	254

**Ensaio fotográfico.....** 260

*David Protti*

# *Porto na cidade em questões expandidas: uma introdução<sup>1</sup>*

*Martha Machado Campo*

*Flavia Nico Vasconcelos*

---

1 Esse livro expressa a consolidação de estudos e pesquisas anteriores das autoras, nas quais obtiveram apoio de agências de fomento ao desenvolvimento de pesquisa e inovação (FAPES, FAPERJ, CNPq e CAPES). Integra produção científica do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espírito Santo (PPGAU-UFES), a partir de pesquisas coordenadas pela professora doutora Martha Machado Campos, desde 2011 até os dias atuais, em especial, a supervisão do Estágio de Pós-Doutorado de Flavia Nico Vasconcelos. Ambas são autoras desta introdução, organizadoras do livro em tela e pesquisadoras do Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo da UFES (NAU-UFES) e Observatório Cidade-Porto (OCP). Participam também dessa publicação como coautores convidados: Cassia Bommer Galvão, Eneida Maria Souza Mendonça, Gislaíne Elizate Beloto, Kristiane Viher, Leo Tadeu Robles, Lillian Fessler Vaz, Lucas Poltronieri Langen, Minieli Fim, Nathalia Spala Sorte, Rafael Rosseto Ribeiro, Rita Ochoa, Tainah Virgínia Cypriano Penna e Teresa de Jesus Peixoto Faria.

A articulação entre porto e cidade indica vasta abrangência balizada por estudos e pesquisas de campos disciplinares distintos e de alcance multidimensional. A matriz e o desdobramento dessa articulação se encontram num conjunto de ‘questões expandidas’, em abordagens dirigidas aos processos globais de reestruturação econômica do território; aos projetos e planos urbanos relativos à conservação e reutilização dos portos históricos em áreas centrais; a implantação de novas áreas denominadas *waterfronts* e a inserção de equipamentos portuários nas cidades; a tecnologia e logística portuária; a infraestrutura e ao desenvolvimento portuário e do comércio internacional; aos impactos sociais, ambientais e territoriais dos portos nas cidades e a sustentabilidade; a gestão e ao planejamento urbano e regional; ao planejamento portuário; a história de mudança da ocupação e paisagem da cidade com porto; citando algumas.

Contudo, a principal problemática a ser tratada nesta obra tem em vista a conjugação entre a especialidade do campo disciplinar da Arquitetura e Urbanismo e suas interfaces com campos disciplinares distintos. Essas interfaces são inevitáveis, além de almeçadas, para o enfrentamento do entendimento acerca da denominada questão cidade-porto, ou seu inverso, da questão porto-cidade. Importando, assim, mais o hífen contido nessas expressões e menos sua ordenação entre as palavras.

Nesse sentido, a temática proposta remete, sobretudo a assuntos circunscritos a conteúdos pautados nas dimensões teórica, histórica e crítica quando relativos ao campo disciplinar da Arquitetura e Urbanismo propriamente dito. Soma-se ao atravessamento de conteúdos de outros campos<sup>2</sup>, quando alinhados às questões relativas a

---

2 No artigo Contribuição para o estudo dos “campos disciplinares”, o historiador brasileiro José D’Assunção Barros, expõe um breve entendimento sobre campo disciplinar. “[...] um ‘campo disciplinar’ pode ser definido por determinados objetos de interesse, por certas singularidades, por uma confluência específica de teoria, método e modelos discursivos, por relações interdisciplinares

paisagem, ao projeto e ao território urbano e, por vezes, metropolitano, bem como aos assuntos voltados para discussão acerca do planejamento e da sustentabilidade.

Composto por capítulos apresentados numa narrativa sequencial de três partes proposta pelas organizadoras do livro, os capítulos por vezes remontam a outros que os antecedem, por vezes remetem aos próximos ainda por vir. Evita-se sobreposições de conteúdos sempre que possível, tendo em vista as ‘dobras internas’ de cada texto como ‘dispositivos conectores’ dos conteúdos tratados nos capítulos e o maior potencial narrativo do livro.

Eis o nosso desafio na organização desta obra: produzir uma narrativa em que o leitor possa compreender o fenômeno ‘porto na cidade’, antevendo que sua amplitude não se contém a um único campo disciplinar, pelo contrário, exige a ‘complexidade como mecanismo inevitável’ para sua elucidação, que por sua vez, somente poderá emergir nas interfaces de áreas de conhecimentos distintas.

A primeira parte do livro *Porto na cidade: arquitetura e urbanismo* constitui a linha condutora das principais ideias do livro. Atentamos ao leitor o perfil sinuoso e não retilíneo da linha que nos conduzirá aos meandros da obra e suas ‘dobras internas’, havendo alguns sombreamentos entre os conteúdos dos capítulos, como dito, mesmo que se tenha evitado.

É indubitável reconhecer na esfera da pesquisa, em especial do campo da Arquitetura e Urbanismo, o constante processo de mudanças a que está submetido. Há tempos que a pesquisa nesse campo, como nos demais, é sabidamente identificada por seu estatuto dinâmico, mutável e cujos limites são muito expansivos. Isso pode ser identificado pela história institucional do campo disciplinar da Arquitetura e Urbanismo propriamente dito, reconhecido como área

---

e por subdivisões intradisciplinares, entre outros aspectos”. **Revista ALPHA**, Patos de Minas: UNIPAM, n. 11, p. 205-216, ago. 2010.

de conhecimento particularizada, bem como pela história social, política e cultural do mesmo.

De todo modo, trata-se de um campo constituído por produção técnica, científica e artística de cunho híbrido desde sua gênese, que ao longo do tempo incorporou ideias e práticas de outros saberes, num processo de intercâmbio, reflexão, difusão e debate que atravessam suas fronteiras de modo mais ou menos maleável, a depender do ponto de vista adotado.

O Capítulo 1 - Notas sobre O Cabeça de Porco, de autoria de Lilian Fessler Vaz, professora titular da Universidade Federal do Rio de Janeiro<sup>3</sup>, não à toa constitui a abertura do livro. Datado de 1986, o texto compõe o quadro de pesquisas brasileiras que inauguram de modo original o estudo da história da cidade do Rio de Janeiro, a partir dos territórios de moradia popular. O Cabeça de Porco é um dos mais antigos correspondentes aos modos de morar dos atuais territórios autoconstruídos das cidades brasileiras.

Na década de 1880, ele pode ter sido o maior cortiço da cidade do Rio de Janeiro. A autora reconstitui assim, a história do famoso cortiço na época, consagrado como ‘símbolo das habitações coletivas cariocas’. A preciosa pesquisa documental expressa os motivos que fizeram do Cabeça de Porco o exemplar negativo a ser eliminado. Nas palavras de Vaz, de fato, ele foi eleito como o modelo renegado. A ascensão dos princípios higienistas determinando as intervenções urbanísticas nas principais cidades brasileiras, levou à demolição do Cabeça de Porco em 1893, num processo em ‘circunstâncias espetaculares’ tal como narrado pela autora.

Ainda que estruturado em apontamentos, o Capítulo 01 expõe o início do processo de expulsão da população mais pobre, com maior

---

3 Lilian Fessler Vaz é arquiteta urbanista, doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (USP), pesquisadora CNPq e professora titular colaboradora aposentada pelo Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PROURB-UFRJ).

vulnerabilidade socioeconômica, das imediações do centro do Rio de Janeiro, por meio de intervenções de erradicação dos cortiços ainda no século XIX. A atualização desse processo é recorrente nas cidades e metrópoles brasileiras e, sem dúvida, extremada no período pandêmico em que se vive oficialmente desde 2020, devido propagação do vírus da Covid-19. Se por um lado, ações de despejo da população em situação vulnerável de suas moradias – que se encontram quase sempre em estado precário –, permanecem durante a pandemia em inúmeras cidades brasileiras; por outro lado, movimentos sociais, entidades e grupos organizados lutam em campanha pelo Despejo Zero.

Neste capítulo, por meio do Cabeça de Porco, Vaz situa os primórdios das investidas do então emergente capital imobiliário na obtenção de áreas valorizadas da cidade do Rio de Janeiro, na articulação dos agentes desse setor com Estado e na questão fundiária regrada por mecanismos que fazem da propriedade privada o aparato condutor da atuação dos órgãos de higiene pública da época.

Localizado nos arredores da antiga área portuária carioca, o extenso cortiço Cabeça de Porco foi depreciativamente incorporado ao entendimento de ‘habitação coletiva’, sendo mais tarde caracterizado em registro de domicílios do Censo Demográfico de 2020 (IBGE) como sinônimo de cortiço, ou ainda, “[...] tipo cômodo: composto por um ou mais aposentos localizado em uma casa de cômodos, cortiço, cabeça de porco, etc.”. São, portanto, habitações coletivas ocupadas por moradia em locação de aluguel, com cômodos que resultam da subdivisão de antigas edificações em processo de deterioração, com instalações sanitárias de uso comum<sup>4</sup>.

---

4 Ver **Guia para o Mapeamento e Caracterização de Assentamentos Precários**. Brasília: Ministério das Cidades. Primeira impressão: 2010. No referido guia, assentamentos precários são aqueles em “[...] situação de irregularidade fundiária, carência de infraestrutura, localização inadequada e domicílios precários, que caracterizam a grande maioria dos assentamentos da população de

Este capítulo pontua, mesmo que de forma indireta, a convergência entre as origens dos modos de trabalhar do setor portuário da capital do Rio de Janeiro e dos modos de morar das habitações populares. Evidencia, também, numa cartografia esquemática, a aproximação dos sítios físicos onde está inserida a maioria das edificações voltadas para o trabalho no porto e para a moradia popular. Demonstrando com isso, o ainda incipiente modelo urbanístico segregador de estruturação e ocupação urbana de distintas capitais brasileiras, em fins do século XIX, período correspondente à transição do Brasil imperial para o período republicano.

Na sequência, o Capítulo 2 - Infraestrutura dos portos: herança cultural da cidade, produzido em coautoria por Martha Machado Campos – coorganizadora desta obra –, Minieli Fim e Nathalia Spala Sorte<sup>5</sup>, resulta de pesquisas desenvolvidas pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espírito Santo. O texto instaura uma perspectiva renovada acerca das instalações e infraestruturas dos portos associada ao debate relativo ao patrimônio industrial, em especial sobre ao Porto de Vitória, situado na área central da Capital do estado do Espírito Santo.

---

baixa renda”. Tendo ainda, 3 critérios para classificação dos assentamentos precários: 1. Favelas, mocambos, palafitas e assemelhados; 2. Cortiços, casa de cômodo ou cabeça de porco; e 3. Loteamentos irregulares.

5 Minieli Fim e Nathalia Spala Sorte são arquitetas urbanistas e mestres pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espírito Santo (PPGAU-UFES), ambas tiveram Martha Machado Campos como orientadora de dissertação de mestrado. Fim possui Pós-Graduação em Práticas Pedagógicas para Professores pelo Instituto Federal do Espírito Santo (IFES) e atua como docente do curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo no IFES, Campus Colatina. Sorte possui Pós-Graduação em Gestão de Obras e Projetos pela Universidade Cruzeiro do Sul, atualmente é doutoranda pelo PPGAU-UFES. Campos, Fim Sorte, todas as autoras deste capítulo, são pesquisadoras do Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo da UFES (NAU-UFES).

A principal contribuição deste capítulo consiste, assim como no anterior, no estudo da história da cidade associado ao processo de ocupação urbana de origem colonial, remetendo ao papel da infraestrutura portuária na constituição da herança cultural da cidade. Isso em abordagem sobre a infraestrutura dos portos como referência de sistemas técnicos industriais, cuja materialidade expressa distintos processos de urbanização da cidade portuária e ao debate sobre patrimônio industrial, memória social e paisagem. Nesse contexto, o 'porto natural' se sobressai como antecedente geográfico determinante na gênese da ocupação da vila colonial de Vitória.

Os processos de territorialização urbano e metropolitano resultantes das dinâmicas de urbanização de reestruturação da cidade e da interiorização da rede portuária no território são enfatizados a partir da ampliação das infraestruturas de transportes de modo integrado as atividades e áreas do setor industrial, portuário e retroportuário. Inseridas no tecido urbano e metropolitano, tais áreas e atividades têm seus impactos evidenciados no deslocamento de pessoas e mercadorias, nos lugares de moradia, nos ambientes naturais, citando alguns.

O Capítulo 3 - Processos e formas urbanas. Configurações do território urbano-portuário, de autoria de Rafael Rosseto Ribeiro e Gislaine Elizete Beloto, deriva de pesquisas desenvolvidas pelos autores no Programa Associado Universidade Estadual de Maringá/ Universidade Estadual de Londrina (UEM/UEL) de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo<sup>6</sup>. Da histórica simbiose até as discordantes relações cidade-porto, Dublin, capital da Irlanda, e Vitória,

---

6 Gislaine Elizete Beloto é arquiteta urbanista, professora adjunta da Universidade Estadual de Maringá (UEL), doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (USP), mestre em Geografia pela Universidade Estadual de Maringá (UEL) e coordenadora do Laboratório de Urbanismo Regional (LUR). Rafael Rosseto Ribeiro é arquiteto urbanista, mestre em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa Associado UEM/UEL de Pós-Graduação, membro do LUR e coordenador da Secretaria de Urbanismo, Obras e Serviços Públicos da Prefeitura Municipal de Mandaguari, Paraná.

capital do estado do Espírito Santo, Brasil, são os casos delineados neste capítulo.

O tensionamento entre a cidade e o porto caracteriza a interface entre ambos durante os séculos, conforme evidencia o pioneiro modelo *Any port* por meio da observação dos estágios de transformações funcionais das atividades portuárias. Para demonstrar tal relação intrínseca, Ribeiro e Beloto abordam conceitos essenciais da cidade pré-industrial, indo em direção às transformações ocorrida nos séculos XIX e XX até o presente, em que se vislumbra as relações ampliadas entre porto-cidade-região no processo de mudança da forma urbana. Sem dúvida, o Capítulo 03 pauta questões instigantes aos estudos da morfologia urbana, sobretudo acerca das antigas e novas configurações do território urbano-portuário, assim como remete ao tema sobre modelos de expansão urbana no campo do Urbanismo.

Ao compor o último capítulo da Parte 1 - Porto na cidade: arquitetura e urbanismo, junto dos demais textos que o antecede, tem-se delineado a base de algumas das questões que a Parte 2 - Porto na cidade: paisagem, projeto e território intenciona problematizar. A conexão basilar, contudo, se destaca de imediato pela perspectiva comparada que o Capítulo 3 constrói entre duas cidades portuárias. Nele tem-se, como dito, uma abordagem de cunho morfológico orientada pelo aparato da história, expressa pelo protagonismo brasileiro da cidade de Vitória, em análise comparada com o contexto europeu a partir da cidade irlandesa de Dublin. Assim, o mesmo exercício comparativo que sabe de antemão que nem tudo é singular e, ao mesmo tempo, identifica as diferenças e particularidades de cada uma da cidade em estudo, torna a incidir como mecanismo analítico no próximo capítulo. O Capítulo 04 abre a segunda parte do livro, tendo a permanência da capital capixaba como um dos referentes comparativos, agora no contexto brasileiro e em diálogo com a cidade do Rio de Janeiro.

A tríade de questões – ‘paisagem, projeto e território’ – que nomeia a Parte 2 do livro, bem como suas variáveis, aponta para

parâmetros econômicos, sociais e culturais específicos quando vinculados ao setor portuário. A intenção é demonstrar a pertinência da investigação pautada na particularidade das cidades portuárias associadas às especificidades de suas questões urbanas. Essas últimas, por sua vez, são interfaceadas pelo campo disciplinar da geografia, sociologia, política, cultura e arte, exemplificando alguns.

Antecipamos ao leitor, o objetivo de explorar chaves de leituras específicas quando vinculadas aos antigos setores portuários inseridos em cidades com ocupação consolidada, a exemplo das capitais brasileiras de Vitória e do Rio de Janeiro e dos exemplos internacionais de Lisboa e Dublin. De modo complementar, ainda que indireto, as cidades Campos dos Goytacazes, do estado do Rio de Janeiro, e Cachoeiro de Itapemirim, do estado do Espírito Santo, compõem os demais casos do livro. Essas últimas cidades nos permitem indagar sobre o papel econômico dos rios, recuperando sob o ponto de vista da história, os modos de integração entre os portos fluviais e marítimos. Acionando assim, reflexões sobre o fenômeno ‘porto na cidade’ não somente em ‘questões expandidas’, mas também como ‘questões emergentes’ com debate em aberto.

Em síntese, a abrangência da temática delineada para os dois capítulos subsequentes contidos na segunda parte desta publicação remete a questões: i) referentes aos condicionantes históricos e geográficos de configuração da paisagem em cidades portuárias, sobretudo quanto à dimensão simbólica da paisagem; ii) inerentes ao projeto de intervenção em cidades de estruturação urbana determinada por atividades portuárias; e iii) dirigidas aos processos de territorialização urbano e metropolitano advindos das dinâmicas de reestruturação da cidade e do porto, bem como a articulação dos atores envolvidos na construção de seus territórios.

O Capítulo 4 - A paisagem como questão paisagificada: sobre portos e cidades, de autoria de Martha Machado Campos, uma das autoras desta introdução, investiga as principais referências culturais relacionadas às paisagens dos portos antigos das cidades do Rio de

Janeiro e de Vitória. O trabalho remete a épocas distintas que incluem o período de implantação dos portos no Brasil colonial; perpassando épocas de expansão e modernização das infraestruturas portuárias quando do processo de industrialização no século XX; alcançando o século XXI com mudanças no papel dos portos, podendo incluir deslocamento das atividades portuárias de suas áreas de origem. Busca assim, reconhecer referências culturais similares, por vezes antagônicas, desde que supostas no bojo dos processos de urbanização das capitais carioca e capixaba.

O argumento da autora reside em tomar as paisagens como ‘questões paisagificadas’, por acionarem a produção de sentido de discursos e representações sobre a paisagem das cidades em tela. Campos almeja pontuar algumas das principais ‘questões paisagificadas’ – e não somente os fatos e acontecimentos históricos – envolvidas nas duas áreas portuárias, bem como as tensões que essas possam remeter em narrativas de tempos e espaços distintos. Registros iconográficos elucidam o cerne do Capítulo, qual seja: reconhecer mediante ensaios, em perspectiva histórica, algumas questões nomeadas em paisagem do ‘extraordinário’, do ‘abandono’, da ‘amnésia’, do ‘simulacro’, e como ‘objeto político’.

Desse modo, a autora relaciona a incidência dos projetos e planos urbanos relativos à conservação e reutilização dos portos históricos em áreas centrais aos processos de especulação imobiliária e valorização rentista do solo, que ocorrem ao longo no tempo na região portuária mais antiga do Rio de Janeiro, a exemplo do exposto por Vaz em capítulo anterior. O mesmo ainda não ocorre na capital capixaba, tendo em vista a inércia do Estado-mercado na implementação de políticas urbanas para o centro mais antigo da cidade.

Rita Ochoa, professora pesquisadora da Universidade da Beira Interior<sup>7</sup>, em Portugal, discute no Capítulo 5 - Regeneração urbana de

---

7 Rita Ochoa é arquiteta, pós-graduada em Qualificação da Cidade, master em Desenho Urbano e doutorada em Espaço Público e Regeneração Urbana

frentes portuárias. O caso do programa de arte pública da Expo'98 em Lisboa, o papel da inserção da arte pública no contexto dos projetos de reestruturação de frentes d'água. Ochoa aborda os denominados projetos de operação de regeneração urbana, que resultam, sobretudo, das transformações socioeconômicas ocorridas em âmbito mundial. O trabalho expõe a cidade capital de Lisboa como exemplo problematizado, mediante o evento da Exposição Universal de Lisboa – Expo'98 – realizado, em 1998, na frente ribeirinha oriental da cidade.

Interessa a autora refletir sobre intervenções artísticas que possam gerar novas possibilidades para reinvenção da arte pública, a partir da interseção entre as particularidades que caracterizam tanto a arte pública quanto a cidade portuária. É possível apontar que o 'mecanismo conector' que se destaca no conteúdo deste Capítulo em relação à obra ora em apresentação, esteja contido na potência de transformação das práticas artísticas e urbanísticas nas formas de fazer cidade, desde que 'com as pessoas que a habitam', resgatando expressão da autora.

Ainda que pese as diferenças quanto às abordagens que seguem na Parte 3 - planejamento e sustentabilidade, que não são, inclusive, difíceis de identificar especialmente nos Capítulos 6 e 7, os pontos do debate envolvidos tanto no tema do planejamento quanto da sustentabilidade são matrizes que permanecem amparando as interrogações acerca da relação porto-cidade.

---

pela Universidade de Barcelona (UB). Professora no curso de Mestrado Integrado em Arquitetura da Universidade da Beira Interior (UBI) em Covilhã (Portugal), onde desenvolve uma abordagem ao ensino do Projeto a partir de estratégias de cooperação com a comunidade local, em parceria com instituições públicas. Cofundadora da associação Mulheres na Arquitetura e da Rede de Investigação em Arte Pública. É pesquisadora no Centro de Investigação de Arquitetura, Urbanismo e Design (CIAUD) da Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa (FAU-Lisboa) pelo Grupo URBinLAB e atualmente coordena o Projeto de investigação-ação **Lisboa Intermitente: usos temporários e práticas de partilha para a cidade adaptativa.**

O trabalho dos pesquisadores Flavia Nico Vasconcelos, coorganizadora desta obra, Cassia Bommer Galvão e Léo Tadeu Robles<sup>8</sup> foi originalmente produzido para uma coletânea francesa da *Fondacion Seafacil* sobre as dinâmicas portuárias no Caribe e América Latina. No Capítulo 6 – Política portuária brasileira: em busca da sustentabilidade nas relações porto-cidade –, os autores discutem as transformações no sistema portuário brasileiro nas últimas três décadas, focando na sustentabilidade das relações porto-cidade. A questão central proposta pelos autores é mostrar que os impactos locais negativos da presença e atividade portuárias deveriam estar observáveis e, portanto, contar com maior incidência na política portuária dos países, visando o impedimento dos mesmos. Os autores antecipam ainda, que sem dúvida, tal lacuna é expressa no caso brasileiro.

O Capítulo traz elementos importantes para considerarmos a relação porto-cidade a partir da questão ambiental portuária. O estudo levantou diretrizes, normativas e outras políticas ambientais internacionais e nacionais que atrelam o desenvolvimento portuário ao desenvolvimento sustentável. A questão ambiental portuária avançou por meio da institucionalização de organizações e associações internacionais, de certificações ambientais e da formação de um regime internacional ambiental portuário. São muitas as boas-práticas internacionais, sobretudo europeias, que avançaram na relação de cooperação entre portos e cidades. A integração de novas tecnologias na atividade portuária é uma caminhada rumo ao Porto Verde,

---

8 Todos os três autores deste capítulo são economistas e pesquisadores associados do LabPortos, da Universidade Federal do Maranhão (UFMA). Cassia Bommer Galvão é professora do Department of Maritime Business Administration da Texas A&M University at Galveston, doutora em Ciências Sociais e mestre em Economia Política, ambos pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Léo Tadeu Robles é doutor e mestre em Gestão de Negócios pela Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo (FEA-USP).

sinaliza uma tendência internacional que requer uma relação cooperativa entre porto e cidade.

Os avanços internacionais conquistados pela temática sustentabilidade e, de forma associada, pela relação cidade e porto, não se repetem no Brasil. Apesar da sustentabilidade já ter ganhado espaços junto ao sistema portuário internacional, a maior parte dos portos no Brasil tem se limitado a cumprir alguns dos requisitos ambientais legais, quase exclusivamente relacionadas à atividade portuária direta e restritas ao espaço portuário. O sistema portuário brasileiro pouco, ou quase nada, avançou para uma agenda positiva pautada por princípios de sustentabilidade e de convergência na relação porto-cidade. Contextualiza e, até certo ponto, justifica situações críticas levantadas pelos capítulos anteriores no que toca os impactos territoriais dos portos nas cidades e contextos urbanos.

Ainda com a temática da sustentabilidade junto aos portos brasileiros, o Capítulo 7 - A centralidade dos trabalhadores portuários na prática portuária sustentável e na construção do Porto Verde avança na discussão proposta no Capítulo anterior e adentra na realidade prática da sustentabilidade junto aos portos. O trabalho é um chamado para um olhar humanizado para os portos, lembrando que a relação porto e cidade começa dentro dos muros e espaço portuário. As fotografias de trabalhadores portuários e do Porto de Vitória reforçam a sensibilização para que se perceba o porto como parte do lugar<sup>9</sup>.

---

9 As fotografias compõem o acervo do Observatório Cidade e Porto (OCP) e são resultado do olhar de duas fotógrafas capixabas. A fotógrafa Rosane Zanotti, doutora e mestre em Design pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio), professora do Departamento de Comunicação Social da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES) e líder do Observatório Cidade e Porto. E a fotógrafa, jornalista e produtora audiovisual Julia Eugênia Guelli, que realizou as fotos como bolsista do Observatório Cidade e Porto, sob supervisão da professora e também fotógrafa Elizabeth Nader.

Flavia Nico Vasconcelos, Kristianne Viher e Lucas Poltronieri Langen<sup>10</sup> destacam o papel fundamental dos trabalhadores portuários na implementação das políticas e ações de sustentabilidade e transformação do porto em um Porto Verde. O argumento central é de que os trabalhadores portuários são relevantes na trilha do porto para implementação de práticas sustentáveis e sua transformação em um Porto Verde. O trabalho considera as práticas de sustentabilidade nos portos marítimos, a mudança de cultura entre os trabalhadores portuários e o impacto que os trabalhadores podem ter na implementação bem-sucedida das práticas portuárias.

A discussão teórica é complementada por considerações empíricas sobre os trabalhadores portuários e os avanços rumo às práticas de sustentabilidade e consciência ambiental dos trabalhadores portuários no Porto de Vitória. Assim como no Capítulo anterior, as considerações finais apontam para os desafios da questão ambiental portuária no Brasil e indicam que no cenário atual, tanto no Porto de Vitória como em outros portos brasileiros, não existem as bases necessárias para constituirmos Portos Verdes.

Encerrando os textos desta obra, o estudo de Eneida Maria Souza Mendonça, Teresa de Jesus Peixoto Faria e Tainah Virgínia Cypriano

---

10 Kristianne Viher é canadense e começou a pesquisar com Flavia Nico Vasconcelos durante período em que ambas estiveram juntas estudando no Urban Studies Program, da Simon Fraser University, em Vancouver/Canadá. Kristianne Viher é mestre em Geografia pela Simon Fraser University (SFU) e pesquisa sobre as interseções entre trabalho e sustentabilidade nos portos. No momento trabalha na Focus College Abbotsford, em British Columbia/Canadá. Lucas Poltronieri Langen é internacionalista, foi bolsista de iniciação científica do Observatório Cidade e Porto e orientando de Flavia Nico Vasconcelos em seu Trabalho de Final de Curso sobre trabalhadores portuários e sustentabilidade no Porto de Vitória. Os três autores foram pesquisadores do Observatório Cidade e Porto (OCP), atualmente vinculado ao Departamento de Comunicação Social da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES).

Penna<sup>11</sup> constitui o Capítulo 8 - O papel econômico dos rios na ocupação do sul capixaba e do norte fluminense a partir de polos regionais: os casos de Campos dos Goytacazes e Cachoeiro de Itapemirim. O trabalho trata do papel dos rios na formação da rede urbana que abrange áreas confrontantes dos estados brasileiros do Espírito Santo e Rio de Janeiro, a partir do estudo sobre a importância dos rios Itapemirim e Paraíba do Sul, respectivamente na história das cidades de Cachoeiro de Itapemirim e Campos dos Goytacazes. História marcada por conflitos que se acirram com os processos de industrialização e urbanização e resultam em desqualificação da paisagem e em impactos negativos no meio hídrico. Destaca-se a metodologia utilizada na formulação do trabalho, envolvendo pesquisa bibliográfica e documental em acervos das duas cidades, reunindo relatórios oficiais, cartografias e fotografias, além de visitas de campo.

O trabalho é um alerta de Mendonça, Faria e Penna para a retomada da valorização ambiental e paisagística dos rios em consonância com a vida social e econômica das cidades. Especialmente frente o preocupante cenário atual, marcado por rios poluídos por rejeitos de minério advindos do rompimento de barragens e do potencial logístico portuário que envolve o litoral capixaba e fluminense. A despeito disso, as autoras ao destacarem o papel dos rios na criação e

---

11 Eneida Maria Souza Mendonça é arquiteta, professora titular da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (USP), com atuação nos Programas de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU) e em Geografia (PPG) – ambos da UFES – e pesquisadora do Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo (NAU-UFES). Teresa de Jesus Peixoto Faria é professora doutora da Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro (UENF), com doutorado em Estudos Urbanos pela École des Hautes Études em Sciences Sociales (EHESS-Paris), atuação no Programa de Pós-Graduação em Políticas Sociais da UENF e pesquisadora do Laboratório de Estudos do Espaço Antrópico (LEEA-UENF). Tainah Virgínia Cypriano Penna é arquiteta urbanista, mestre do PPGAU-UFES e pesquisadora do NAU-UFES.

no desenvolvimento urbano, vida social, econômica e cultural dessas cidades, almejam deixar reflexões e incentivos para políticas públicas de preservação ambiental, do espaço público e da paisagem.

Além do supracitado potencial logístico portuário que abrange os litorais do estado do Espírito Santo e Rio de Janeiro, o Capítulo pontua os primórdios da colonização portuguesa e a correlata precisão cartográfica produzida na época, quanto à representação da costa brasileira, que indicam nominalmente os acidentes geográficos mais importantes, sobretudo a localização dos mares, baías e rios. As autoras demonstram em vasta pesquisa histórica, a relevância dos cursos d'água como elementos estruturadores dos espaços das vilas e cidades coloniais brasileiras, em consonância com alguns dos capítulos da primeira e segunda parte desta publicação.

Nos termos de Mendonça, Faria e Penna, pode-se afirmar a 'relação vital' entre os principais centros urbanos brasileiros com os elementos hídricos. Destacam, sobretudo, a relevância econômica, no final do século XIX, da navegação fluvial de transportes de cargas e passageiros no território em estudo, devido à integração e conexão em rede hídrica com os portos marítimos do litoral.

O ensaio fotográfico de David Protti<sup>12</sup>, compartilhado na conclusão deste livro, registra a magnitude das imagens do fotógrafo-professor, a partir de um "percurso pessoal-histórico-afetivo" que fez pela cidade de Vitória, resguardadas as palavras de Protti ao apresentar seu livro *Vitória PanorAmada*, em segunda edição ampliada, de 2019.

Nota-se enfim, a busca de cada capítulo por uma narrativa crítica, que tenha os 'processos urbanos' como modeladores do debate suscitado por essa obra. Em síntese, elencam-se os principais temas abordados ora em profundidade, ora por tangenciamentos, ora por

---

12 David Protti é fotógrafo e professor aposentado pelo Departamento de Comunicação Social da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), tendo fotografias publicadas e realizado exposições ao longo de sua trajetória profissional.

pontuações precisas. São eles: a) as mudanças de dimensões e escalas das áreas e redes portuárias e seus impactos ambiental, urbano e metropolitano na configuração do território, da paisagem e no agenciamento dos fluxos; b) os mecanismos de valoração do território em seu âmbito propositivo – planejamento, plano e projeto urbano – na perspectiva de renovação dos instrumentos e políticas de intervenção urbanística em cidades com atividades portuárias, associado à preservação do patrimônio cultural, em particular do patrimônio industrial vinculado às infraestruturas portuárias; e o seu reverso, os mecanismos de especulação do território pelo mercado imobiliário e de valorização rentista do solo, entre outros agenciamentos negativos similares; c) o avanço das hipóteses sobre tendências de urbanização em curso, do planejamento ao projeto territorial, das ocupações em ‘assentamentos autourbanizados’ aos espaços produzidos pelo mercado; isso sob perspectiva da metropolização do território e sua respectiva mudança devido à expansão das atividades portuárias e industriais; d) a mudança do conceito de porto no Brasil a partir do final do século XX, de simples interface física de deslocamento – embarque e desembarque de cargas e pessoas – para polo de atração de atividades econômicas por excelência multimodal e regido por logística e infraestrutura de escala mundial, assim como sua relação distanciada dos processos de territorialização e ocupação urbana e metropolitana; e) a dinâmica portuária internacionalizada e locação territorial estratégica, promotora das alterações de posicionamento de suas instalações e serviços no interior do território nacional, regional e local; e f) as mudanças e avanços no âmbito da tecnologia de informação, transporte, logística e armazenamento de cargas e os impactos no território construído e natural.

A partir dos enfoques elencados acima acerca dos estudos urbanos relativos à questão cidade-porto, conclui-se que o debate e as pesquisas que caracterizam o fenômeno do ‘porto na cidade’, no âmbito de distintas e multidirecionais relações, não é tarefa simples. Pelo contrário, além do fator econômico evidente do comércio internacional

e ambiente dos negócios correlato, fatores históricos, políticos, culturais e sociais demonstram interesses, conflitos, disputas e complexidades que subjazem um processo em permanente tensão.

Extremados na atualidade se considerado a urgência de estudos e pesquisas que atentem sobre a mudança e ruptura climática, vislumbram-se desdobramentos desta obra em alinhamento com outros campos de conhecimentos, em especial, aqueles que enfrentam a questão urbana diante da crise climática e sanitária em curso.

Há de se atentar para um desenvolvimento socioeconômico em uma perspectiva diversa, que seja pós-extrativista e alternativo no enfrentamento da mudança climática. Isso a partir de estudos e pesquisas articuladas a aportes conceituais e metodológicos inseridos no debate sobre a descolonização do imaginário e cotidiano; outros aspectos da existência humana pós-período pandêmico vivenciado de modo local e planetário; o direito à cidade e a superação da ocupação urbana restrita ao mercado e consumo; a brutal desigualdade social brasileira; interseccionados por questões de classe, gênero, etnia e raça; citando alguns apontamentos insurgentes no campo da Arquitetura e Urbanismo e demais áreas de conhecimento na atualidade.

Parte 1

---

# **Porto na cidade: arquitetura e urbanismo**

# *Notas sobre o Cabeça de Porco*<sup>13</sup>

*Lilian Fessler Vaz*

O Cabeça de Porco, o mais famoso e um dos maiores cortiços cariocas, é considerado típico dessa moradia popular; mas, na realidade, ele era uma exceção à regra, pois a grande maioria das habitações coletivas eram pequenas, com menos de 10 quartos. No entanto, o Cabeça de Porco foi consagrado como um símbolo das habitações coletivas. Não porque apresentasse todas as suas características, mas porque se constituía num exemplar que concentrava todos os aspectos negativos, todos os vícios e defeitos que se procurava eliminar na habitação. Na busca de novas formas de morar baseadas nos princípios da higiene e da disciplina, o Cabeça de Porco foi eleito o modelo renegado, o padrão a ser eliminado como realmente o foi, em

---

13 Trabalho anteriormente publicado na **Revista do Rio de Janeiro**, Niterói, v. 1, n. 2, p. 104, jan./abr. 1986.

circunstâncias espetaculares que contribuíram para aumentar a sua fama. Nestas notas, que procuram delinear aspectos desconhecidos de sua história, são abordados: uma etapa do processo de erradicação dos cortiços e de expulsão da população pobre das proximidades do centro da cidade; o empenho dos agentes do emergente capital imobiliário em obter terrenos em áreas valorizadas e sua articulação com o Estado; a propriedade privada enquanto limite de atuação dos órgãos de Higiene Pública e; uma relação entre dois padrões de habitação popular: cortiço e favela.

O Cabeça de Porco, antes de se incorporar ao nosso vocabulário como um sinônimo depreciativo de "habitação coletiva", era um vasto cortiço situado próximo à estação da Estrada de Ferro D. Pedro II<sup>14</sup>.

O nome "Cabeça de Porco" surgiu devido à forma característica da entrada do cortiço: um grande portal em arcada ornamentado com a figura de uma cabeça de porco. As arcadas com cabeças de animais e outros motivos em louça ou gesso eram comuns nos solares, chácaras e quintas dos séculos passados; a figura de leões vigiando as entradas originou o termo "leão de chácara". A presença desse ornamento na entrada do vasto terreno leva a crer que se tratasse de uma antiga chácara. Esse grande arco situava-se na Rua Barão de São Félix (antiga Rua da Princesa), diante da antiga rua de Santana (depois rua Dr. João Ricardo e hoje rua Bento Ribeiro). O prolongamento dessa rua e a construção do túnel João Ricardo só foram possíveis depois de arrasado o cortiço.

As informações a seu respeito são esparsas, contraditórias e por vezes inacreditáveis, como, por exemplo, a informação – citada por vários autores – de que teria sido habitado, certa época, por 4.000 pessoas. Jornais da época referem-se a duas mil pessoas quando se iniciou a demolição.

---

14 A autora agradece a Monica Leão e a Mauricio Abreu a indicação dos códices com as informações que permitiram escrever este trabalho.

Na década de 1880 foi, talvez, o maior cortiço do Rio de Janeiro. Era um verdadeiro bairro, constituído por sobrados, térreos e quartos. Os sobrados e térreos, subdivididos, por sua vez, em muitos outros quartos. Esse conjunto de construções, verdadeiro "labirinto arquitetônico", se estendia até a pedreira dos Cajueiros, no morro da Providência, e "se alastrava pelos flancos ocupando a retaguarda das casas" da rua Barão de São Félix. Nas suas muitas ruelas interiores, se encontravam "grande número de cocheiras com animais e carroças, galinheiros e um armazém". Dentre os quartos, havia os de pedra e cal, de madeira de lei e de tábuas de caixotes, assim como casebres de sopo e "teto de folhas de lata". A existência desses casebres e a ocupação do flanco dos morros sugeriu, posteriormente, a expressão "semente de favela"; as descrições compõem uma imagem intermediária entre o cortiço e a favela.

## PROPRIETÁRIOS E MORADORES

Outra informação duvidosa era sobre o seu proprietário, que seria o Conde d'Eu. Essa afirmação corria de boca em boca, estampava-se nos jornais e nunca foi comprovada nem desmentida. Os biógrafos limitam-se a confirmar que o príncipe consorte era proprietário de terrenos e que os arrendava, não se importando para qual finalidade. Como se tratava de voz corrente (mas cujos registros não foram encontrados) é de se supor que o Sr. Gastão de Orleans tenha sido um dos proprietários, provavelmente fundiário, do enorme conjunto de imóveis.

As mais antigas informações são de 1845, ano em que J. P. de Faria possuía 13 quartos no local. Quando de sua demolição, em 1893, a Prefeitura contactou 20 proprietários do cortiço. A principal proprietária, Felicidade Perpétua de Jesus, possuía casas e parte do terreno.

A estalagem ocupava o terreno nº 154 da Rua Barão de São Félix, antigo nº 132 A, B, C e D, numeração que correspondia às entradas do cortiço. A consulta a alguns livros de lançamento da Décima Urbana

permite acompanhar passos da transformação dessa enorme habitação coletiva. Em 1878, eram registrados nesse lote: uma cocheira, 49 quartos e dois térreos de Felicidade P. de Jesus; e um sobrado, uma cocheira, três térreos e 40 quartos de três outros proprietários. Nesse ano, observa-se que D. Felicidade é proprietária do nº 156 e que vários prédios, do nº 126 ao 152 -, portanto, do outro lado do Cabeça de Porco -, pertenciam a J. P. de Faria, J. A. de Faria e A. F. da Costa Guimarães.

Em 1890, os prédios de um lado do Cabeça de Porco continuavam nas mãos dos mesmos proprietários. O nº 154 se multiplicou e se subdividiu em 21 térreos, um sobrado, sótãos e 104 quartos, todos reconhecidos pelo Poder Público e pagando imposto predial. Os mesmos proprietários possuíam também prédios vizinhos, possivelmente interligados, o que compunha um conjunto ainda maior.

Os nomes dos proprietários permitem verificar que laços de parentesco unem os Pereira de Faria, os Costa Guimarães, os Freitas Lima Guimarães e as Perpétuas. Trata-se de um exemplo de uma antiga família proprietária fundiária que manteve a propriedade no âmbito familiar, apesar de cada parente construir, arrendar ou sublocar diferentes prédios. Interessante é notar que a matriarca é quem se torna famosa durante a existência da estalagem e que seu nome ainda marca a região: a travessa de D. Felicidade existe até hoje.

Boa parte da fama do Cabeça de Porco deveu-se à sua resistência às investidas sucessivas e infrutíferas realizadas para eliminá-lo, durante a Monarquia. Após a sua demolição, os jornais se referiam à "[...] secular cabeça, que derrubou ministérios, fez as delícias do Conde d'Eu e a glória da barbada e respeitável Dona Felicidade [...]" (MACEDO, 1955).

A resistência do cortiço seria explicada pela influência do seu augusto proprietário, o que não pôde ser comprovado. Há, porém, outra versão para essa longa resistência. Segundo um antigo morador da vizinhança, o Cabeça de Porco era "[...] quartel-general dos capoeiras de antanho [...] protegido com firmeza pelos magnatas da política

local, que não compreendiam um político às direitas sem um razoável grupo de capangas ou guarda-costas" (JORNAL DO BRASIL, 1926).

Essa proteção desapareceria no início da República, com a ascensão de novos grupos ao poder, e particularmente com a atuação do Chefe de Polícia Sampaio Ferraz, que deportou os capoeiras em massa para Fernando de Noronha. Desaparecidos os seus líderes e seus protetores, o Cabeça de Porco deixava de ser "impenetrável e inexpugnável".

A respeito dos seus moradores, dizia-se que eram "capoeiras, ladrões, meretrizes de baixa classe e assassinos". Entre as centenas ou milhares de moradores, muitos eram capoeiras aglutinados pelas relações pessoais, muitos eram trabalhadores da pedreira que procuravam moradia próximo ao trabalho. É provável que a pedreira esteja na origem do cortiço: segundo Câmara Cascudo, o arrendatário do terreno do príncipe "preferiu construir uma série de casinhas para os cavouqueiros". Nesse ponto, é de se assinalar a semelhança da presença da pedreira junto ao mais famoso cortiço da cidade e no romance *O Cortiço*, de Aluísio Azevedo, da mesma época.

No cortiço modelo, cortiço real, havia também um armazém, várias cocheiras e galinheiro. Uma reportagem publicada 30 anos após a demolição informa que havia ainda uma barbearia e 10 oficinas de remendar sapatos, e que era grande o número de mulheres lavadeiras de todas as cores e nacionalidades. Havia ainda bandos de crianças e todos os tipos de animais domésticos. Em suma, "uma Babilônia", com seus "habitantes de todo gênero", que lhe imprimiam o ar de multiplicidade e heterogeneidade, apesar de sua condição básica comum: a pobreza.

## O COMEÇO DO FIM

Quanto às circunstâncias da longa luta de eliminação desse cortiço, ocorrida em 1893, foi possível verificar a existência de documentos que reportam a 1880. Nesse ano, na sessão de 28 de fevereiro da

ilustríssima Câmara Municipal, discute-se o relatório encaminhado pelo Diretor de Obras Municipais, descrevendo a vistoria feita no Cabeça de Porco, em que se constata que o principal caminho no interior do cortiço é a continuação da rua de Santana. Efetivamente, os terrenos para o prolongamento da Rua de Santana foram oferecidos por J. P. de Faria, em 1847, e aceitos pela municipalidade. Entretanto, a rua não foi prolongada. Nesses terrenos, foram construídos ilegalmente prédios do cortiço. As condições de higiene, nessa época, aparentemente não inspiravam maiores cuidados, pois, segundo os peritos, "[...] notamos-lhe em todo asseio e limpeza [...]" (CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 1880). Informava ainda o relatório que a rua dos Cajueiros fora interceptada e fechada "por um tabuado" no interior do cortiço. A partir dessas irregularidades e das suas condições higiênicas, sucedem-se, de 1880 a 1888, as portarias, ordens, mandatos, intimações e autorizações para o fechamento da estalagem.

## OS INTERESSES PELA EXTINÇÃO DO CORTIÇO

Além das tramitações burocráticas, mas de conhecimento público e divulgadas em jornais, outros dados também são esclarecedores: mostram a dimensão oculta do combate aos cortiços, aquela em que atuam os representantes dos interesses imobiliários, articulados ao Estado.

Em meados da década de 80, mais de seis propostas para o prolongamento das ruas dos Cajueiros e de Santana, construção de casas higiênicas nessas áreas e concessão de favores para execução desses melhoramentos são encaminhadas ao Governo Imperial. Uma dessas, a de Antonio Ferreira Borges, datada de 30 de abril de 1886, é clara ao justificar sua pretensão: o projeto,

[...] de grande utilidade pública, é baseado na intuitiva conveniência de melhorar as condições de saneamento das zonas por onde se estendem as ruas indicadas, proporcionando incontáveis vantagens aos seus habitantes, tal como facilidade de suas

comunicações, franca ventilação de suas casas, beleza e uniformidade de suas ruas e mais amplo espaço para edificações. [...] Para provar a utilidade dessa concessão e legitimar a pretensão do suplicante, basta considerar que só a demolição de numerosos casebres e imundas estalagens, e entre elas o celeberrimo cortiço denominado Cabeça de Porco, talvez o maior do centro da cidade, seria por si um serviço real, senão verdadeiro benefício, prestado aos moradores daquela zona e desta capital (AGCRJ. Códice 32-3-23, f. 58).

Cita ainda diversas entidades e personalidades que já se haviam manifestado no sentido de proclamar a "necessidade de supressão dessa imunda pocilga" (AGCRJ. Códice 32-3-23, f. 58).

Quanto às reais condições de higiene do cortiço, é de se supor que se deterioraram a partir da proibição de realização de reconstruções (1876) e das sucessivas medidas tomadas para o seu fechamento. Apesar de sua fama de imundície, vimos que, aparentemente, isso não se confirmou na vistoria de 1880. Quando de sua demolição, havia alguns quartos interditados; alegavam as proprietárias sempre terem atendido prontamente às recomendações da repartição de higiene, que indicava, item por item, os melhoramentos devidos. Mais tarde, esses melhoramentos não puderam ser realizados porque a Intendência Municipal negava a concessão da licença para as obras solicitadas. Nessas circunstâncias, as precárias condições de saneamento certamente se agravaram bastante.

Sobre a proposta de prolongamento das duas ruas e a justificativa da eliminação do cortiço, observa-se que são indissociáveis: não se distingue, na realidade, qual o verdadeiro melhoramento – se o surgimento de novas ruas ou o desaparecimento do Cabeça de Porco. Sendo trechos de ruas isoladas que pouco contribuíram para a facilidade dos transportes (esses projetos ainda não incluíam o túnel em continuidade da rua Dr. João Ricardo), de difícil execução (o prolongamento da Rua dos Cajueiros nunca foi realizado), a proposta

de prolongamento, na verdade, visava à obtenção de terrenos para construção onde era maior a demanda: próximo ao centro. Apesar da oferta de terrenos nos arrabaldes, o interesse maior era pelos terrenos centrais maiores, nos quais frágeis cortiços insistiam em resistir.

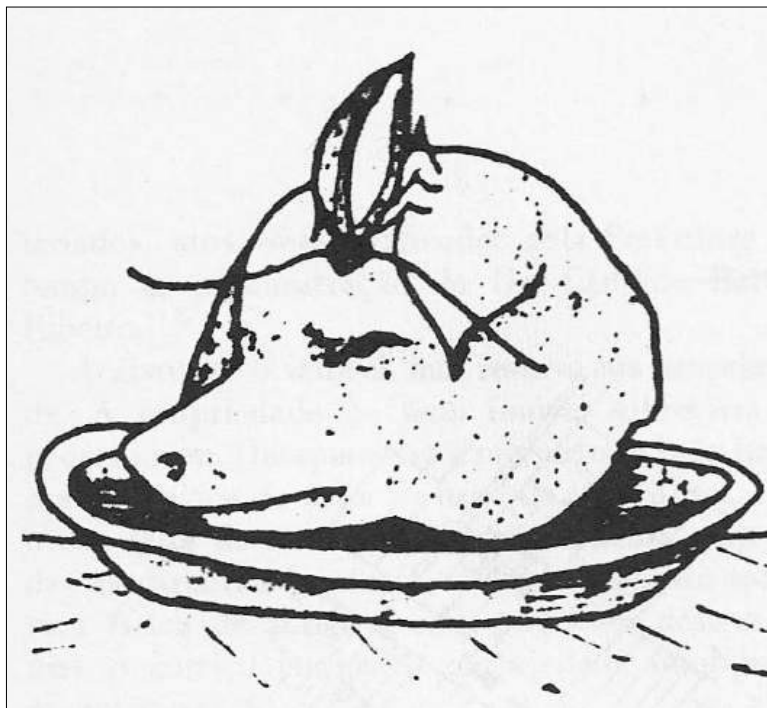
A proposta de prolongamento de ruas através do grande cortiço recebeu pareceres favoráveis e sofreu algumas modificações. Fez-se o levantamento dos imóveis a serem desapropriados e seus respectivos valores. A Câmara Municipal foi notificada para tomar as providências quanto aos seus terrenos. Foram justamente esses terrenos, doados e aceitos pela Câmara 40 anos antes para o prolongamento da rua de Santana, que embasariam a decisão do Ministro de Negócios do Império, em agosto de 1887: caberia à própria Câmara a realização desse melhoramento. Que não o realizou, como não o havia realizado até então.

Em 1891, o Conselho de Intendência Municipal fecha contrato com outro concessionário, o engenheiro Carlos Sampaio, que se propõe a prolongar a rua dos Cajueiros, a rua Dr. João Ricardo e abrir um túnel no morro do Livramento. O futuro Prefeito solicitava a concessão dos favores habituais nessas propostas: o direito de desapropriação de prédios e terrenos, cessão gratuita de terrenos do Estado, isenção de taxas sobre os prédios a serem construídos e, ainda, o privilégio para exploração de uma linha de carris nas ruas adjacentes e no túnel, direito de cobrança de pedágio durante 30 anos e de transferência da concessão a terceiros. Aguardava-se apenas a aprovação ministerial e o decreto de desapropriação do cortiço, para iniciar as obras.

Em meados do ano seguinte (1892), já na administração de Barata Ribeiro, fecha-se o cerco ao famoso cortiço. Por ordem do Serviço de Higiene, são fechadas as casas da ala esquerda. Em agosto, é realizada uma vistoria por engenheiros do Departamento de Obras da Intendência Municipal, que concluem pela necessidade da imediata demolição das casas. Observe-se que, pouco antes, em 19 de maio, um aviso do Ministério do Interior, referindo-se a outra estalagem, reprovava essa mesma atuação da Intendência e reafirmava

que a demolição só se deveria realizar caso os proprietários se recusassem a fazer os melhoramentos cabíveis. Esses melhoramentos, por sinal, deveriam ser indicados pelo engenheiro do Ministério e não pelos engenheiros da Intendência. Apesar da repreensão sofrida pela municipalidade, seguiam as providências para eliminar a estalagem. Muitos moradores se retiraram.

Figura 1 - Charge da época: o Cabeça de Porco vencido pelo Prefeito Barata.



Fonte: Reproduzida da Revista da Semana, 2 ago. 1929.

## A DEMOLIÇÃO

Em 21 de janeiro de 1893, os proprietários recebem intimação para demolirem seus prédios, no prazo de cinco dias, "sob pena de ser feita a demolição à vossa custa". A justificativa era o estado ruinoso

das construções e o fato de não serem licenciadas. De nada adiantaram os protestos das duas principais proprietárias, alegando irregularidade na atuação das autoridades municipais, prejudicando o interesse dos proprietários e moradores e concedendo facilidades ao concessionário:

[...] Só depois de um célebre contrato feito pela Intendência com o Dr. Carlos Sampaio, para o prolongamento das ruas João Ricardo e Cajueiros, com obrigação de indenizar as suplicantes e outros proprietários, contrato que deveria ser transferido ao Banco Evolucionista, e de mandar este banco uma comissão orçar o valor das desapropriações a fazer, é que, por singular coincidência começaram as suplicantes e os outros proprietários a serem incomodados. [...] Conseqüentemente, é ilegal e atentório ao direito de propriedade qualquer ato da Intendência no sentido da demolição dos prédios das suplicantes (MACEDO, 1955, p. 22).

A invocação do direito da propriedade não intimidou Barata Ribeiro: em 26 de janeiro, vencido o prazo, o Prefeito baixa um decreto permitindo a si mesmo dar combate aos cortiços. No mesmo dia, iniciava-se a demolição:

Foi uma batalha civil, perfeita em seus pormenores. [...] Diante do Cabeça de Porco [surgiu Barata Ribeiro] à frente de um exército de todas as armas: com trabalhadores da Prefeitura, munidos de picaretas e archotes; quase todo o corpo de investigadores que, subindo o morro do Livramento, deram cerco pela retaguarda; um piquete de cavalaria policial, que guarneceu as ruas transversais à Barão de S. Félix, local do combate; uma companhia de bombeiros, portadores de longas mangueiras para apagar o pó; uma força do 1º Batalhão de Infantaria [...], destinada a interditar a zona conflagrada; e o corpo de saúde [...] Compu-nham o seu estado-maior outro general administrativo – o Chefe

de Polícia – e mais os delegados auxiliares, delegados, ajudantes de ordens, engenheiros municipais, secretário da Inspetoria de Higiene [...] Comandantes de tropas aliadas eram os diretores da Empresa Melhoramentos do Brasil, Vieira Souto e Carlos Sampaio, este futuro Prefeito, que adjudicaram quarenta trabalhadores de sua companhia (MACEDO, 1955, p. 22).

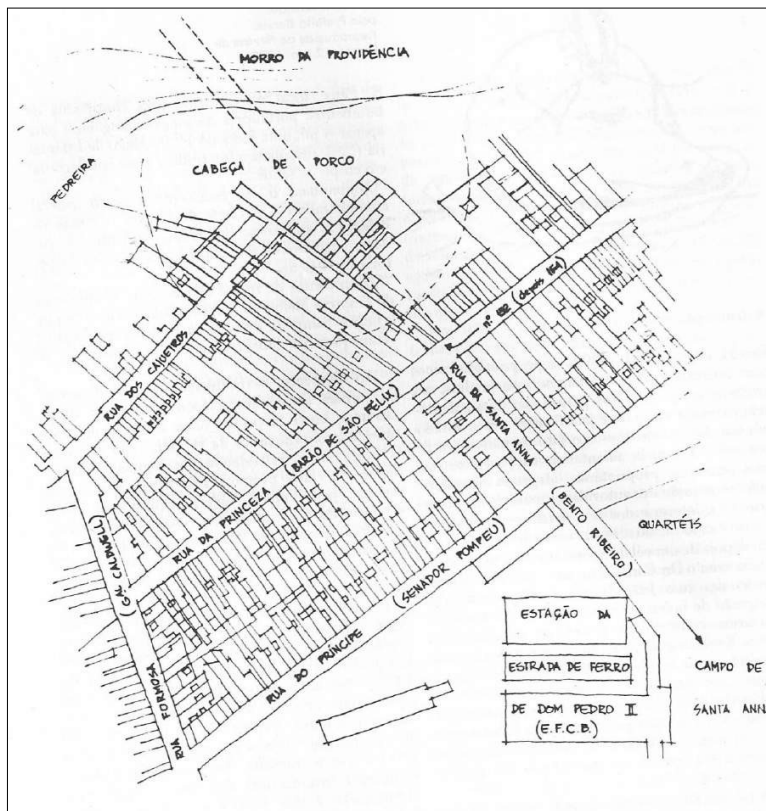
Ao alvorecer, havia desaparecido a estalagem. Os jornais noticiaram o acontecimento e anunciaram o breve início das obras de construção do túnel e prolongamento da rua Dr. João Ricardo. O breve início estendeu-se por algumas décadas; depois de vários projetos, foi "aberto em tempo recorde" pelo Prefeito Paulo de Frontin, em 1919, e concluído por ocasião das festas do centenário, em 1922, quando era Prefeito, o próprio Carlos Sampaio. Quase trinta anos haviam se passado após a preparação do terreno com a demolição da estalagem.

O lendário Cabeça de Porco havia desaparecido. Alguns proprietários foram à Justiça para obter indenização pelos danos causados e lucros cessantes. Foi possível obter alguns dados a esse respeito: em 1899, a Procuradoria dos Feitos da Fazenda Municipal, depois de esgotados todos os recursos, manda pagar a Luiza Perpétua da Costa 49.981\$300 de indenização. Outros proprietários procuraram acordos com a Prefeitura. Doze anos depois da demolição, a inventariante dos bens do espólio do Comendador Freitas Lima e sua esposa, Carolina Perpétua de Freitas Lima, teve estipulada a receber a quantia de 277.545\$465. A título de comparação, observe-se que, nesse ano, a maior indenização paga por desapropriação de imóvel para a abertura da Avenida Central foi de 147.840\$000 e que o terreno mais caro da avenida foi comprado por 227.000\$000. A indenização foi fixada após

[...] acórdãos sucessivos e unânimes confirmados também unanimemente em grau de recurso pelo Supremo Tribunal Federal [...] [que] condenou a Municipalidade do Distrito Federal ao pagamento de perdas e danos causados por atos de violência e

esbulho de bens imóveis de propriedade dos inventariados, atos esses praticados pela Prefeitura ao tempo da administração do Dr. Cândido Barata Ribeiro (AGCRJ. Códice 59-1-31).

Figura 2 - Localização do Cabeça de Porco e indicação do futuro túnel João Ricardo.



Fonte: Plan of the City of Rio de Janeiro, 1866, by E. Gotto. Acervo Biblioteca Nacional.

Acabava-se o imóvel, mas restava sua propriedade. A propriedade do bem imóvel sobrevivia ao próprio bem. Desaparecera a mercadoria, não havia mais vestígios do valor de uso que constituíra; mas o seu valor de troca se mantinha intacto, com todas as garantias legais. O cortiço, enquanto estrutura física de abrigo da

ralé podia ser destruído, mas o cortiço enquanto propriedade imobiliária era intocável.

O Cabeça de Porco foi o único cortiço carioca demolido pelo Poder Público de que se teve notícia. Foi o único caso, no processo de eliminação dos cortiços, em que o limite de atuação imposto aos órgãos de higiene – a propriedade privada – não foi respeitado. A pena imposta à municipalidade desencorajou outras ações desse tipo.

Somente na administração de Pereira Passos a intocabilidade da propriedade privada seria abalada, com as novas bases legais que facilitaram ao Estado a desapropriação de grande quantidade de imóveis, inclusive de muitos cortiços. Contudo, isto não se daria mais por imposição da política de erradicação de cortiços, mas sim da renovação urbana.

Outra questão se coloca: qual o destino dos moradores expulsos do Cabeça de Porco? Não há documentos que ofereçam resposta. Pode-se supor que, como outros, muitos moradores tenham se mudado para as poucas estalagens ainda existentes ou para as muitas casas de cômodos que surgiam. Uma hipótese pode ser levantada: a de que os moradores tenham se estabelecido a poucos metros de distância, na encosta do morro da Providência, recriando um pouco mais acima a "semente de favela". O Prefeito, que mandou "facultar à gente pobre que habitava aquele recinto a tirada das madeiras que podiam ser aproveitadas", dava-lhes condições de construir precariamente. O trecho do morro ocupado por casebres, que se chamou depois morro da Favela, a que se tinha acesso através do local onde se erguia o grande cortiço, pertencia em parte a uma das proprietárias do Cabeça de Porco. É provável que os proprietários tivessem facilitado a ocupação dos terrenos do morro, alugando lotes onde não houvesse quartos. Foi o que se verificou pouco mais tarde: os moradores, "pagando duramente alguns palmos de terreno, adquirem o direito de escavar as encostas do morro" e construir barracos. É justamente nesse morro que, em 1897, os soldados retomados da campanha de Canudos viriam a criar o que se considera a primeira

favela da cidade. No entanto, é bem provável que lá já existisse um núcleo de moradias populares autoconstruídas, desde a demolição do Cabeça de Porco, em janeiro de 1893. A "semente de favela" saiu do cortiço, deixou a cidade e subiu o morro.

## REFERÊNCIAS

A Cabeça de Porco. *In*: **Revista da Semana**, 2 ago.1924.

AGCRJ. **Códices 41-4-5, 43-1-26, 46-1-26, 36-1-7, 32-3-23, 46-3-45**, AGCRJ.

AGCRJ. **Livros de lançamento do imposto predial**. Arquivo Noronha Santos, AGCRJ.

BACKHEUSER, E. **Onde moram os pobres**. Renascença, mar. 1905.

CASCUDO, L. Câmara. **Conde d'Eu**. Rio de Janeiro: 1a. Ed. Nacional, 1933.

CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Boletim da ilustríssima Câmara Municipal da Corte**, jan./mar. 1880. Rio de Janeiro, Typ. do Cruzeiro, 1880. *Gazeta de Notícias*, 27 jan. 1893.

GERSON, Brasil. **História das ruas do Rio**. Rio de Janeiro: Ed. Souza, 1954. *Jornal do Brasil*, 27 e 28 jan. 1926.

MORALES DE LOS RIOS, F. A. **Grandjean de Montigny e a evolução da arte brasileira**. Rio de Janeiro: A Noite, s.d.

*Revista /Ilustrada*, fev. 1893. *In*: MACEDO, R. **Barata Ribeiro: administração do primeiro prefeito do Distrito Federal**. Rio de Janeiro: DASP, 1955.

# *Infraestrutura dos portos: herança cultural da cidade*<sup>15</sup>

*Martha Machado Campos*

*Minieli Fim*

*Nathalia Spala Sorte*

---

15 Publicado previamente no periódico **Vitruvius-Arquitextos** como Martha Machado Campos; Minieli Fim; Nathalia Spala Sorte. **Infraestrutura dos portos: herança cultural da cidade**. *Arquitextos*, São Paulo, ano 18, n. 214.04, Vitruvius, mar. 2018. <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/18.214/6937> Nesta versão foi inserida imagem da Figura 20.

## NOTAS INICIAIS: SOBRE PORTOS E CIDADES

As cidades portuárias estão particularmente expostas a intensas transformações territoriais, devido ao perfil interventivo do setor dos portos e das infraestruturas de transportes interligadas às suas atividades. O processo de mudança dos portos está contido em sua mais remota origem, contudo a transformação do porto agrava-se como problemática urbana a partir da urbanização e industrialização das principais cidades dos continentes europeu e americano. Posteriormente, em fins do século passado, a ascensão dos centros urbanos no comando das operações econômicas internacionais da era global informatizada e a queda de antigos setores industriais pontuam algumas questões acerca dos sistemas de reestruturação econômica e territorial das cidades de modo geral, especialmente das portuárias.

Essa breve indicação de crise do sistema urbano anteriormente dominante aponta, nos termos de Hall (1995), para o denominado processo de desindustrialização, instaurado de maneira efetiva no final da década de 1960, atingindo, como dito, grande parte da economia de base manufatureira de regiões industriais tradicionais da Europa e dos Estados Unidos. Desde as duas últimas décadas do século XX, a desativação programada de áreas portuárias e industriais em distintas partes do mundo se alinham aos processos de urbanização neoliberalizada, devido, principalmente, ao incremento da globalização econômica.

Esses, entre outros fatores, fizeram com que os negócios do comércio marítimo internacional se deslocassem para fora da zona urbana e as autoridades portuárias de grande parte das cidades desocupassem as áreas dos portos tradicionais. Certamente essa questão remete a temas do planejamento urbano, levando, recentemente, à criação de instituições específicas com o objetivo de partilhar conhecimento e experiências entre autoridades portuárias.

Este artigo prossegue com alguns dos modelos de desenvolvimento do sistema portuário e sua relação com a cidade. Revisados em

literatura especializada, sabe-se que os discursos desses modelos evolutivos não são neutros, pelo contrário, são discursos agenciados por relações de poder – conflitos políticos e sociais –, podendo configurar formalizações alimentadas por uma realidade bem mais complexa. Ainda assim, constituem-se em aparatos conceituais importantes para elucidar as mudanças das cidades portuárias ao longo do tempo.

## OS MODELOS DE EVOLUÇÃO PORTUÁRIA E A CIDADE

O holandês Hans Meyer, pesquisador pioneiro da temática sobre as mudanças na relação entre cidades e portos, afirma que a cidade moderna do contexto europeu surgiu da economia moderna, entretanto o termo “tempos modernos” não denota um tempo contínuo, e sim uma sucessão de fases (MEYER, 1999). Para ele, o paralelo entre a economia mundial e as atividades portuárias demonstra no tempo as mudanças da relação cidade-porto.

Apesar das particularidades de cada caso, mudanças do sistema portuário e da relação do porto com a cidade seguem trajetória comum, postulada no discurso de modelos evolutivos, a exemplo do proposto por Meyer (1999). Anteriormente a ele, entre as visões conceituais mais reconhecidas do desenvolvimento portuário, está o modelo *Any port*, de J. Bird, organizado em 1963, a partir de perspectiva histórico-morfológica em etapas (RODRIGUE, J. P.; COMTOIS, C.; SLACK, B., 2013).

A fase inicial do modelo *Any port* refere-se ao *setting*, com implantação do porto primitivo próximo ao centro urbano, por questões geográficas e funcionais mantidas de forma rudimentar e sem alterações por muito tempo. Na etapa seguinte *expansion*, tem-se a ampliação de terminais, infraestruturas, instalações e atividades portuárias, tanto no setor portuário inicial como em novas áreas. A expansão decorre da modernização das instalações e operações portuárias e do aumento do porte dos navios. O sítio portuário passa a contar com linhas férreas no escoamento da produção

e, adicionalmente, ocorre o processo de expansão urbana. A terceira e última fase, *specialization*, caracteriza-se pela intermodalidade e multimodalidade, expansão de áreas portuárias, agigantamento de navios, implantação de infraestrutura rodoferroviária no porto e construção de terminais especializados. Os portos afastavam-se da cidade rumo a áreas mais amplas e de águas mais profundas. Em alguns casos, os núcleos portuários tradicionais são posteriormente reconvertidos e transformados por ações de *waterfront*, que ganham força no urbanismo da época (RODRIGUE, J. P.; COMTOIS, C.; SLACK, B., 2013).

Nottebom e Rodrigue (2005) expandiram o modelo *Anyport*, acrescentando nova etapa de regionalização portuária, considerando dois aspectos relativos ao desenvolvimento contemporâneo dos portos: os *hubports* e as redes de distribuição de mercadorias.

Os autores incluem a fase de regionalização portuária, correspondente ao surgimento dos centros de distribuição de mercadorias no interior do território, para além da área urbana e a partir do aumento da movimentação dos portos. A integração logística e as redes no setor portuário e na estrutura do transporte marítimo redefinem o papel funcional dos portos, gerando novos padrões de distribuição de mercadorias, concluem os mesmos autores. Destacam, ainda, a importância da distribuição terrestre de mercadorias para o transporte marítimo e custos logísticos (NOTTEBOOM, T. E.; RODRIGUE, J. P., 2005).

Os modelos evolutivos expostos buscam demonstrar que as dinâmicas das cidades portuárias se misturaram com as das infraestruturas do porto, na maioria das localidades onde esses fenômenos ocorram. Contudo, na medida em que o sistema portuário, as redes de infraestrutura de transportes rodoferroviários, o setor industrial, os serviços logísticos e de apoio às atividades portuárias vão sendo privatizados, gera-se a produção da emergência de novos espaços diferenciados nas cidades.

Nota-se, no caso brasileiro, que os novos – mas também os antigos – espaços ocupados por atividades portuárias e retroportuárias tiveram, progressivamente, a partir da década de 1990, redução do domínio público e intensificação da participação de empresas privadas. Isso se deve, sobretudo, às mudanças no entendimento jurídico que rege o sistema portuário no Brasil<sup>16</sup>. Composto por modalidades aduaneiras distintas que, por sua vez, configuram os espaços de uso e apoio às atividades portuárias, observa-se que o sistema portuário das cidades brasileiras tem acionado, com outros fatores, a ocupação descontínua e fragmentada do território.

Dessa forma, acentua-se o desinvestimento em zonas urbanas de declínio em detrimento de outras, privando-as de melhorias em serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas agregadas de valor e diferencial, a exemplo das áreas portuárias tradicionais temporariamente abandonadas, bem como das novas áreas de expansão portuária de distintas cidades do mundo e do Brasil<sup>17</sup>.

---

16 A Lei nº 8.630, de 1993, constitui marco jurídico inaugural da nova legislação portuária no Brasil, que passou por alterações com a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Para Fim (2015), em geral, essa lei incentiva a atração de capital privado, facilitando criação de terminais portuários particulares, visando à modernização dos portos, além do evidente estímulo da concorrência portuária no Brasil.

17 Fim (2005) observa, por exemplo, a cidade do Rio de Janeiro como uma das referências paradigmáticas dessa situação no Brasil. O Porto de Itaguaí, inaugurado em 1982, em Sepetiba, no Estado do Rio de Janeiro, surge como expansão das atividades portuárias antes concentradas no centro da Capital carioca, em atendimento às novas demandas logísticas e comerciais. O corredor rodoviário Arco Metropolitano do Rio de Janeiro resulta da ampliação das redes de infraestruturas ligadas aos portos, atende como exemplo de modelo portuário associado às grandes empresas e segregado da economia local. Distante cerca de 90 km da cidade do Rio de Janeiro, o Porto de Itaguaí caracteriza-se como concentrador de cargas. É constituído por vários terminais arrendados, conectados a redes viárias e ferroviárias, contudo desvinculados das políticas territoriais e do desenvolvimento local. No cenário internacional, destaca-se o surgimento

Este trabalho destaca as infraestruturas dos portos da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV) (ES, Brasil), em fração territorial específica denominada Vitória Metropolitana<sup>18</sup>, buscando demonstrar que a expansão das redes de infraestruturas e das atividades portuárias na região antevê o incremento da interiorização portuária em áreas distanciadas da costa marítima, bem como o aumento da implantação de portos no litoral capixaba.

Isso torna plausível a hipótese prospectiva deste estudo, relativa à desativação parcial, ou total, do Porto de Vitória em futuro próximo, sobretudo da área delimitada pelo Cais Comercial de Vitória, localizado na Capital capixaba (Figura 1).

A situação atual do Porto de Vitória é de parcialmente utilizado, se considerada a ação da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) em disponibilizar alguns dos antigos armazéns – situados em área de berço público, o Cais Comercial de Vitória – para outros usos, em paralelo ao seu funcionamento regular. Como exemplo, pode-se citar o compartilhamento esporádico do Armazém 5 para uso de cultura, lazer e turismo promovido pelo Projeto Estação Porto<sup>19</sup>,

---

de portos isolados nos cruzamentos logísticos da Europa, a exemplo do Porto de Gioia Tauro, na Itália.

18 A expressão Vitória Metropolitana designa configuração territorial que delimita área cornubada, isso é, o núcleo metropolitano consolidado da Grande Vitória (RMGV), englobando somente os municípios de Vitória, Serra, Vila Velha e Cariacica, na tentativa de distinguir tecido metropolitano mais homogêneo, ou com tendência a processos de urbanização interligados.

19 As edições do Projeto Estação Porto, realizadas por meio de convênio firmado de 2008 a 2010, entre a Companhia Docas do Espírito Santo e a Prefeitura Municipal de Vitória, objetivam a integração da cidade com o porto, promovendo atividades culturais e artísticas, tais como shows de músicas, festival de filmes, exposições de artes, entre outras. O projeto antevê ainda mecanismos para estruturar o turismo de cruzeiros marítimos na área (MORAIS, L. S., 2014).

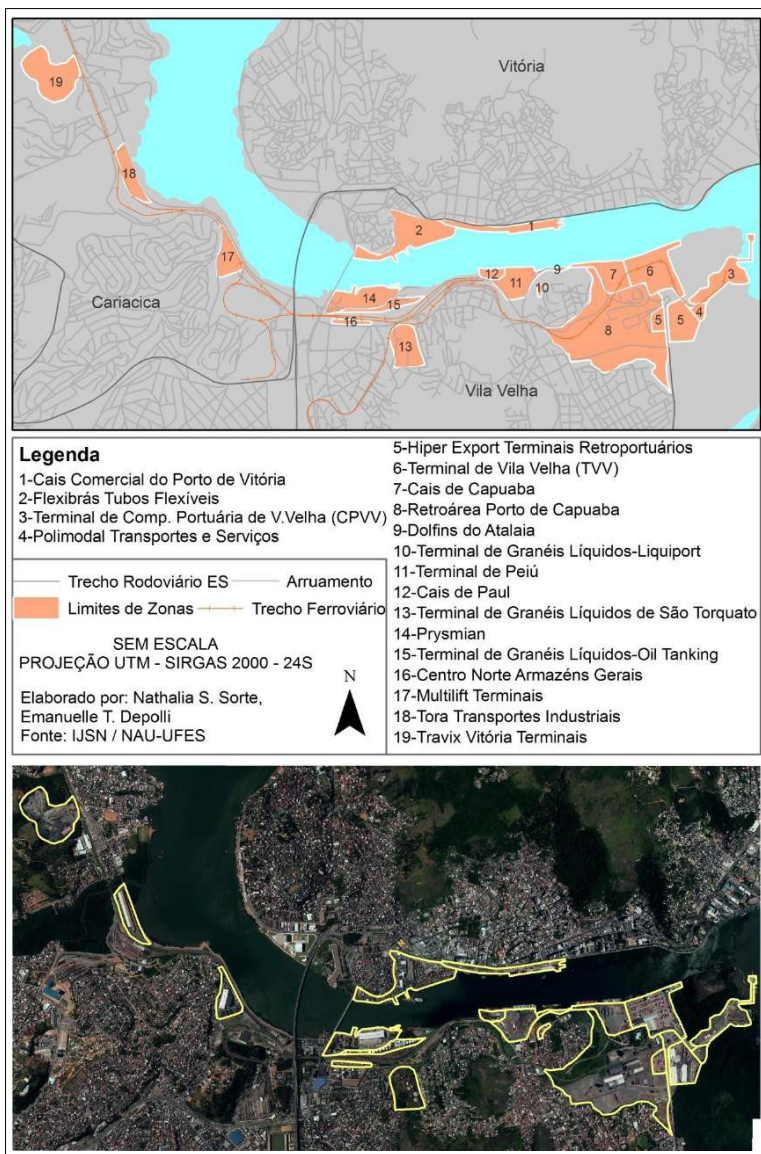
cuja prerrogativa consiste no uso do porto como espaço público voltado para atividades gratuitas e abertas à população<sup>20</sup>.

Nota-se, ainda, conforme amplo levantamento de Moraes (2014), obsolescência dos armazéns quanto à armazenagem de carga pesada, considerando que eles foram projetados para estoque de café e minério de ferro. A autora registra a situação de uso de cada armazém em 2014, em farto material fotográfico, mostrando a subutilização de alguns.

---

20 Redes sociais noticiam realização de evento de decoração de caráter privado em dois armazéns do Porto de Vitória, ambos situados no Cais Comercial de Vitória, durante o ano de 2017. Muda-se, assim, o formato originaldo Projeto Estação Porto, anteriormente pautado em políticas públicas voltadas para o uso cultural do espaço portuário, mediante eventos públicos e gratuitos.

Figura 1 - Atividade portuária na Baía de Vitória (2015).



Fonte: Acervo Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo da UFES.

## ATIVIDADE PORTUÁRIA NA VITÓRIA METROPOLITANA

Das vilas coloniais às cidades portuárias, a despeito do porte das aglomerações urbanas e atividades portuárias desenvolvidas, a transformação dos portos tem sido considerada determinante no processo brasileiro de estruturação urbana (FREITAS, J. F. B.; SOUZA, C. F., 2010; SIQUEIRA, M. S., 2010).

A implantação das instalações portuárias da cidade de Vitória ocorre nas primeiras décadas do século XX, com o Porto de Vitória totalmente integrado à sua fração territorial insular. Contudo, o projeto de substituição dos antigos cais pelo porto moderno tem início no final do século anterior. Até o começo da República, as instalações do comércio marítimo de Vitória – núcleo colonial fundado em 1551 – correspondiam a pequenos cais e trapiches às margens da baía (Figuras 2 a 5)<sup>21</sup>.

Figura 2 - Imagem da “Villa da Victória” (1805).

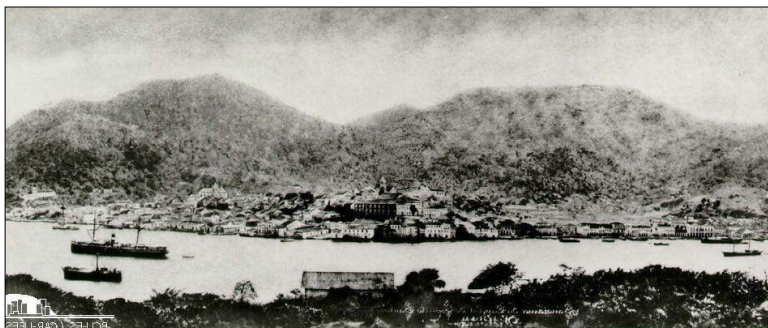


Fonte: Acervo Arquivo Histórico do Exército.

---

21 Quanto às imagens das Figuras 2 a 15, cita-se pesquisa acadêmica basilar de Miranda (2001) sobre cartografia e iconografia capixaba.

Figura 3 - Vitória entre a Baía e o Maciço Central (1888).



Fonte: Acervo Biblioteca Central da UFES.

Figura 4 - “Alfândega da Victoria, E. Santo” (1902).



Fonte: Acervo Biblioteca Central da UFES.

Figura 5 - Instalações portuárias de Vitória (1909).



Fonte: Acervo Biblioteca Central da UFES.

Ainda no final do século XIX, a construção e o aprimoramento dos portos estavam entre os fatores de modernização das cidades litorâneas brasileiras, a exemplo de Vitória. De acordo com Freitas (2010), em 1879, iniciam-se os estudos de viabilidade de implantação do Porto de Vitória, entretanto, apenas em 1895, com a organização da Comissão de Melhoramentos de Vitória, são previstas, de fato, ações de modernização da cidade junto ao porto. No entanto, conforme o autor, somente em 1904, decide-se pela construção do porto na Capital, cujas obras são inauguradas em 1911.

Nas décadas seguintes, a cidade reformula-se para se tornar praça de comércio e conexão com outras regiões. Isso resulta em aterros, saneamento urbano, reestruturação viária, criação de espaços públicos, em suma, em obras que caracterizam a nova imagem da cidade que se quer moderna. O porto estruturado em substituição aos antigos cais e as intervenções urbanísticas refletem, segundo Siqueira, a almejada imagem modernizada da cidade “[...] numa associação funcional e espacial direta entre cidade e porto” (SIQUEIRA, 2011, p. 257).

A despeito da suspensão das obras do Porto de Vitória em 1914, durante a Primeira Guerra Mundial, continuam sendo realizadas

reformulações urbanísticas em Vitória, seguindo estratégia de se alcançar o patamar de capital portuária. Com essas ações, “[...] Vitória tornou-se cidade habitável, quanto às condições sanitárias, e em pé de igualdade com as melhores capitais brasileiras” (DERENZI, 1995, p. 140). E ainda, a intenção não era apenas “[...] em urbanizar a cidade, mas também em promover condições para o desenvolvimento e expansão do porto, um porto cafeeiro que atendia às tendências da economia agroexportadora nacional” (SIQUEIRA, 2011, p. 257).

Obras portuárias e urbanas marcam a cidade dos anos 20 do século passado, tais como “[...] muralha de cais de 130 metros de extensão, para a construção de três armazéns, aparelhamento em linha férrea e uma ponte ligando Vitória a Vila Velha”, conforme registram Abreu, Martins e Vasconcellos (1993, p. 87). Em rigor, para os autores, o desenvolvimento portuário respondeu “[...] pela concepção de outra cidade [...]. Morreu a cidade colonial, voltada para o mar, e outra começou a ser erguida” (ABREU C.; MARTINS J. B.; VASCONCELLOS, J. M., 1993, p. 33) (Figuras 6 a 10).

Figura 6 - Frente marítima de Vitória com aterros e ocupação entre a Baía e o Maciço Central (1930).



Fonte: Acervo Instituto Jones dos Santos Neves.

Figura 7 - Plataforma em aterro com equipamentos e armazéns portuários ao fundo (1936).



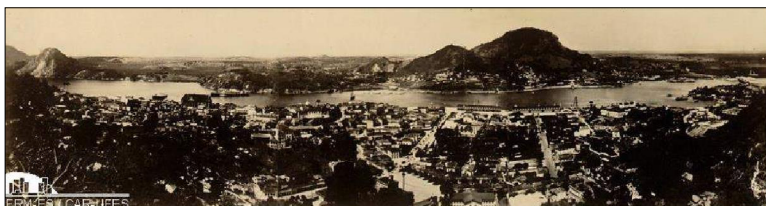
Fonte: Acervo Instituto Jones dos Santos Neves.

Figura 8 - Avenida Capixaba recém inaugurada (1936).



Fonte: Acervo Instituto Jones dos Santos Neves.

Figura 9 - Panorâmica com os Armazéns 1 e 2 do Porto de Vitória e a Baía ao fundo (dez. 1930).



Fonte: Acervo Francisco Moraes.

Figura 10 - Frente marítima com os Armazéns 1 e 2 do Porto de Vitória, a Baía e o município de Vila Velha ao fundo (1936).



Fonte: Acervo Instituto Jones dos Santos Neves.

A partir da década de 1940, com a conclusão do Porto de Vitória, o incremento da comercialização do minério de ferro e a diversificação das operações portuárias, as instalações do porto são progressivamente transferidas para a área continental, no município vizinho

de Vila Velha. A expansão portuária para a outra margem da Baía de Vitória revela novos aparatos técnicos do porto, acentuando a imagem portuária de Vitória (Figura 11).

Figura 11 - Cais Eumenes Guimarães situado em Vila Velha (s.d.).



Fonte: Acervo Biblioteca Central da UFES.

Ações de modernização do porto e expansão da cidade distinguem também a década de 1950, a exemplo da realização de extenso aterro contíguo ao Porto de Vitória (Figura 12). Nos anos de 1960, as instalações portuárias avançam para fora da mancha de ocupação urbana e, em décadas subsequentes, são totalmente afastadas da conturbação urbana consolidada, com implantação de portos ao norte e ao sul do Estado do Espírito Santo.

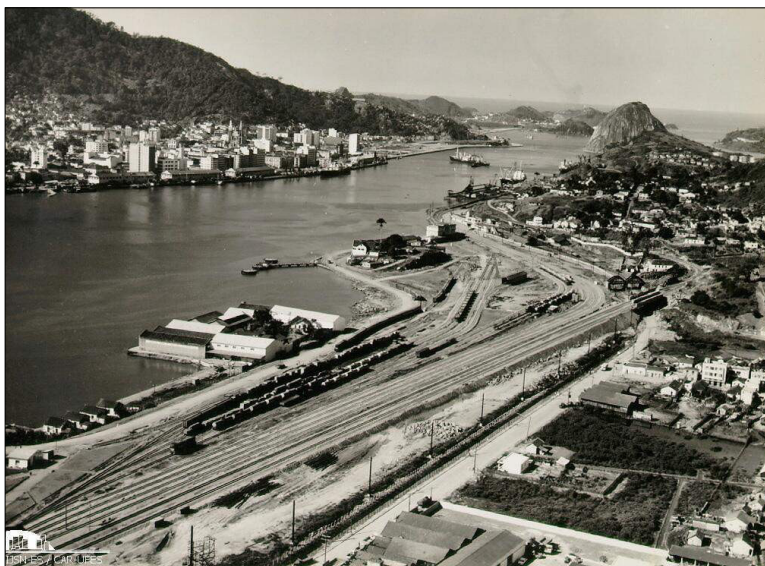
Figura 12 - Porto de Vitória e aterro da Esplanada Capixaba (dec. 1960).



Fonte: Acervo Instituto Jones dos Santos Neves.

Esse processo de ampliação portuária afastado do núcleo primitivo evidencia as limitações físico-operacionais e o arrefecimento do Porto de Vitória em sua fração territorial insular, que gradualmente perde em competitividade e importância mediante o comércio marítimo nacional e internacional. Posteriormente, processos similares ocorrem de modo gradual nos terminais portuários de Vila Velha (Figura 13). Nota-se, também, a partir do final da década de 1960, o centro tradicional de Vitória fortemente impactado pelo processo de verticalização das construções (Figura 14).

Figura 13 - Terminais portuários em Vila Velha e pátio ferroviário (dez. 1960).



Fonte: Acervo Instituto Jones dos Santos Neves.

Figura 14 - Porto de Vitória e ocupação verticalizada da cidade (dec. 1960/70).



Fonte: Acervo Instituto Jones dos Santos Neves.

Finalmente, na última década do século XX e início do XXI, as instalações portuárias da região passam a ser interiorizadas no território – com criação dos Portos Secos –, acompanhando o fenômeno mundial de autonomização da estrutura física dos portos.

De todo modo, em âmbito local, a permanência da volumetria horizontalizada do conjunto dos antigos armazéns do Porto de Vitória, na paisagem do século XXI, permite guardar referências de ocupações remotas do sítio, dando ao porto distinção histórica, cultural e paisagística de inegável valor patrimonial (SORTE, 2016)<sup>22</sup> (Figura 15).

---

22 Entre os cinco armazéns, somente o Armazém 1 foi reconhecido como de interesse de preservação no Plano Diretor Urbano (PDU) do município de Vitória de 1994 – Lei nº 4167/94. Em 2006, o PDU – Lei nº 6705/06 – institui esta área portuária como Zona de Equipamentos Especiais e propõe diretrizes para a formulação de um Plano de Preservação da Paisagem para a Capital capixaba, porém não institui medidas para a proteção dos armazéns na totalidade. No entanto, segundo representante do Conselho da Secretaria de Cultura do Estado (CEC-Secult), os cinco armazéns não podem passar qualquer alteração, considerando o processo administrativo de tombamento aberto em 2011, ainda em tramitação. De fato, trata-se de ofício a pedido da Associação dos Moradores do Centro, do Instituto Quorum e do Instituto Goia, solicitando reabertura de um processo administrativo de 1985, arquivado devido à ausência de instrução. Esse processo pleiteava o tombamento histórico do conjunto dos armazéns do Cais Comercial e o ofício de sua reabertura mantém o mesmo pleito, solicitando, ainda, a utilização dos armazéns para finalidade cultural e artística. Em 2012, o CEC-Secult emitiu parecer favorável ao tombamento imediato dos cinco armazéns. O mesmo processo foi enviado para o Instituto de Patrimônio Artístico Nacional, uma vez que eles são de propriedade da União, solicitando realização de diligências referentes à possibilidade de tombamento do conjunto dos armazéns (SORTE, 2016).

Figura 15 - Panorâmica com a Baía, o Porto de Vitória e o Maciço Central ao fundo (2009).



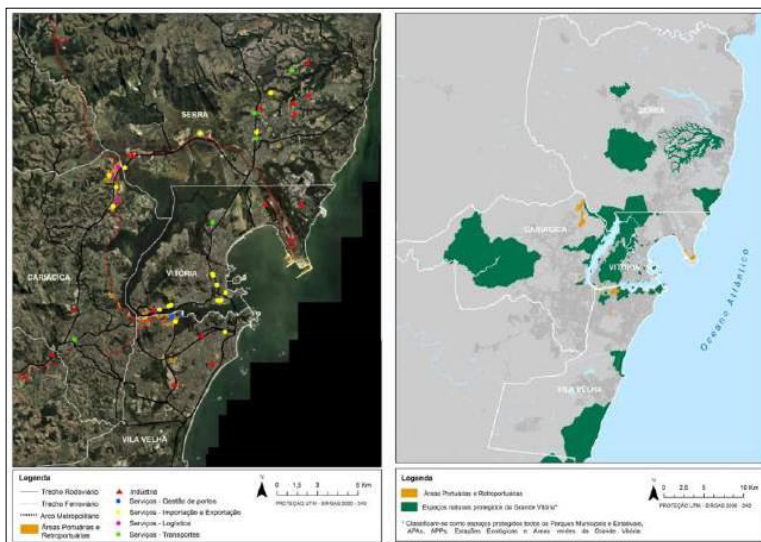
Fonte: Acervo e autor David Protti.

Na perspectiva empírica deste estudo, observa-se que o desenvolvimento portuário associado às atividades industriais caracteriza uma das faces do atual perfil econômico da RMGV. Entretanto, a atividade portuária iniciada em Vitória e desdobrada nos municípios vizinhos integra-os em níveis diferenciados no sistema produtivo portuário. Molda-se com isso o conceito de arco metropolitano<sup>23</sup>, relativo a formação de território logístico resultado do processo de regionalização do porto, cujos impactos de ordem urbana e metropolitana se estendem para além da frente marítima das cidades e em distintas escalas. Dito de outra forma, conforme Campos constitui em “[...] territorialidade local a serviço da macroescala econômica global do comércio internacional. Não institui redes de catalisação social local e sim territorialidades intermitentes de exclusão e de enclave econômico” (CAMPOS, 2004). (Figura 16).

---

23 Conceito aprimorado na pesquisa MG/ES: um Sistema Infraestrutural, Projeto de Intercâmbio Interinstitucional entre UFES, Unileste, UFMG, Arte/Cidade e IaaC (Instituto de Arquitetura Avançada da Catalunha/Espanha).

Figura 16 - Empresas, áreas portuárias e retroportuárias e espaços naturais protegidos: indicação esquemática do arco metropolitano (2015).



Fonte: Acervo Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo da UFES.

Observa-se, na Figura 16, que os processos de interiorização e regionalização da atividade portuária se estendem em áreas afastadas do litoral. Desse modo, altera-se permanentemente o território da região, seja com acréscimos, seja com substituições de infraestruturas de apoio às atividades portuárias (CAMPOS, M. M.; FIM, M., 2015).

A criação e desativação de áreas portuárias e industriais insti-tuem situações urbanas críticas e alcançam concretude, se aborda-das localmente, sobretudo, considerando a dimensão simbólica da cidade portuária e seu valor paisagístico. Abordagens sobre o sítio portuário e industrial desativado, quando inseridas no campo do patrimônio industrial, indicam que a preservação de suas instala-ções isoladamente é insuficiente para o enfrentamento da condição urbana globalizada de embate extraterritorial. Diante dessa cons-tatação, este artigo prossegue interpondo ao campo do patrimônio

industrial problemática relativa ao entendimento da cidade portuária de modo geral, e da Capital capixaba em específico.

## PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E CIDADE PORTUÁRIA

O reconhecimento da cidade portuária como patrimônio cultural pode revelar “[...] a constante evolução da tecnologia portuária e das suas consequências culturais”, isto é, a cidade portuária constitui uma “[...] herança industrial de caráter urbano”, resgatando expressões de Diedrich (2013, p. 83). Seguramente, trata-se de herança presente na memória social dos espaços, implicando atribuição de valor identitário específico à cidade portuária, que deve ser resguardado e protegido.

Para Diedrich, “[...] as cidades portuárias têm sido descobertas enquanto patrimônio [...], mas a preservação de objetos isolados de valor estético ou tecnológico não é suficiente para abarcar a totalidade do problema” (2013, p. 83-84). Argumenta-se, assim, que a magnitude cultural do patrimônio industrial está necessariamente contida na paisagem que o envolve. Por sua vez, a paisagem remete a questões da identidade cultural das cidades, por meio de, ao menos, uma dupla perspectiva: da paisagem como representação simbólica do espaço e da ação sobre o espaço. Como bem sentenciar Luchiari, nesse sentido, a paisagem é representação simbólica que não se esgota: “[...] reproduz-se, renova-se, regenera-se tal qual as sociedades” (LUCIARI, 2001, p. 22).

Posto isso, diante do fracasso dos denominados projetos urbanos de *waterfronts* realizados nos últimos 30 anos, o desafio acerca da reflexão sobre intervenções em áreas portuárias e industriais em desuso pode residir na articulação entre “[...] conservação e desenvolvimento dentro de uma estratégia geral de planejamento urbano”, aponta Diedrich (2013, p. 84).

Ao tomar as áreas portuárias do Porto de Vitória como parte dos suportes físicos da memória social da Capital capixaba e, ainda, como

partícipe da sua identidade cultural, levantam-se evidentemente questões do campo do patrimônio cultural. Como exposto, de um patrimônio específico, institucionalizado como patrimônio industrial<sup>24</sup>. Assim, ainda em concordância com Diedrich (2013, p. 84), entende-se que o patrimônio industrial não é um tema clássico de preservação do patrimônio, pelo contrário, refere-se à sua reutilização e integração na esfera da vida cotidiana na atualidade. Isso no contexto do planejamento de regeneração e das práticas de intervenções em áreas portuárias no mundo ocidental, conclui a mesma autora.

Observa-se que os resultados de tais práticas interventivas, em sua maioria, são nefastos ou questionáveis quando relativos ao papel do componente patrimonial na efetiva regeneração das cidades. Chega-se, então, a uma das questões deste estudo: aproximar o entendimento da paisagem ao campo do patrimônio industrial vinculado à cidade portuária. Sendo assim, no limite, o valor cultural contido no patrimônio industrial o torna herança paisagística da cidade.

Certamente o desafio do planejamento e projeto urbano na interpretação de determinado sítio e sua paisagem deve incluir o entendimento de bem comum e a perspectiva da identificação cultural da população com o lugar. Desse modo, a problemática acerca do discurso patrimonial somente encontra validação no reconhecimento dos valores patrimoniais dados pela população local, além dos valores instituídos por suas instituições.

Utiliza-se a seguir o artigo de Kühn (2010), no qual a autora descreve a importância do legado cultural resultante do processo da industrialização. Visa-se, ao fim, a conjugar questões do patrimônio industrial ao entendimento da paisagem como uma das instâncias do conhecimento operante de ações – ou intervenções – que envolvem a infraestrutura dos portos em particular.

---

24 Ver Comissão Internacional para Conservação do Patrimônio Industrial, TICCIH (2003) Carta de Nizhny Tagil, sobre Patrimônio Industrial, 2003. Disponível em: <http://www.ticcih.org> Acesso em: 1 mar. 2016.

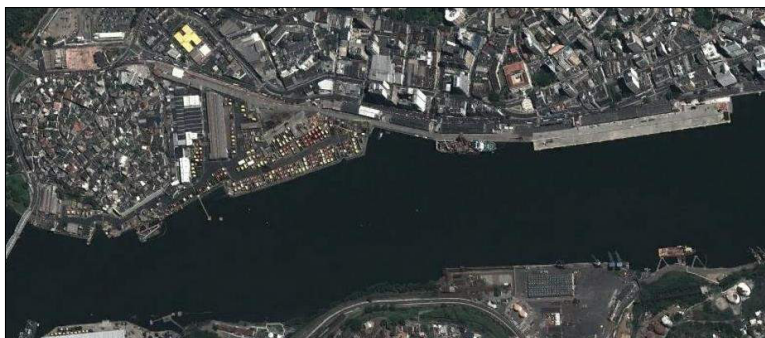
Kühl (2010) menciona que a preocupação com o patrimônio industrial surge no século XIX, contudo se torna mais ordenada somente a partir da década de 1960. Isso devido, sobretudo, à destruição de edifícios emblemáticos na Europa, o que gerou o acirramento desse debate e promoveu ações de preservação. A autora menciona a multiplicação de estudos sobre complexos industriais e suas tipologias e também a ausência de estudos interdisciplinares nos quais se explore:

[...] a questão da inserção desses bens no espaço, ao longo do tempo, e suas relações com a estruturação da cidade ou do território, sua articulação com aspectos sociais, econômicos, culturais e políticos [...]. É necessário, portanto, retomar questões de método para permitir essa articulação. [...] é essencial retomar as discussões metodológicas para estabelecer linhas temáticas que possibilitem indagações que aprofundem tanto aspectos específicos da questão (arquitetura ferroviária, por exemplo), quanto análises mais abrangentes, envolvendo de maneira articulada campos como a história (econômica, social, da arquitetura, etc.), a sociologia, a antropologia e o restauro, de modo que se torne possível uma compreensão mais efetiva dos vários aspectos vinculados ao processo de industrialização e de seu legado de interesse para a preservação (KÜHL, 2010, p. 27).

A questão proposta por Kühl, na extensa citação acima, passa inevitavelmente por estudos ainda ausentes em pesquisas relativas ao patrimônio industrial e às questões de método. Porém, não cabe adentrar na complexidade de questões quando relativas às formas de intervir no patrimônio industrial. Para isso, como alerta a mesma autora, é preciso debater “[...] com base nos referenciais teórico-metodológicos e técnico-operacionais próprios à restauração, encarando a intervenção como verdadeiro ato de cultura, que se afasta de interesses imediatistas e de setores restritos da sociedade” (KÜHL, 2010, p. 28).

Importa enfatizar por ora a necessidade de se avançar em estudos relativos à infraestrutura, edificações e áreas do setor portuário mais remoto de Vitória que, a despeito de ainda ser ativo, tem tido comprometimento e risco de desaparecimento. Armazéns (Figuras 17 a 19), galpões, depósitos, silos, cais, píeres, pátios ferroviários, estações, oficinas, estaleiros, sedes administrativas elencam algumas das tipologias existentes nas frações insular e continental do Porto de Vitória e nos demais setores associados às suas atividades.

Figura 17 - Armazéns 1, 2, 3, 4 e 5 do Cais Comercial do Porto de Vitória (2015).



Fonte: Acervo Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo da UFES.

Figura 18 - Armazém 1 do Cais Comercial do Porto de Vitória (2009).



Fonte: Acervo Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo da UFES.

Figura 19 - Armazém 3 do Cais Comercial do Porto de Vitória (2009).



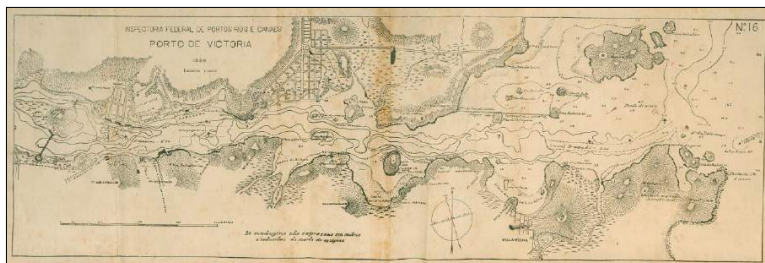
Fonte: Acervo Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo da UFES.

A maioria das instalações portuárias das cidades coloniais do Brasil, a exemplo do Porto de Vitória, tiveram sua localização determinada por atributos geográficos dados pelo relevo, clima e hidrografia, configurando portos naturais por excelência. Sem dúvida, trata-se de matriz paisagística – o perfil geográfico de porto natural – que caracteriza fortemente a ocupação de seu território, valorizando os atributos paisagísticos do Porto de Vitória.

#### NOTAS FINAIS: SOBRE UM PORTO E UMA PAISAGEM

Durante a ocupação portuguesa no Brasil, a Vila de Vitória se caracterizava como lugar de defesa do território, abrigando um porto natural com trapiches e cais, que posteriormente se tornaram um grande cais, para, finalmente, no século XX, constituir um porto organizado de inegável importância na história de formação da cidade (Figura 20).

Figura 20 - Mapa e estudo técnico para a construção do Porto de Vitória/ES (1926).



Fonte: Acervo Biblioteca Nacional Digital.

Entretanto, é notório o descaso com a infraestrutura portuária tradicional e a sua memória paisagística ao longo do tempo, impondo, assim, uma pergunta: se a valoração da paisagem como patrimônio cultural pressupõe reconhecimento e opinião da população, como e o que deve ser preservado institucionalmente por antecipação, em caso de desativação das atividades do porto nesse sítio?

O futuro das infraestruturas do Porto de Vitória urge por abordagens ampliadas que possam atravessar o patrimônio cultural, incluir o legado industrial e paisagístico do lugar, alcançando o debate com a população local. Isso de modo associado ao entendimento do lugar como grau zero da paisagem da Capital, qual seja, a sua paisagem de porto natural do Brasil Colônia.

Reconhecida, em sua época de vila colonial, pela geografia de recinto de águas de profundidade variada, de atmosfera amena protegida dos ventos pela cadeia de montanhas alinhadas à margem da baía, a paisagem do porto tradicional de Vitória pode ser consagrada ainda como referência de sistemas técnicos industriais e de processos de urbanização ocorridos no século XX no contexto das cidades

brasileiras, instituindo-se como herança paisagística da cidade a ser protegida e modificada<sup>25</sup>.

## REFERÊNCIAS

CAMPOS, M. M. **Vazios operativos da cidade**: territórios interurbanos na Grande Vitória/ES. Tese (Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Semiótica) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo: 2004.

DIEDRICH, L. Entre a tabula rasa e a museificação. *In*: CARDOSO, I. L. (org.). **Paisagem e patrimônio**: aproximações pluridisciplinares. Porto: Dafne/Chaia, 2013, p. 83-107.

FREITAS, J. B.; SOUZA, C. F. Os portos e a modernização das cidades brasileiras no início do século XX: Porto Alegre e Vitória. *In*: FREITAS, J. B. (org.). **Diálogos**: Urbanismo. Vitória: EDUFES; Niterói: UDUFF, 2010, p. 21-62.

FIM, M. **Atividade portuária e processos territoriais**: uma abordagem urbanística, Grande Vitória/ES. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória: 2015.

---

25 Existem, de fato, poucas ações e políticas públicas norteadas pelo interesse na manutenção dos referentes paisagísticos da área portuária mais antiga de Vitória, exceto pelo Plano de Proteção da Paisagem da Área Central de Vitória (PMV, 2011), realizado em atendimento às diretrizes do PDU em vigência. Assim, a paisagem como objeto político capaz de mediar e regular socialmente certos territórios, encontra referência de política pública renovada no citado Plano, o qual uma das autoras deste artigo – Martha M. Campos – teve a oportunidade de coordenar. O Plano 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.

HALL, P. **Cidades do amanhã**. São Paulo: Perspectiva, 1995.

KÜHL, B. M. Patrimônio industrial: algumas questões em aberto. **Revista Arquitetura Urbana**, São Paulo, USJT, n. 3, p. 23-30, 2010.

LUCHIARI, M. P. A (re)significação da paisagem no período contemporâneo. In: CORRÊA e ROSENDAHL (orgs.). **Paisagem, Imagário e Espaço**. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2001, p. 9-28.

MEYER, H. **City and port**: transformation of port cities - London, Barcelona, New York, Rotterdam. Rotterdam: International Books, 1999.

MIRANDA, C. L. (coord.). **Memória visual da Baía de Vitória**: relatório final de pesquisa. Fundo de Apoio à Ciência e Tecnologia do Município de Vitória, Universidade Federal do Espírito Santo: Vitória, 2001. Disponível em: <http://www.arq.ufmg.br/nehcit/vitoria/index.php> Acesso em: 28 mar. 2016.

MORAIS, L. S. **Porto de Vitória**: armazéns do século XX, patrimônio industrial e memória do trabalho. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória: 2014.

NOTTEBOOM, T. E.; RODRIGUE, J. P. Port regionalization: towards a new phase in port development. **Maritime Policy and Management**, v. 32, n. 3, p. 297-313, jul/sep, 2005.

RODRIGUE, J. P.; COMTOIS, C.; SLACK, B. **The geography of transport systems**. Hofstra University, Department of Global Studies & Geography, 2013. Disponível em: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch4en/conc4en/portdev.html> Acesso em: 3 abr 2014.

SIQUEIRA, M. S. A cidade de Vitória e o porto nos princípios modernos da urbanização no início do século XX. **Cadernos Metr pole**, v. 12, n. 24, p. 565-584, São Paulo: jul./dez. 2010.

SIQUEIRA, M. S. A cidade e o porto como fator de desenvolvimento. *In*: VILASCHI, A. (org.) **Elementos da economia capixaba e trajetórias de seu desenvolvimento**. Vitória: Flor & Cultura, 2011, p. 257.

# *Processos e formas urbanas: configurações do território urbano-portuário*

*Rafael Rossetto Ribeiro*

*Gislaine Elizete Beloto*

Cidades e estruturas regionais são partes de um todo. Por ora, cidades nascem e se moldam tendo as estruturas regionais naturais ou antrópicas como base. As cidades portuárias são necessariamente vinculadas à estrutura marítima ou fluvial e à estrutura logística que envolve a área portuária. Como se não bastasse, as cidades portuárias abrigam as estruturas urbanas propriamente ditas, e, como são importantes elos da rede urbana, vêm conformando uma região cada vez mais urbana ao longo das recentes décadas. Os dois processos de expansão – da cidade e do porto – são responsáveis pela conformação de territórios urbanos abrangentes.

As alterações vistas na forma das cidades e nos processos logísticos dos portos colocaram em evidência uma relação urbana despercebida antes do século XX. Referimo-nos a um tensionamento de rompimento entre a cidade e o porto. *Port-urban interface* refere-se exatamente à linha de tensionamento que demarca a transição entre a estrutura portuária e o tecido urbano (HAYUTH, 1982). A relação simbiótica entre porto e cidade, que marcadamente se entrelaçam na morfogênese de cidades portuárias com destaque à imbricação entre o centro tradicional e o porto, vem agregando dinâmicas econômicas, produtivas, tecnológicas, sociais, ambientais e culturais. Tais dinâmicas implicam em novos posicionamentos frente ao território urbano e acabam por tornar mais hostil e discordante a relação cidade-porto (HOYLE, 1989).

Se por um lado a expansão das logísticas portuárias em novas áreas tem deixado vazios no tecido urbano consolidado, por outro o próprio crescimento das cidades tem conduzido a novos arranjos urbanos que, a depender das políticas públicas e da cultura local, incorporam as antigas áreas portuárias ao tecido urbano ou as mantêm como zonas marginais da cidade. Os casos europeus, com especial destaque ao caso londrino, são os exemplos daquilo que Hoyle (1989) e Schubert (2011) denominam de “renovação da frente marítima ou fluvial” e “renovação dos elos porto-cidade”, respectivamente.

O que estamos falando faz analogia aos estágios de transformações funcionais das atividades portuárias e seus desdobramentos nas cidades. Estabelecimento, expansão, especialização e regionalização (BIRD, 1963; NOTTEBOM; RODRIGUE, 2005) são os estágios de transformação portuária que respondem, em partes, aos fenômenos que ocorrem na interface porto-cidade. Compõem o modelo teórico chamado de *Anyport*, sendo o resultado de estudos realizados em cidades portuárias da Grã-Bretanha. Como um modelo, deve ser verificável em outras cidades portuárias, desde que atendem as variáveis do estudo, dentre as quais destacamos a origem concomitante do porto e da cidade.

A verificação dos estágios de transformação funcional dos portos coloca luz ao processo de mudança da forma urbana na interface porto-cidade. É reconhecido que essa interface é também influenciada por um conjunto de fatores externos, como legislações, aspectos ambientais, condicionantes econômicas e tecnológicas. Entretanto, nosso olhar vai em direção à dimensão morfológica que está presente em tal relação. Seriam iguais as conjugações das interfaces vistas na Europa e na América Latina? O modelo *Anyport* se aplicaria aos portos do outro lado do Atlântico?

Percorremos dois casos para responder às perguntas das cidades de Dublin, na Irlanda, e Vitória, no Brasil. A intrínseca relação que ambas as cidades têm com suas atividades portuárias pode ser observada em suas trajetórias de transformação do território urbano, traçadas a partir de uma linha temporal que se estende desde o século XVII. Partimos de conceitos essenciais da cidade pré-industrial, cujo porto e cidade constituíam uma única entidade econômica e espacial, com a frente marítima representando a própria centralidade urbana (MEYER, 1999), passando pelas transformações ocorridas no século XIX caracterizadas pelo desenvolvimento tecnológico em larga escala e pelas novas modalidades de comunicação e locomoção que expandiu a atividade portuária por novas porções do território. Como consequência, houve alteração nos padrões de uso do solo urbano e nas relações materiais e imateriais entre o porto e a cidade (SALES, 1999).

Ao considerarmos o estágio de regionalização em que vem passando as atividades portuárias desde o início dos anos 2000, e se ainda considerarmos a própria regionalização das grandes cidades devido ao espraiamento da mancha urbana por vasto território, pode-se dizer que uma nova interface porto-cidade tem se formado. Aproveitemos os casos estudos para especular sobre as atuais relações porto-cidade-região.

## ESTÁGIOS DE TRANSFORMAÇÕES FUNCIONAIS DAS ATIVIDADES PORTUÁRIAS

Dentro desse panorama evolutivo das relações entre porto-cidade, novos campos de investigação surgiram dentro da geografia urbana, da engenharia de transportes, da sociologia, entre outras áreas. Esses estudos, em sua maioria, vêm analisando as cidades a partir do desenvolvimento da atividade portuária. Assim, a literatura disponível é conduzida pela evolução na tecnologia marítima e/ou pelo crescimento e ampliações do sistema portuário. Desse modo, os processos urbanos têm um papel coadjuvante nesses estudos. Por outro lado, se inicialmente a atividade portuária era pouco notada nos estudos urbanos, esse cenário mudou a partir da segunda metade do século XX, quando as cidades portuárias viraram alvo do planejamento urbano, sobretudo com os projetos de remodelação das frentes marítimas em cidades europeias, norte-americanas e asiáticas. É nesse sentido que alguns autores desenvolveram suas leituras partindo da inter-relação entre porto e cidade (HEIN; VAN MIL, 2019-2020).

Entre os diversos estudos, talvez o modelo teórico postulado por Bird (1963) seja o mais reconhecido. A fase inicial do modelo *Anyport* refere-se ao estabelecimento (*setting*), com a implantação do porto em conjunto ao centro urbano. Na etapa seguinte, a expansão (*expansion*), tem-se a ampliação das estruturas e da atividade portuária em áreas adjacentes ao porto primitivo. Essa expansão, tanto portuária, como urbana, decorre da modernização proveniente do avanço tecnológico. A terceira e última fase é a especialização (*specialization*). Caracteriza-se pelo intermodalidade e efetiva integração das áreas portuárias dentro das cadeias produtivas. Assim, os portos afastam-se territorialmente da cidade, principalmente dos núcleos centrais originais, rumo às áreas que suportem suas novas funções e integrações, como áreas com profundidade d'águas maiores que acomodem as novas gerações de barcos e navios (BIRD, 1963).

Ainda, além do delineamento dos estágios de transformações funcionais das atividades portuárias, o modelo teórico *Anyport* nos revela que as características naturais do sítio geográfico são relevantes para o surgimento e para a dinâmica evolutiva das áreas urbano-portuárias. Os elementos naturais engendram os movimentos e os formatos das sucessivas expansões, tanto das áreas urbanas, como também das áreas portuárias. Como se a partir desse código genético local, essas cidades portuárias estivessem programadas para seguirem determinadas ações pelo território (ZAREMBA, 1962 *apud* DUCRUET, 2004).

Sob uma perspectiva econômica, essas ações pelo território verificáveis em cidades portuárias ocorrem em paralelo com os ciclos da economia mundial, ou também denominadas ciclos de Kondratiev (1935). Nesses ciclos, a dinâmica da economia capitalista não se desenvolve linearmente, mas sim através da alternância entre períodos de elevado crescimento, estagnação, recessão e sucessão. Nessa perspectiva, o urbanista holandês Han Meyer (1999) identificou quatro momentos da atividade portuária e sua relação com o território urbano baseado na observação e análise cartográfica de sua cidade, Rotterdam, na Holanda.

Em um primeiro momento, a cidade portuária do final do século XVIII até a metade do século XIX, por exemplo, funcionava como o ponto final para bens e mercadorias produzidos em seu território de influência, onde eram mantidos em depósitos, processados e/ou comercializados.

Esse estágio é denominado de *entrepôt*, que em uma tradução livre se aproxima do termo armazém. Na segunda metade do século XIX, a cidade portuária refletiu a era da mudança na infraestrutura, baseada na ascensão das ferrovias e do aço como elemento construtivo. Distantes do núcleo central das cidades, os portos tornaram-se elos de conexão entre as rotas comerciais marítimas e terrestres. Esse segundo momento é denominado pelo autor como *transit port*. O século XX trouxe a reconfiguração dos portos em centros de produção

industrial e transbordo. Essa mudança surge com a dominação do pensamento Fordista no sistema industrial-capitalista, o que gerou demandas que resultaram na necessidade de espaços com dimensões maiores para a instalação e funcionamento das áreas produtivas. Assim, o porto se desloca completamente do meio urbano, reduzindo a importância das tradicionais áreas portuárias ou eliminando-as por completo. Com esse movimento, houve a autonomia na operação portuária perante os arranjos urbanos. Esse terceiro momento é denominado por *industrial port and functional city*. A partir da segunda metade do século XX há uma notável desconcentração da atividade portuária e a sua integração com uma rede logística de ampla escala de influência. O quarto e último momento foi denominado de *distribution port and network city* (MEYER, 1999).

A nova territorialidade que as cidades portuárias assumem no século XX, como evidencia a análise elaborada por Meyer (1999), fez com que o olhar empreendido sobre os territórios urbano-portuários acrescentasse uma nova escala de abordagem para o seu completo entendimento: a região. Nesse sentido, as relações funcionais entre a atividade portuária e o território são revistas a partir de uma perspectiva regional e em rede, e não mais sob a análise de uma cidade portuária isolada.

No estágio de regionalização portuária o funcionamento dos portos depende da formação de uma rede composta por diferentes plataformas logísticas multimodais em um vasto território de abrangência. Dentre os fatores que contribuem para a formação dessa rede logística multimodal estão as restrições locais e as mudanças globais, tais como: a falta de áreas propícias para a expansão portuária nos centros urbanos tradicionais; a necessidade de águas mais profundas que supram os avanços do sistema náutico; a sobrecarga dos sistemas rodoviários e ferroviários; os problemas ambientais; e principalmente os novos padrões de produção e consumo, para os quais é necessário o desenvolvimento de uma rede de distribuição que corresponda à desconcentração desse sistema por um território que não

abrange mais somente a cidade, mas uma região, e as vezes até mesmo um país (NOTTEBOM; RODRIGUE, 2005).

Se em um primeiro momento os portos se encontravam distribuídos pela costa marítima, conectados entre eles apenas pelo mar, progressivamente essa situação se alterou com o avanço das conexões terrestre interligando o porto com as áreas produtivas mais distantes da costa e às interconexões dos terminais. O que se nota a partir desse movimento, é que alguns terminais portuários marítimos concentraram e centralizaram mais fluxos que os demais, o que gerou uma rede logística hierárquica. Posteriormente, quando os centros de cargas terrestres passaram a atuar em equivalência com os terminais marítimos, ocorreu a descentralização dessa rede, com a efetiva regionalização da atividade portuária, em terminais que passam não só a se interconectar, mas também a se complementarem (NOTTEBOM; RODRIGUE, 2005).

A fase de regionalização portuária não somente expande o modelo teórico *Anyport* de Bird (1963), acrescentando um quarto estágio aos já descritos, como também expressa o fortalecimento da atividade portuária com o território interiorano, ou assim denominadas hinterlândias. A eficiência da atividade portuária é derivada da sua integração com os sistemas de distribuição de mercadorias interioranos, que aprimoram a reconfiguração espaço-funcional entre os nós logísticos a partir de fatores como containerização, intermodalidade e as tecnologias de informação e comunicação. Nesse sentido, os terminais terrestres atuam como pontos de agrupamento de cargas conectados à extensa rede de transporte terrestre, aliviando a saturação dos tradicionais polos portuários, tornando-se áreas primordiais na otimização logística da atividade portuária. É importante destacar que a concentração territorial desse sistema logístico, na maioria dos casos, resulta de estratégias de mercado. Porém, o Estado pode direcionar esse sistema por incentivos financeiros ou reserva de terrenos para desenvolvimento futuro.

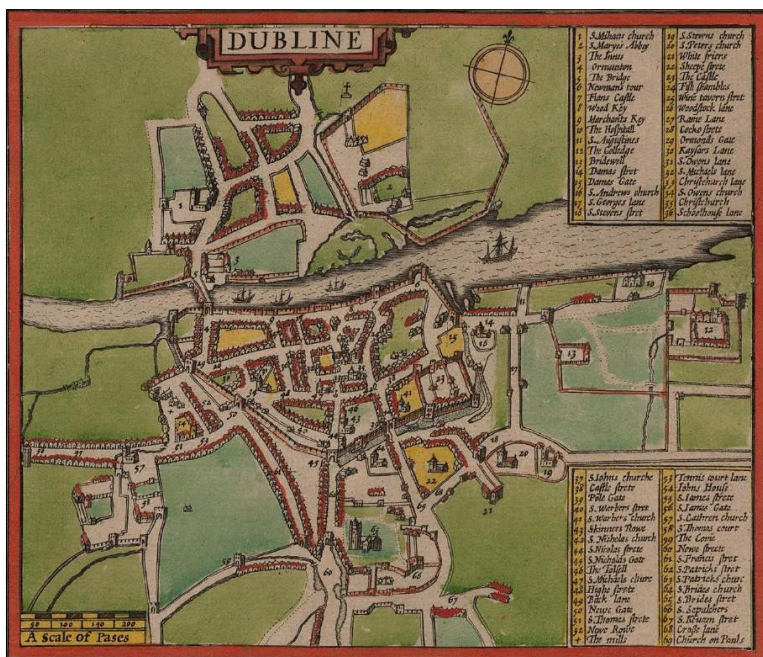
## ANÁLISE COMPARATIVA DA ORGANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO URBANO-PORTUÁRIO DE DUBLIN E VITÓRIA

### **Estabelecimento e simbiose porto-cidade**

O estabelecimento de um porto e da urbanização de suas áreas circundantes eram fortemente dependentes das características geomorfológicas, as quais forneciam proteção natural e recursos necessários para sua implantação. Via de regra, as cidades portuárias evoluíram de portos de pesca, com vários cais rudimentares, que permitiam o comércio e as atividades relacionadas à construção naval. Em seus estágios iniciais, as atividades portuárias eram direcionadas principalmente para armazenamento, movimentação e comercialização de cargas localizadas diretamente no cais ou adjacentes a eles. Esse conjunto de atividades era o elemento-chave para a centralidade da vida urbana local (HEIN, 2011, 2016, 2018; SCHUBERT, 2018).

Especificamente sobre Dublin, foi implantada no estuário do rio Liffey, no Mar da Irlanda. Os vikings foram os primeiros a se estabelecerem nesse território no século XII. Por volta do início do século XVII, após a subjugação de toda a Ilha da Irlanda em um único governo e o estabelecimento de Dublin como a capital político-administrativa, a cidade passou por um rápido processo de expansão para além das fronteiras medievais. A exportação de produtos agrícolas era a base da economia irlandesa na época e o porto de Dublin se tornou o ponto nodal de comercialização do país. Desse modo, a atividade portuária teve um papel fundamental na consolidação da hegemonia de Dublin como polo econômico entre o conjunto de cidades irlandesas (BURKLE, 1972).

Figura 1 - Mapa de Dublin no início do século XVII.



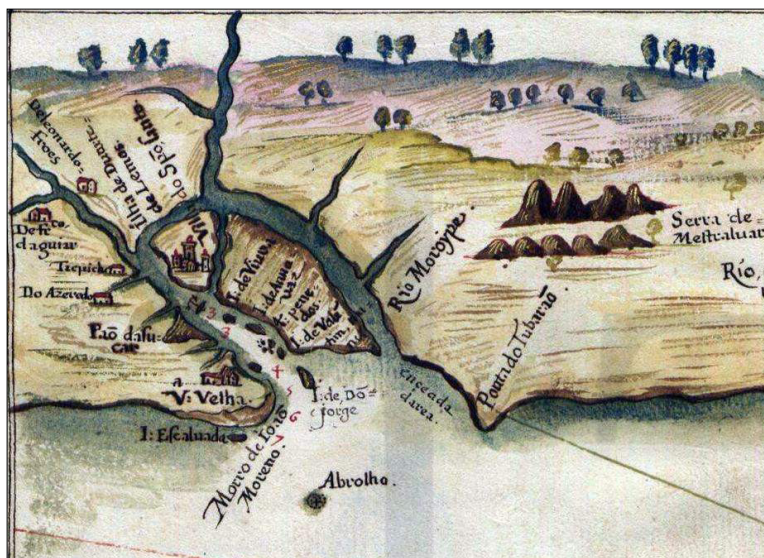
Fonte: Trinity College Dublin Library (1610).

Por sua vez, em 1600, a urbanização da cidade de Vitória ainda estava em seus primórdios. O povoamento iniciado pela coroa portuguesa ocorreu por volta de 1535. A primeira aldeia de Vitória situava-se no estuário do rio Santa Maria. Devido aos constantes ataques de indígenas, além de invasores franceses e holandeses, os portugueses decidiram transferir o povoado para a ilha de Santo Antônio, onde fica a atual cidade de Vitória. A nova localização, a montante do rio Santa Maria, poderia ser mais facilmente protegida e defendida. Tanto foi que o crescimento de Vitória foi restringido pelas fortalezas construídas para sua própria proteção.

A economia local era baseada na agricultura, expressamente na produção e comercialização do açúcar. As instalações portuárias eram extremamente primitivas, formadas por pequenos cais. Assim, não

havia uma distinção clara entre as áreas dedicadas à atividade portuária e o povoamento em formação. Ao contrário de Dublin, nesse estágio a cidade de Vitória não possuía uma forte relação comercial com as aglomerações circunvizinhas. Assim, as atividades portuárias se restringiam ao uso local, ou seja, como porta de entrada e saída de mercadorias, moradores, escravos e colonos (FIM, 2015).

Figura 2 - Mapa parcial de Vitória século XVII.



Fonte: Descrição de todo o marítimo da Terra de Santa Cruz escrito por João Teixeira Albernaz, 1670. Disponível em: <https://www.historia-brasil.com/mapas/atlas-1640.htm>

## Expansão das atividades portuárias e intrínseca relação econômica porto-cidade

O estágio de expansão das atividades portuárias foi tipicamente marcado pelas mudanças tecnológicas desencadeadas pela industrialização. Os terminais portuários foram interligados por sistemas

ferroviários a vastas áreas do interior, proporcionando acessibilidades mais fáceis e rápidas, o que impulsionou o tráfego marítimo. Em geral, cais e armazéns foram ampliados e os navios tornaram-se maiores para lidar com o número crescente de passageiros e de volume de carga (HEIN, 2011, 2016, 2018; SCHUBERT, 2018).

Em Dublin, no século XVIII, a área portuária expandiu-se consideravelmente com a construção de novos armazéns e docas após o aterramento de parte do rio Liffey. Tudo isto para atender a cadeia produtiva irlandesa, baseada na agricultura e manufatura, que, naquele momento, já exigia maior fluidez no transporte de matérias-primas e produtos manufaturados até os mercados consumidores.

A solução adotada para a expansão do porto em conjunto com a expansão da cidade de Dublin foi o estabelecimento de conexões radioconcêntricas entre o centro da cidade e os assentamentos circunvizinhos, além do primeiro anel viário que conectava diretamente a periferia da mancha urbana ao porto. Outras mudanças dizem respeito ao estabelecimento de áreas de armazéns exclusivas com o objetivo de proteção contra roubos de carga. Destaca-se, portanto, uma das primeiras ações em direção à futura dissociação espacial e funcional entre porto e cidade, notadamente nos estágios seguintes.

Enquanto as mudanças ocorriam nas cidades europeias, a cidade de Vitória continuava sendo um núcleo colonial, rudimentar e precário, que somente vislumbrou mudanças concretas após a Proclamação da República do Brasil em 1889. Ao contrário do que acontecia em Dublin, a agricultura ainda era o principal motor responsável por gerar mudanças. Assim, a expansão da área portuária ocorreu mais lentamente, iniciada pela construção de três novos armazéns para grãos de café que eram produzidos no interior do estado.

O transporte de mercadorias e pessoas era feito por estradas precárias ao longo da costa que ligavam a cidade portuária à zona produtiva. A comercialização de produtos via porto não foi o suficiente para alavancar a expansão da área portuária. O que se viu foram melhoramentos nos antigos cais e o estabelecimento de regras urbanísticas

que vinham sendo implantadas nas cidades brasileiras como um todo sob o discurso de ordem, disciplina, higiene, civilidade.

Devido às restrições impostas pela morfologia do território, os projetos de expansão visaram áreas fora dos limites originais da cidade. Em 1896, foi elaborado o plano de reestruturação da área urbana da cidade. Denominado Novo Arrabalde, o projeto é a representação das mudanças econômica que se pretendia com a ampliação da cidade de Vitória. O plano envolvia a criação de um subúrbio com base na engenharia urbana e nas diretrizes sanitárias influenciadas pelo movimento filosófico positivista em voga na época, como os vistos na Paris de Hausmann. Esse novo assentamento urbano residencial contrastou com a antiga vila colonial, principalmente no que se refere à grande dimensão territorial estruturada por avenidas largas e retas, e à preservação de morros para serem utilizados como parques públicos.

O crescimento de Vitória se apresentava territorialmente separado do porto e do centro colonial. O uso exclusivamente residencial e institucional do Novo Arrabalde fez com que as atividades portuárias permanecessem concentradas e vinculadas apenas ao antigo centro. Enquanto o porto se confundia com o próprio centro da cidade colonial, a cidade republicana buscava se desvincular da paisagem ainda “antiquada” do porto de Vitória sem perder as vantagens econômicas que tal estrutural regional lhe concedia.

Figura 3 - Projeto Novo Arrabalde (1896) elaborado pelo engenheiro Saturnino de Brito onde é possível verificar a distância e a proporção entre a cidade portuária existente (Victoria) e a proposta de expansão da cidade.



Fonte: Acervo do Arquivo Público do Estado do Espírito Santo.

## Especialização das atividades portuárias e as mudanças na forma urbana

Durante o estágio de especialização, ocorreram grandes mudanças nas instalações portuárias para lidar com grandes cargueiros, como navios porta-contêineres, navios petroleiros e carregadores de grãos e minérios. Os navios maiores exigiam a dragagem do fundo do mar e/ou a construção de novos cais longos para garantir calados adequados. Esses novos requisitos significaram, em muitos casos, na migração

das atividades portuárias de seu núcleo original. Como resultado, os locais portuários originais, comumente localizados em áreas centrais ou adjacentes a elas, foram abandonados e tornaram-se áreas obsoletas (HEIN, 2011, 2016, 2018; SCHUBERT, 2018).

Em Dublin, a forma urbana perdeu progressivamente ao longo do século XIX sua característica compacta. A implantação das primeiras ferrovias e o estabelecimento de novos assentamentos urbanos distantes do centro original indicavam que a forma inicial de Dublin mudaria drasticamente no século seguinte. Esse processo resultou na criação de bairros residenciais na periferia da cidade e na instalação de atividades comerciais fora do centro tradicional. Consequentemente, isso se refletiu na configuração do território urbano, cujo arranjo radioconcentrico favoreceu a formação da estrutura policêntrica. A ferrovia implantada em 1836 destinava-se, inicialmente, a conectar as docas do rio Liffey a um novo píer de lazer erguido nos subúrbios de Dublin. O crescimento econômico e territorial do que originalmente era apenas um bairro residencial resultou na sua inserção no tecido urbano de Dublin como um centro de relevância secundária.

Ao mesmo tempo em que Dublin se expandia, foi dado início as obras da área portuária com a construção de berços de águas profundas e o prolongamento para o oceano por meio de aterros sob a orla. A década de 1950 trouxe os primeiros serviços roll-on e roll-off e o tráfego de navios porta-contêineres dominou cada vez mais as atividades portuárias. Com isso, o acesso ao oceano gradativamente tornou-se reservado ao comércio marítimo, ou seja, a antiga orla marítima, local da centralidade urbana, passou a servir majoritariamente à infraestrutura portuária.

Por sua vez, o que ocorria em Vitória era a implantação de uma nova área portuária em frente ao antigo terminal, na cidade vizinha de Vila Velha, localizada no lado oposto à baía. Tal expansão portuária foi guiada pela política de industrialização brasileira e pelo rápido aumento das exportações de minérios na década de 1940. A construção do novo terminal marcou o início das sucessivas

expansões do porto por meio de aterros e conseqüente remodelamento do ambiente natural. Devido aos aterros, a cidade ganhou novas paisagens e diferentes contornos. Praias e enseadas foram apagadas e ilhas e afloramentos rochosos se conectaram, mudando os limites da cidade com o mar.

A expansão da área construída de Vitória também foi organizada pela nova infraestrutura viária que ligava o centro colonial nas áreas de produção e extração das matrizes exportadoras. A princípio, essa ligação foi motivada pela necessidade de as áreas produtoras de café terem acesso ao polo portuário. Da mesma forma, por volta da década de 1940, esses eixos também passaram a ligar os terminais portuários de Vitória e Vila Velha nas áreas de extração de minério localizadas no interior do Estado do Espírito Santo e no vizinho Estado de Minas Gerais. Esses eixos de transporte tornaram-se vetores de crescimento das áreas urbanas, ordenando o tecido urbano, regulando crescimentos secundários e concentrando as áreas de maiores densidades construídas.

### **Regionalização do porto e a cidade-região**

A regionalização é o estágio mais recente da evolução porto-cidade, profundamente marcada pelo impacto da globalização, da conteneurização, da motorização em massa e da mudança do carvão para o petróleo como principal fonte de energia. Essas mudanças exigiram terras adicionais para a instalação de refinarias e instalações de transbordo. A chegada de terminais portuários maiores e automatizados tem empurrado a atividade industrial e as instalações portuárias para fora dos centros das cidades. As regiões das cidades portuárias, especialmente aquelas localizadas fora da Europa e da América do Norte, tornaram-se locais privilegiados para a industrialização, enquanto, ao mesmo tempo, o tradicional polo portuário próximo aos centros das cidades se esvaziava. As áreas localizadas na antiga interface porto-cidade tornaram-se um campo de teste atraente para arquitetos e

planejadores. O uso da terra e o ambiente construído foram profundamente alterados pelas novas atividades econômicas locais (HEIN, 2011, 2016, 2018; SCHUBERT, 2018).

Em consonância com o que acontecia em outras cidades ocidentais, a região também se tornou a escala de planejamento territorial de Dublin nas décadas que se seguiram à Segunda Guerra Mundial. Impulsionada pelo desenvolvimento econômico, a região tornou-se lócus estratégico para implantação das teorias econômicas (BELOTO, 2020). O Relatório Final e Plano Consultivo para a Região de Dublin elaborado pelo urbanista Myles Wright da Liverpool University (1967) traçou o panorama da cidade e região de Dublin, e apresentou diretrizes estratégicas a serem aplicadas pelas autoridades locais para que a cidade-região alcançasse um crescimento ordenado (MACLARAN; PUNCH, 2004).

O plano visava equilibrar a dinâmica entre as frentes econômica e urbana, facilitando as conexões entre as diferentes partes da região. A configuração urbana do território proposta para Dublin baseava-se no ideal britânico de organização territorial em voga na época: descentralização planejada; tamanho limitado da cidade; acesso equilibrado a instalações públicas, como parques e escolas; relação urbano-rural; e a organização da cidade em unidades de bairro. As orientações propostas incidiam sobre a descentralização das atividades secundárias e terciárias, a ligação das atividades econômicas e urbanas através de uma rede de vias de transporte rápidas – em contraste com o sistema radial existente na rede urbana de Dublin – a criação de quatro novas cidades a oeste da cidade existente separada entre si por cinturões de áreas livres, e novos centros urbanos autossuficientes capazes de gerar empregos com comércio local e serviços para reduzir a dependência da área central e minimizar o congestionamento do tráfego urbano.

Figura 4 - Plano de Wright para a cidade-região de Dublin (1967), em que se marca os limites ao crescimento de Dublin (ao sul de Dublin, a cadeia de montanhas; ao norte, o futuro crescimento do tráfego aéreo que tornará a vizinhança do Aeroporto indesejável como local para novos bairros residenciais), a proposição de novas cidades a oeste de Dublin, próximas às estradas principais de conexão as outras grandes cidades da Irlanda e a demarcação do eixo de uma rota nacional de interligação com Belfast, capital da Irlanda do Norte.



Fonte: **The Dublin Region: Advisory Regional Plan & Final Report (1967).**

Embora a estratégia de Wright para Dublin não tenha sido formalmente adotada, a nova proposta de organização territorial inspirou a criação de centros urbanos autossuficientes adjacentes à área urbana construída. As autoridades locais criaram três assentamentos urbanos a oeste da cidade e incentivaram o desenvolvimento e o crescimento de outros centros existentes que orbitavam em torno da área central.

Após os anos de 1970, os países ocidentais começaram a demonstrar a saturação do então modelo econômico vigente, que vinha exigindo novas regulamentações para os sistemas de trabalho e produção. O Fordismo foi gradativamente sendo substituído pelo Toyotismo, o qual focava na expansão do mercado consumidor e na redução dos custos de produção. Assim, políticas de liberalização da economia, flexibilização da produção e desregulamentação faziam parte da nova agenda econômica. Na época, alguns dos avanços tecnológicos já ocorridos foram disseminados e aprimorados. Contêineres e grandes navios que haviam sido inicialmente projetados para fins militares durante a Segunda Guerra Mundial foram adaptados como cargueiros para o transporte de mercadorias. A evolução da tecnologia de logística que possibilitou a expansão exponencial do comércio internacional levou à disseminação da produção por todo o território, independentemente da localização (CASTELLS, 1989).

Em Dublin, o estabelecimento de atividades secundárias e terciárias em áreas nos limites da cidade acelerou a expansão urbana em torno da capital irlandesa. Essa nova configuração urbana do território evoluiu a partir do desenvolvimento de uma rede logística em nível local, nacional e internacional. Estruturas complementares de apoio às atividades portuárias, associadas ao surgimento de atividades secundárias e terciárias, levaram ao estabelecimento de *idades de fronteira*, conforme definido por Joel Garreau (1991). Assim, novos centros secundários autônomos, cada vez mais distantes da antiga área central, surgiram ao longo dos eixos de transporte. Por outro lado, a transferência de algumas das atividades urbanas, antes encontradas

apenas no centro tradicional, para centros periféricos resultou na obsolescência do porto histórico (BERTZ, 2002; MACLARAN; PUNCH, 2004; REDMOND, D.; CROSSA, V.; MOORE, N.; WILLIAMS, B., 2007).

Com o objetivo de recuperar o centro tradicional da cidade de Dublin, o porto original foi objeto de uma proposta intervencionista em 1986 pela *Urban Renewal Act*, que estabeleceu uma parceria público-privada para a gestão da área do antigo porto. Porém, foi somente a partir de 1996 que mudanças significativas ocorreram, impactando na dinâmica urbana. O projeto desconsiderou o uso original do solo como zona portuária e de produção industrial em favor de uma organização produtiva do território baseada no setor terciário e na manufatura enxuta.

Além disso, novos espaços multifuncionais, como habitações, lazer e áreas públicas foram implantados na zona portuária histórica para atender as necessidades urbanas não-marítimas e trazer mais vitalidade a área (MOORE-CHERRY; VINCI, 2012).

Nesse ínterim, no Brasil, o crescimento no volume das exportações, o aumento no porte dos graneleiros, as mudanças no perfil da carga, as limitações físicas e operacionais dos terminais portuários de Vitória e Vila Velha, entre outros fatores, demandaram profundas mudanças na dinâmica portuária local. Em 1960, a gigante mineradora Vale do Rio Doce iniciou a construção do maior terminal portuário de minério do Brasil, o Porto de Tubarão, no local denominado Ponta de Tubarão, localizado ao norte da cidade de Vitória (CAMPOS, FIM, SORTE, 2018).

O novo complexo porto-industrial de maior porte e capacidade operacional resultou em maior fluxo comercial, contribuindo positivamente para a economia de Vitória e, conseqüentemente, provocando crescimento urbano. A viabilização desse complexo portuário-industrial em local distante do centro e porto originais requeria a implantação de vias de conexão. Imediatamente, essas tornaram-se vetores da expansão urbana impulsionadas pelos equipamentos

urbanos como o aeroporto e a Universidade Federal do Espírito Santo. A obsolescência da área portuária e os vazios urbanos são consequências da transferência das atividades do porto original.

As atividades no Porto de Tubarão foram intensificadas na década de 1990. Nesse período, os pátios logísticos começaram a ser implantados em áreas afastadas da orla marítima, predominantemente nos municípios vizinhos de Vila Velha, Serra e Cariacica. A promulgação da Lei de Modernização dos Portos de 1993, que permitiu o arrendamento de portos públicos e a criação de terminais privados resultou no surgimento de novas áreas portuárias para instalação de empresas e/ou construção de armazéns. Essas novas instalações localizaram-se, na sua maioria, em na borda da mancha urbana, onde as legislações de uso e ocupação do solo são menos restritivas. Por essa razão, os equipamentos portuários instalados geraram uma série de conflitos urbano-ambientais (FIM, 2015; CAMPOS; FIM, 2017).

Com a Lei de Modernização dos portos, o distanciamento entre o planejamento urbano-regional e os interesses privados se ampliou, afastando cada vez mais a perspectiva de cooperação entre cidades e portos. As novas áreas portuárias têm se tornado enclaves no território urbano, como ilhas de produção, apenas conectadas com os interesses econômicos do comércio marítimo internacional, alheias às questões urbanas locais.

## REGIÃO ENTRE O PORTO E A CIDADE

A interface porto-cidade é resultado da conjugação de fatores econômicos, tecnológicos, sociais, culturais, geomorfológicos e, mais recentemente, os fatores ambiental e paisagístico. Os fatores econômicos e tecnológicos ainda ditam as regras. São eles que estabelecem as localizações dos terminais operacionais. Os fatores sociais e culturais têm o poder de transformar áreas renegadas pelo setor econômico portuário, promovendo mudanças nas atividades comerciais e industriais locais. Os fatores ambiental e paisagístico passam

pelo fundamento da sustentabilidade do meio e pela reconversão de áreas portuárias em cidade, parte integrante do tecido urbano. Passam também pelo reconhecimento da fragilidade ambiental e riqueza da fauna que as orlas abrigam.

A interface porto-cidade uniu as estruturas urbano-regionais, absorveu as diferenças, explicitou as tensões entre dois territórios que historicamente se apresentaram coesos e, na contemporaneidade, divergem diante de quase todos os fatores citados anteriormente. Os estágios do modelo *Anyport* ilustram o tensionamento nessa interface. É verdade que os estudos tradicionais sobre as cidades portuárias têm sido realizados sob a ótica das cidades europeias, nas quais o ponto de partida é a Antiguidade. Numa perspectiva eurocêntrica, a narrativa de ocupação do território brasileiro, por exemplo, começa com a Coroa portuguesa no início do século XVI. Isso resulta em uma discordância temporal nos estágios de transformação das atividades portuárias, especialmente no estabelecimento dos portos. O descompasso nos estágios iniciais entre Dublin e Vitória foi atenuado pela velocidade das transformações urbano-portuárias ocorridas no século XX. Enquanto o modelo *Anyport* descreve os estágios de transformação ao longo de séculos, as principais mudanças na relação cidade-porto em Vitória ocorreram em algumas décadas.

A especialização e regionalização dos portos requer áreas cada vez mais específicas e que se distribuem pelo território. Os portos secos e centros de distribuição logística são exemplos de que a estrutura do porto não se contém apenas na área portuária exclusiva. Aliás, nem mesmo o porto se contém em si mesmo e constitui uma rede com a instalação de outros terminais de cargas em diferentes pontos do litoral. Sendo assim, há duas escalas territoriais em que os portos se relacionam e que deve ser distinguida: as áreas dos terminais portuários originais e a relação que mantém com o tecido urbano consolidado, quase sempre o centro tradicional da cidade; e os terminais operacionais e os equipamentos de apoio logístico, os quais constituem uma rede e devem ser observados em escala regional.

Há um esmaecimento da relação porto-cidade e que, por sua vez, fortalece a região como o novo elemento constituinte de uma nova interface que nominaremos de porto-região. Cada vez menos a logística portuária se atrela à cidade tradicional, mas se identifica com ao processo de dispersão e de novas centralidades urbanas, o processo que torna as cidades cada vez mais regionais. A chamada interface porto-cidade foi a linha entre o porto e a cidade compacta. A interface porto-região talvez venha a ser, no futuro, a linha entre o território urbano e a orla.

## REFERÊNCIAS

BELOTO, G. E. Regional cities: international references in Brazilian regional planning in the 1950s and 1960s. **Planning perspectives**, v. 35, n. 4, p. 457-546, 2020.

BERTZ, S. The peripheralisation of office development in the Dublin metropolitan area: the interrelationship between planning and development interests. **Irish Geography**. v. 35, n. 2, p. 197-212, 2002.

BIRD, J. **The major seaports of United Kingdom**. Londres: Hutchison, 1963.

BURKLE, N. T. **Dublin 1600-1800: a study in urban morphogenesis**. Dublin: Trinity College Dublin, 1972.

CAMPOS, M. M.; FIM, M. Processos territoriais e paisagem: porto na cidade de Vitória (ES/Brasil). **Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo**, v. 17, n. 1, p. 41-54, 2017.

CAMPOS, M. M.; FIM, M.; SORTE, N. S. Infraestrutura dos portos. Herança cultural da cidade. **Arquitextos**, v. 18, n. 214.04, 2018.

CASTELLS, M. **The informational city**. Cambridge: Basil Blackwell, 1989.

DUCRUET, C. **Les villes-ports laboratoires de la mondialisation**. Tese (Geografia) – Université du Havre, Havre, 2004.

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

GARREAU, J. **Edge city**: life on the new frontier. Nova Iorque: Doubleday, 1991.

HAYUTH, Y. The port-urban interface: an area in transition. **Area**, v. 14, n. 3, p. 219-224, 1982.

HEIN, C. Oil spaces: the global petroleumscape in the Rotterdam/the Hague Area. **Journal of Urban History**, v. 44, n. 5, p. 887-929, 2018.

HEIN, C. Port cities and urban waterfronts: how localized planning ignores water as a connector. **WIRES Water**, v. 3, n.1, p. 419-438, 2016.

HEIN, C. **Ports cities**: dynamic landscapes and global networks. Amsterdam: Routledge, 2011.

HEIN, C; VAN MIL, Y. Mapping as gap-finder: Geddes, Tyrwhitt, and the comparative spatial analysis of Port City regions. **Urban Planning**, v. 5, n. 2, p. 152-166, 2020.

HEIN, C; VAN MIL, Y. Towards a comparative spatial analysis for port city regions based on historical geo-spatial mapping. **PORTUS plus**, v. 9, n. 8, p. 1-18, 2019.

HOYLE, B. The port-city interface: trends, problems and examples. **Geoforum**, v. 20, n. 4, p. 429- 435, 1989.

MACLARAN, A.; PUNCH, M. Tallaght: the planning and development of an Irish New Town. **Journal of Irish Urban Studies**, v. 3, n. 1, p. 17-39, 2004.

MEYER, H. **City and port**: transformation of port cities – London, Barcelona, New York, Rotterdam. Rotterdam: International Books, 1999.

MOORE-CHERRY, N.; VINCI, I. Urban regeneration and economic crisis: past development and future challenges in Dublin, Ireland. **Planum: The Journal of Urbanism**, v. 25, n. 2, p. 1-16, 2012.

NOTTEBOOM, T. E.; RODRIGUE, J. P. Port regionalization: towards a new phase in port development. **Maritime Policy and Management**, v. 32, n. 3, p. 297-313, 2005.

REDMOND, D.; CROSSA, V.; MOORE, N; WILLIAMS, B. **Dublin as an emergent global gateway**: pathways to creative and knowledge-based regions. Amsterdam: AMIDSt, 2007.

RIBEIRO, R. R.; BELOTO, G.E. Diagrams as a comparative tool to understand the territorial evolution of port city regions. **European Planning Studies**, 2021. DOI: 10.1080/09654313.2021.1935493

SALES, P. R. **Santos**: a relação entre o porto e a cidade e sua (re)valorização no território macrometropolitano de São Paulo. 2017. Tese

(Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo: 1999.

SCHUBERT, D. Ports and urban waterfronts. *In*: HEIN, C. (ed.) **The Routledge Handbook of Planning History**. New York, London: Routledge, 2018.

Parte 2

---

**Porto na cidade:  
paisagem,  
projeto e  
território**

# *A paisagem como questão paisagificada: sobre portos e cidades*<sup>26</sup>

*Martha Machado Campos*

---

26 Este material integra o Relatório Final de Pesquisa de Estágio Pós-Doutoral **Porto na cidade**: tensionando paisagens, Rio de Janeiro/RJ, Vitória/ES, desenvolvido pela autora no PROURB-UFRJ (2017), com supervisão de Lilian Fessler Vaz e apoio de bolsa PDS-FAPERJ. É parte também da pesquisa **Cidade portuária na Vitória Metropolitana/ES**, coordenada pela autora e apoio do MCTI/CNPQ/Universal 14/2014. Em 2018, foi previamente publicado nos Anais do V ENANPARQ - Encontro Nacional da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, realizado em Salvador, capital do Estado da Bahia. Na versão em tela, teve-se apenas a inclusão das imagens das Figuras 3, 7, 19, 23, 24, 25 e 26, bem como edição de algumas notas de rodapé, isso sem o comprometimento do conteúdo das mesmas.

## INTRODUÇÃO

O problema com as paisagens é um problema de construção do olhar sobre as paisagens. As paisagens não são fatos, são questões paisagificadas que funcionam como dispositivos de produção de sentido, narrativas sobre o que somos coletivamente, como vivemos juntos, como expomos o bem ou o mal-estar dessa vida em conjunto (DOMINGUES, 2013, p. 223).

Este artigo busca pontuar algumas das questões paisagificadas – e não somente os fatos e acontecimentos históricos – envoltas nos sítios portuários mais remotos das cidades do Rio de Janeiro/RJ e Vitória/ES, assim como as tensões que essas possam remeter em narrativas de tempos e espaços distintos. Registros iconográficos – antigos e recentes – contribuem na elucidação do cerne deste estudo, qual seja: reconhecer mediante ensaios em perspectiva histórica, certos dispositivos narrativos sobre paisagens das capitais carioca e capixaba, sem, contudo, empregar métodos comparativos instituídos no campo científico propriamente dito.

É ainda em Domingues (2013) que se encontra a noção de tensão associada a paisagem. Para ele, a paisagem aciona “[...] conteúdos instáveis, frágeis, vulneráveis, contraditórios [...]” com um alto “[...] poder de dramatização [...]”, que decorre necessariamente de seu caráter mutável. Segundo o mesmo autor, “A tensão permanente entre a preservação/destruição, estabilidade/ameaça, prazer/descontentamento, aceitação/negação [...]”, engendram, igualmente, uma tensão “[...] que encontra na própria diversidade e contradições sociais uma fonte permanente de consciência e racionalidades agônicas, ávidas de confronto, negociação, normatividade, imposições, penalizações,

que procuram regular essa conflitualidade” (DOMINGUES, 2013, p. 225-226 *apud* MORILLAS, 2003)<sup>27</sup>.

Assim, enquanto dispositivos de produção de sentido, as questões paisagificadas valorizadas em cada época e lugar, podem acionar tensões contidas na intermediação de conflitos – políticos, econômicos, sociais – relativos às narrativas de dimensão simbólica da paisagem. Citam-se algumas combinações acerca das tensões a serem exploradas neste estudo de um ponto de vista teórico, são elas: preservação/destruição, estabilidade/ameaça, prazer/descontentamento, aceitação/negação, fragmentação/totalidade, homogeneização/singularidades, progresso/retrocesso, perda/ganho, peculiar/atípico, reconhecimento/descoberta, choque/adesão, surpresa/confirmação, pausa/movimento, ativo/reactivo. Adianta-se que não estarão presentes todas as tensões possíveis, mas as que se aproximam das questões que incidem sobre problemáticas sujeitas a processos de paisagificação<sup>28</sup>, nomeadas em: paisagem do extraordinário, do abandono, da amnésia, do simulacro, e como objeto político.

A paisagem quando tensionada busca ampliar a dimensão cultural do que há – sob o prisma deste ensaio –, de mais relevante entre as pessoas e os lugares. Isso a partir de narrativas acionadas por recortes espaciais e temporais delimitados *a priori* e indicação de lugares simbólicos, esses últimos baseados no entendimento dado por Corrêa (2012).

---

27 O autor reporta a publicação **Los sentidos de la violencia**, J. M. Morillas, editada pela Universidade de Granada, em 2003.

28 O estudo que segue é, quase que inteiramente, um diálogo com o geógrafo português Álvaro Domingues, indo de encontro as suas preocupações, em específico as expressas no texto **Paisagens Trágicas**. Para ele, os ‘processos de paisagificação’ instituem recursos usados como artifícios de produção de sentido, desde a ‘artialização’ – formulação de Alain Roger – até os discursos de ‘cientificação’ da paisagem, nos quais são conformadas distintas instâncias de legitimação e argumentação política de ampla aceitação social (DOMINGUES, 2013).

Cabe notar de antemão, que a perspectiva comparativa se inviabiliza quando voltada aos primórdios da ocupação urbana e portuária das cidades em tela, devido aos processos que nortearam a ocupação das então vilas coloniais portuguesas, a situação econômica, social e política de cada uma delas e, sobretudo, ao posicionamento geopolítico do Rio de Janeiro na época. Enquanto a ocupação colonial e imperial do Rio de Janeiro foi marcada pela progressiva ascensão política e econômica da cidade, a exemplo da transferência da capital da colônia portuguesa de Salvador para o Rio de Janeiro em 1763; a capital capixaba permaneceu durante os séculos iniciais de sua ocupação – do XVI até o final do XVIII – como uma pequena vila-cais sem prosperidade econômica. Mais antiga do que o Rio de Janeiro, fundada em 1551, Vitória está entre as três capitais brasileiras de fundação mais remota do Brasil Colônia, tendo a frente apenas Recife e Salvador. No século XVIII, a vila de Vitória adequa-se a função de fortificação determinada pela colônia portuguesa – assim como toda província do Espírito Santo –, com amplo sistema de fortificação formado por um conjunto edificado de fortes de defesa, impedimento e controle do acesso ao interior do território de Minas Gerais. Esse sistema se manteve ativo durante todo período de extração de ouro e diamantes do então período colonial brasileiro.

A despeito das dessemelhanças observadas do século XVI até o final do XVIII, existe uma semelhança irredutível, ambas são cidades com ocupação inegavelmente condicionada pelo aspecto geográfico de porto natural por excelência, evidenciado por baías e litoral recortado de enseadas. Isso pode ser testemunhado em documentação portuguesa do início do século XVI, nos relatos de navegadores, religiosos e funcionários da coroa portuguesa, sobretudo, quando relativo ao Rio de Janeiro (FIGUEIREDO, 2005). Sendo assim, um dos critérios de aproximação entre as cidades, reside no perfil de porto natural consagrado antes da cidade e do porto existirem. Nota-se ainda, que a diversidade dos elementos hídricos, da vegetação e do relevo – composta de rios, mar, restinga, florestas, mangues, morros

e rochedos – expressa um dos principais traços de semelhanças da capital carioca com a capixaba: a matriz paisagística dada pela variedade dos elementos da natureza.

O recorte espacial do Rio de Janeiro utiliza como referências para delimitação de seu polígono de estudo, o dossiê de candidatura Proposta de Inscrição do Sítio Arqueológico do Cais do Valongo na Lista do Patrimônio Mundial da Unesco (IPHAN e PMRJ, 2016) e o projeto Passados Presentes: Memória da Escravidão n Brasil<sup>29</sup>. A maioria dos elementos de referência cultural identificados remete a lugares simbólicos<sup>30</sup> associáveis ao Porto do Rio de Janeiro e a região denominada Pequena África<sup>31</sup> (Figura 1).

---

29 O projeto **Passados presentes: memória da escravidão no Brasil** é uma iniciativa da Rede de Pesquisa Passados Presentes, do Laboratório de História Oral e Imagem da Universidade Federal Fluminense e Núcleo de Memória e Documentação da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Disponível em: <http://passadospresentes.com.br/> Acesso em: 7 fev. 2017.

30 Os lugares simbólicos indicados não foram hierarquizados, nem graduados em relação a força simbólica que expressam, isso tanto no Rio de Janeiro como em Vitória. Contudo, integram levantamento prévio de lugares simbólicos passíveis de estudos posteriores acerca de seu poder simbólico.

31 A zona portuária do Rio de Janeiro, conhecida desde meados do século XIX como Pequena África, configura o sítio onde existiu a maior concentração de africanos escravizados vivendo fora da África, que se consolidou com a construção do Cais do Valongo. O projeto **Passados Presentes** delimita territorialmente essa região em pesquisa historiográfica a partir do **Inventário dos Lugares de Memória do Tráfico Atlântico de Escravos e da História dos Africanos Escravizados no Brasil** (MATTOS; ABREU; GURAN, 2013) e demais publicações relativas ao tema.

Figura 1 - Recorte espacial com sobreposição dos polígonos de abordagens indicadas na legenda e identificação de lugares simbólicos.



Fonte: Campos, 2017.

Em Vitória, diferentemente da capital carioca, o setor portuário está incrustado no interior, e não nas bordas, do seu centro

principal<sup>32</sup>. A demarcação do recorte espacial de Vitória reconhece a indissociabilidade entre as atividades portuárias e os demais usos e ocupações de seu entorno imediato, inclui área do denominado centro histórico na atualidade. As atividades iniciais do Porto de Vitória – situado na fração da ilha-capital – não engendra ocupação de suas imediações nos moldes dos tradicionais bairros portuários da Saúde, Gamboa e Santo Cristo e dos morros da Conceição, Livramento e Saúde no Rio de Janeiro. Os bairros do entorno portuário de Vitória totalizam, no período de implantação do porto, a maior parte da área onde estava situado o conjunto construído da época, formado pelas edificações de moradia e administrativas, de comércio e serviços, cultura e lazer, citando as mais relevantes.

Utiliza-se do Plano de Proteção da Paisagem da Área Central de Vitória (PMV, 2011)<sup>33</sup> para identificação das referências culturais da área de estudo. Assim como o dossiê de candidatura Proposta de Inscrição do Sítio Arqueológico do Cais do Valongo na Lista do Patrimônio Mundial da Unesco (IPHAN e PMRJ, 2016) para o Rio de Janeiro, o referido Plano permite amplificar o entendimento e a identificação dos lugares simbólicos da capital capixaba.

A maioria dos elementos de referência cultural contidos no recorte de estudo de Vitória (Figura 2), assim como determinadas

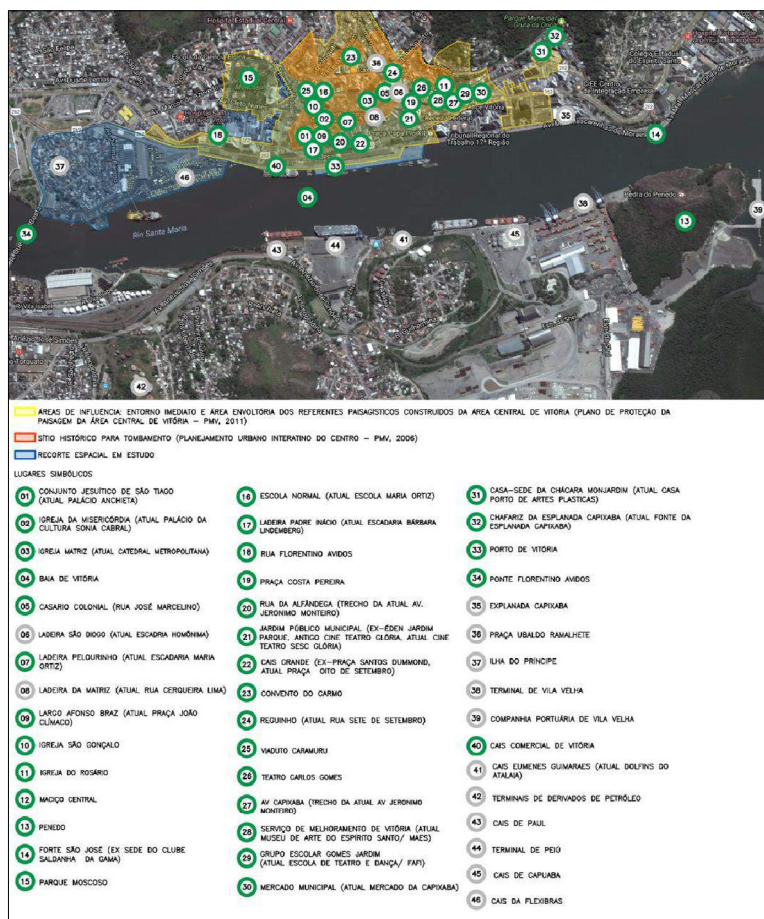
---

32 Utiliza-se da expressão ‘centro principal’ de Villaça (2001), em correspondência com a de ‘área central de Vitória’, por abranger o núcleo de fundação da cidade, conformando ambiência para compreensão da ocupação tradicional do sítio, que abrigou ao longo do tempo os mais distintos usos, em consonância com as atividades do seu setor portuário. Reportando ao autor: “Toda aglomeração socioespacial humana – da taba indígena à metrópole contemporânea, passando pelas cidades medievais e as pré-colombianas – desenvolve um, e apenas um, centro principal” (VILLAÇA, 2001, p. 237).

33 Este plano teve coordenação de Martha Machado Campos, autora deste artigo, sendo realizado por equipe técnica multidisciplinar, entre os anos de 2008 e 2011. Constituiu material de base para a revisão do Plano Diretor Urbano de Vitória, recém-concluída em 2018.

práticas socioculturais, a exemplo dos catraieiros – homens que faziam 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 –, são tomados como referências culturais associáveis ao seu porto, seja direta, seja indiretamente.

Figura 2 - Recorte espacial com sobreposição dos polígonos das abordagens indicadas na legenda e identificação de lugares simbólicos.



Fonte: Campos, 2017.

## A PAISAGEM COMO QUESTÃO PAISAGIFICADA

Em entrevista, a italiana Donatella Calabi indaga sobre o que de fato importa aos estudos comparados em história urbana, sentenciando: “Traços comuns e diferenças: podem ser interpretados como soluções diversas aos mesmos problemas?”. Em seguida, ensina que pesquisas comparadas residem em “[...] colher alguns acontecimentos concretos, nos quais se notam causas materiais semelhantes, objetivos comparáveis, análogas casualidades, conhecendo bem que nem tudo é ‘típico’ [...]” (RETTO JR; BOIFAVA, 2003). Assim, as aproximações entre as cidades em estudo se darão fundamentalmente por analogias possíveis e da mesma ordem, qual seja, a de expressarem forte referência cultural ao valor simbólico do lugar. E ainda, sendo esse valor acionado pela inter-relação paisagística das cidades com seus portos antigos.

Assumido o dito de Domingues (2013) como chave de leitura deste trabalho: a paisagem como questões paisagificadas, portanto, como dispositivos de produção de sentido, segue-se em abordagens sobre um conjunto de questões, tal como mencionado anteriormente – paisagem do extraordinário, do abandono, da amnésia, do simulacro, e como objeto político –, e de tensões relativas às referências culturais das paisagens dos antigos sítios portuários do Rio de Janeiro e Vitória.

Neste ensaio, as questões paisagificadas constituem enunciados gerais, se interpõem uma às outras, podem recompor ou agenciar novas questões. Contudo, se restringem as cinco questões elencadas, por permitirem ressonâncias entre as cidades abordadas, tal como antevisto como método desta abordagem.

Após confrontar as questões reconhecidas no recorte espacial de cada cidade, por meio de texto informado por dados e imagens de fatos e acontecimentos históricos e recentes, busca-se tensionar suas paisagens num mecanismo analítico acionado por pares de conceitos opositivos. Deste modo, para cada uma das questões explora-se algum

tipo de tensão, por exemplo, entre as noções de preservação/destruição; estabilidade/ameaça; totalidade/fragmentação; citando novamente alguns pares conceituais. Evidentemente, como dito, não estão presentes neste trabalho todas as tensões possíveis, e sim somente aquelas que se aproximam das questões paisagificadas antepostas, remetendo, em definitivo, ao reconhecimento de tensões que gravitam entre a supressão das referências culturais dos lugares simbólicos contidos no recorte espacial proposto para cada cidade.

Antes, porém, cabe uma digressão sobre o conceito de lugar, advinda do campo da geografia. Para isso, toma-se referência de Ferreira (2000), por acionar importantes nexos ao debate proposto. Para o autor, tem-se que: “Lugar não é ‘comunidade’ ou ‘localidade’ mas o sítio de identidades significativas e atividade imediata”. E mais, é a atividade imediata que permite distinguir lugar de região e nação (FERREIRA, 2000, p. 80). Outro apontamento relevante do autor destaca que lugar é mais uma rede dinâmica do que uma localização territorialmente delimitada. O lugar é a expressão da tensão entre o progresso e a perda, é “[...] um espaço criativo, embora ambivalente, cavado em algum local entre a opressão da nova ordem e o aprisionamento da tradição” (FERREIRA, 2000, p. 80 *apud* OAKES, 1997, p. 510-511)<sup>34</sup>.

## PAISAGEM DO EXTRAORDINÁRIO

Notadas diante “[...] fantasmas do risco, da ameaça e da perda [...]” dos bens naturais e construídos versados como extraordinários, devido aos seus atributos paisagísticos excepcionais assimilados e codificados pelos modos de olhar e modos de avaliar esse tipo de perda; a paisagem do extraordinário pode designar: “[...] riscos naturais, biodiversidade, recursos naturais, patrimônio construído, grandes

---

34 Referência a Timothy Oakes no artigo *Place and the paradox of modernity*, publicado nos *Annals of the Association of American Geographers*, em 1997.

narrativas da memória coletiva embebidas em determinados lugares, fetichização nostálgica de uma idade de ouro, etc. [...]” (DOMINGUES, 2013, p. 227).

O extraordinário remete fortemente paisagens de cidades com elementos naturais diversificados, a exemplo de corpos d’água – rio, baía, mar, lagoa e lagos –, relevo e vegetação exuberantes, sobretudo aquelas cujos esses elementos estão situados no interior ou imediações de centros históricos, tais como cidades portuárias brasileiras e do mundo, incluindo Rio de Janeiro e Vitória. A paisagem do extraordinário foi exaltada por imagens de desenhos, gravuras, pinturas, fotografias e cartografias de ambas as cidades ao longo do tempo.

Cabe destaque para o catálogo da exposição Rio de Imagens: uma paisagem em construção, realizada no Museu de Arte do Rio de Janeiro - MAR, em 2013. Sem dúvida, a exposição se refere a paisagem do extraordinário da capital carioca desde os tempos coloniais, época em que foram produzidos inúmeros mapas em extenso registro cartográfico. Esses registros foram intensificados, segundo o catálogo, com a vinda da corte portuguesa e o título de cidade sede do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, em 1815. O fascínio provocado pelo sítio geográfico da cidade e o encantamento aguçado pelos elementos naturais da paisagem – amalgamados por rochas, matas e praias – gerou durante todo século XIX uma extensa produção de registros de imagens da cidade, sejam fotos, sejam gravuras (HERKENHOFF, 2013). O Rio de Janeiro teve vários de seus lugares registrados em pinturas de visada panorâmica, a exemplo da entrada da baía e sua área litorânea nas imagens das figuras 3, 4 e 5.

Figura 3 - Vista em perspectiva com destaque do Mosteiro São Bento à direita (1744).



Fonte: Figueiredo, 2005 (Acervo Museu Imperial IPHAN/Autoria F. Moyen).

Figura 4 - Panorâmica da Baía da Guanabara (1817).



Fonte: Figueiredo, 2005 (Autoria T. Ender).

Figura 5 - Panorama do Rio de Janeiro (1873).



Fonte: Rabha e Pinheiro, 2004 (Acervo Museu Castro Maya, Autoria E. Bauch).

O mesmo catálogo exalta o início do século XX com a abertura da Avenida Central – atual Avenida Rio Branco –, destacando as narrativas da paisagem do extraordinário contidas na ‘sucessão de edifícios elegantes e imponentes’ – extraindo termos do texto –, que ocuparam os dois lados da avenida (Figura 6). De fato, a exposição explora a paisagem do extraordinário mais como ‘fetichização nostálgica de uma idade de ouro’, usando expressão de Domingues (2013) e menos como uma visão crítica pragmática acerca da situação atual dessa mesma paisagem em construção, frisando o subtítulo da referida exposição.

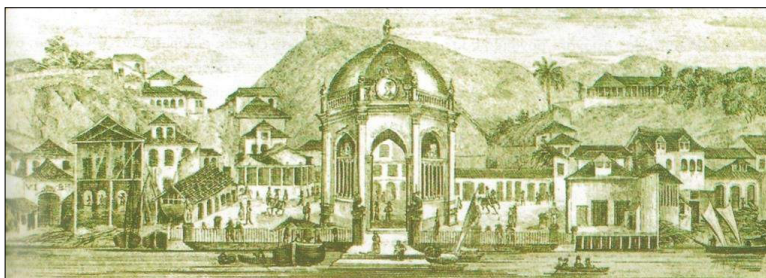
Figura 6 - Abertura da Avenida Central (1904).



Fonte: Figueiredo, 2005 (Acervo Museu da República IPHAN/Autoria Augusto Malta).

A Avenida Central indica a mais emblemática das obras monumentais das reformas urbanas do Rio de Janeiro de fins do século XIX ao início do XX, que resultou na retificação e alargamento de ruas e avenidas, desapropriação e demolição de edificações, tendo nas obras do porto o seu ‘pilar de sustentação’, nas palavras de Rabha e Pinheiro (2004). Contudo, em período anterior as obras das reformas, a construção do Cais da Imperatriz sobressai na paisagem do extraordinário da época. Situado no local do antigo Cais do Valongo – atual Sítio Arqueológico do Cais do Valongo –, foi a “primeira praça monumental do Rio” de autoria do arquiteto francês Grandjean de Montigny (BRASIL, 2013, 6ª ed., p. 175) (Figura 7).

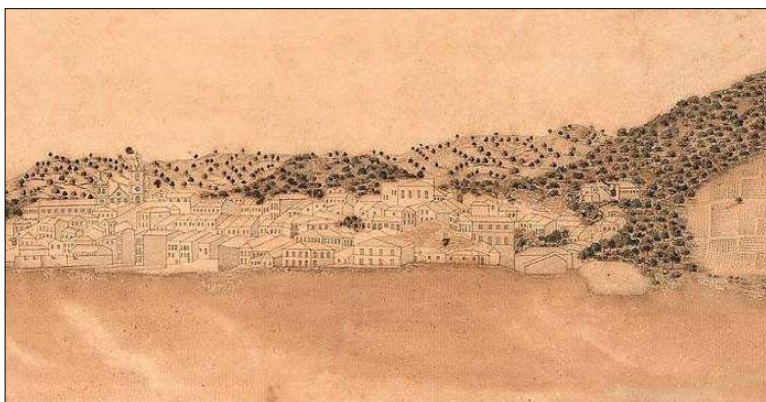
Figura 7 - Cais da Imperatriz (1840).



Fonte: Cardozo, *et al*, 1987 (Autoria F. Pustkow).

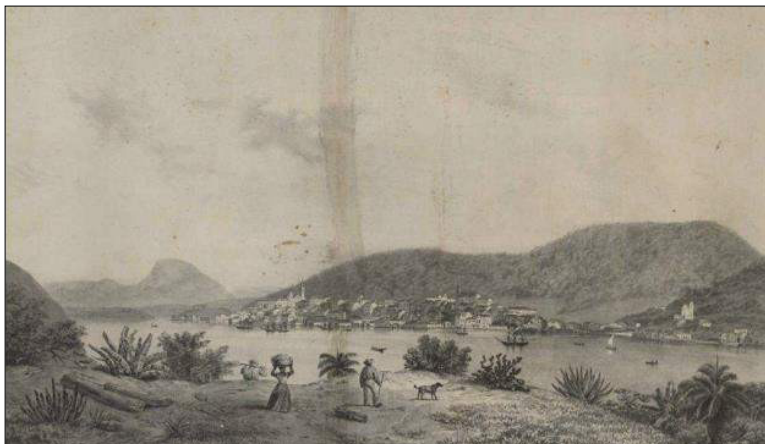
Em Vitória, a exuberância do ambiente hídrico, do relevo e da vegetação dominam os registros da vila colonial até o final do século XIX. Relatos, desenhos e litografias resultantes de viagens e missões diplomáticas, científicas e artísticas de estrangeiros do século XIX, constituem os registros de maior exaltação da paisagem do extraordinário expressa nos elementos naturais do lugar (Figuras 8, 9 e 10).

Figura 8 - “Prospeto da Villa da Vitoria” (1767).



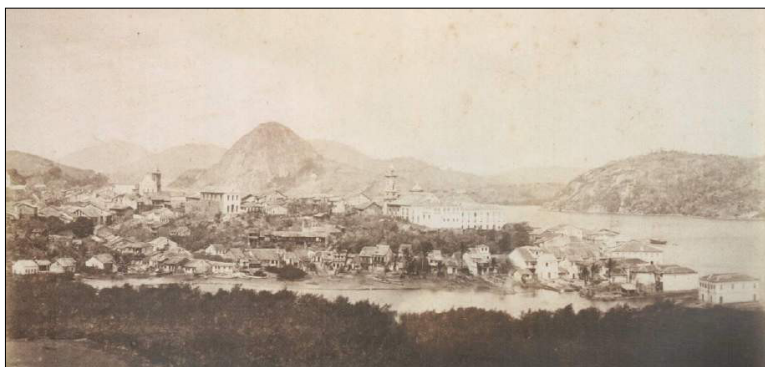
Fonte: Acervo do Arquivo Histórico do Exército (Autoria José Antônio Caldas).

Figura 9 - “Cidade da Victoria, capital da Província do Espirito Santo” (século XIX).



Fonte: Acervo da Biblioteca Nacional (Autoria de Joseph Alfred Martinet).

Figura 10 - Vista do mangal do Campinho com a baía e o atual morro do Penedo ao fundo, em montagem de fotos (1860).



Fonte: Tschudi, 2004 (Autoria de Victor Frond).

Quando relativa às edificações, a paisagem do extraordinário impõe-se em Vitória somente no século XX, após ascensão econômica do Estado, devido ao comércio agroexportador associado a

monocultura cafeeira. Marcada pela intensa construção de edificações emblemáticas da primeira república no Brasil, essa paisagem se destaca em área contígua ao Porto de Vitória, com ênfase para remodelação dos antigos Cais do Imperador e Complexo Jesuítico de São Tiago – atual Palácio Anchieta, sede do governo do Estado – (Figura 11), abertura da Avenida Capixaba – atual Av. Jerônimo Monteiro – (Figura 12), somada a construção de edifícios notáveis.

Figura 11 - Antigo Cais do Imperador e Complexo Jesuítico de São Tiago ao fundo, ambos remodelados no início do século XX (1906).



Fonte: Acervo Biblioteca Central da UFES (Autoria de André Carloni).

Figura 12 - Avenida Jerônimo Monteiro (1936).



Fonte: Acervo do Instituto Jones dos Santos Neves (Autoria de Paes).

A principal tensão da paisagem do extraordinário remetida aos elementos naturais de ambas as cidades, reside no paulatino processo de destruição da Baía da Guanabara e Baía de Vitória, devido à poluição de suas águas, reportando, no limite, a ineficaz gestão das águas urbanas no Brasil. Aliado a isso, tem-se a readequação dos canais de navegação marítima de acesso aos portos e ampliação de áreas portuárias e retroportuárias, por meio da execução sucessiva de aterros, a despeito da condição geográfica e histórica de cada lugar. Na atualidade, é indubitável que os aterros são procedimentos considerados de risco do ponto de vista ambiental, tendo legislação de proteção específica relativa ao mitigar dos impactos que possam ser gerados no ambiente.

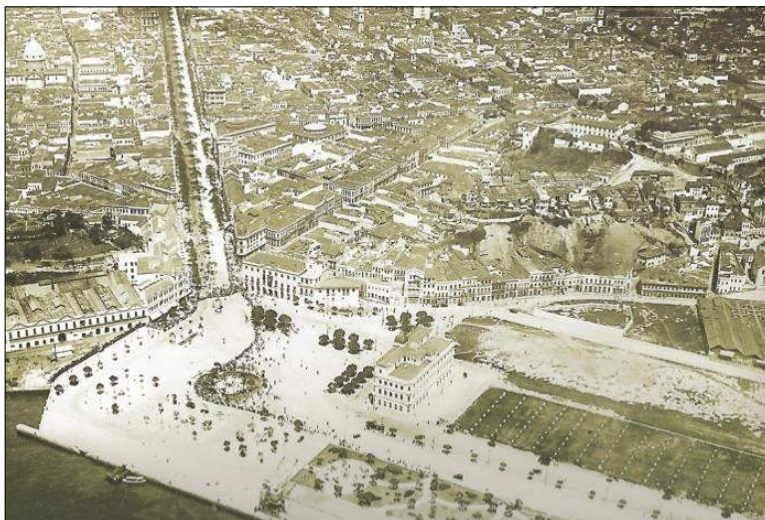
O caso do Rio de Janeiro é paradigmático quanto aos aterros e desmontes de morros para fins de ocupação urbana e portuária da área em estudo, contando com amplo registro documental, publicações,

cartografias e fotografias sobre o redesenho de sua linha de litoral por conquistas de áreas ao mar e construção do porto. A capital carioca pode ter sido inclusive a difusora deste tipo de empreendimento de obras de engenharia de grande porte no Brasil. A área portuária resulta de aterro grandioso, com distinção urbanística evidente quanto ao traçado das vias, tamanhos dos lotes, ocupação e uso existentes. Delimitado pelo trecho da antiga Rua da Saúde, o traçado viário da atual Rua Sacadura Cabral constitui o limite entre a morfologia urbana colonial – formada por uma rede complexa de ruas, com trechos permanecidos com pouca alteração até hoje – e o novo aterro (Figuras 13). Anterior a esse aterro, ainda no final dos oitocentos, a região era ocupada por moradias nos altos dos morros e trapiches e armazéns na parte baixa. Gradualmente ocorre a incorporação de ilhas e aterros pequenos e pontuais na frente d'água para instalação do velho porto colonial, configurando a base para o novo porto republicano (CARDOSO, *et al.*, 1987).

Como dito, é inegável a importância das questões portuárias no contexto das reformas urbanas ocorridas em algumas cidades litorâneas brasileiras, em fins do século XIX e início do passado. Contudo, é importante frisar que “[...] a construção de um porto para a cidade do Rio de Janeiro começou a emergir como problema após 1850, repercutindo nos meios capitalistas através de uma verdadeira febre de projetos de construção de cais, molhes, armazéns, aterros, ramais ferroviários, maquinários para carga e descarga, etc.”, citando Cardoso, *et al.* (1987, p. 81). Não menos importante é a visão de Lameirão, para esse autor, ainda que a região do litoral norte da cidade tenha passado pela intensificação da atividade portuária durante todo século XVIII, ela não era caracterizada como zona portuária. Isso ocorre posteriormente, por determinações do processo de hierarquização funcional dos espaços urbanos e da expansão da área do porto devido aos aterros. O processo de ‘portuarização’ da Saúde e Gamboa – reportando expressão do mesmo autor – definiu por antecipação a área para instalação do Porto do Rio de Janeiro, em desacordo

com as áreas indicadas para sua localização na época (CARDOSO, *et al.*, 1987 *apud* LAMERÃO, 1984)<sup>35</sup>.

Figura 13 - Praça Mauá em área de aterro e traçado viário com distinção entre o antigo e novo solo criado (1916).



Fonte: Rabha e Pinheiro, 2004 (Acervo Centro de Documentação da Prainha/Autoria J. Kfuri).

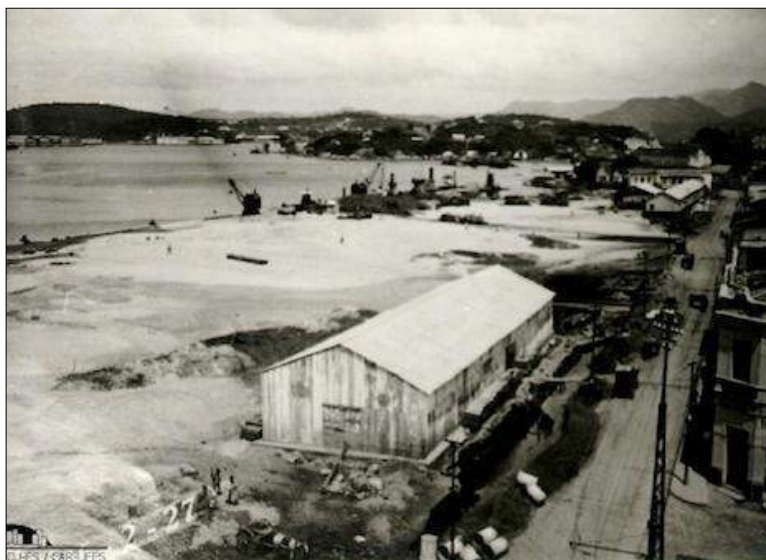
Em Vitória, o processo de aterramento da parte insular e continental do Porto de Vitória é recorrente durante todo século XX, em períodos dos denominados processos de modernização tanto do porto como da cidade. Cita-se o exemplo do aterro para fins de implantação do porto na capital capixaba, em área de solo criado no início do século XX (Figura 14); tem-se ainda o aterro da Esplanada Capixaba nos anos de 1950 (Figura 15); e o extenso aterro de incorporação da Ilha do Príncipe a cidade de Vitória em 1960 (Figura 16).

---

35 Referente à publicação **Do Trapiche ao porto**, de Sérgio T. Lamerão (UFRJ, 1984).

Além desses, cabe resgate dos aterros iniciados em fins dos anos de 1970, na parte continental do porto em município vizinho, sendo marcados pelo aniquilamento de rochas e manguezais, a exemplo dos impactos nos Morro do Penedo e na foz do Rio Aribiri. Nos anos noventa do mesmo século, é realizado um novo aterro de ampliação da área industrial inserida no setor portuário em Vitória, em área insular do Cais da Flexibras. Cita-se, por fim, o continuado processo de devastação dos recursos naturais hídricos e descaracterização da linha de orla do sítio de origem colonial da cidade, com o recente aterro para ampliação da área do Cais Comercial de Vitória, finalizado em 2013.

Figura 14 - Obras de aterro do Porto de Vitória (1927).



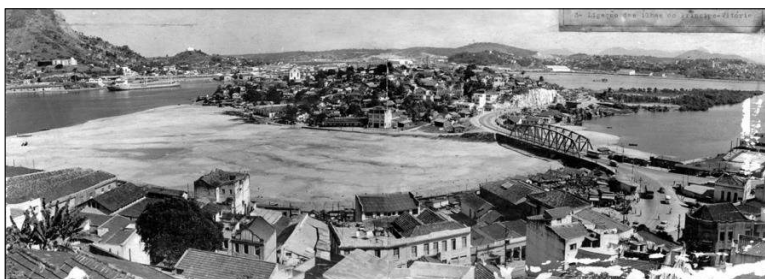
Fonte: Acervo da Biblioteca Central da UFES.

Figura 15 - Aterro da Esplanada Capixaba (década de 1950).



Fonte: Ribeiro (2008).

Figura 16 - Aterro da Ilha do Príncipe (década 1960).



Fonte: Acervo da Codesa.

Quando a paisagem do extraordinário se expande para o conjunto edificado de cada cidade, extrapolando os bens naturais associados ao setor portuário propriamente dito, tem-se um processo gradual de precimento de parte do patrimônio cultural construído de matriz notável, dito extraordinário. A desconsideração do aparato da legislação de proteção existente sobre os bens culturais construídos

emblemáticos, remete a implementação de políticas e ações públicas pouco efetivas quanto à preservação do patrimônio cultural construído das duas cidades. Em síntese, tanto no Rio de Janeiro quanto em Vitória domina as tensões de destruição, ameaça, negação, retrocesso e perda total, ou parcial, das denominadas paisagens do extraordinário composta por bens culturais construídos e naturais.

## PAISAGEM DO ABANDONO

As paisagens do abandono são registradas em discursos que as devolvem a cidade como “[...] ruínas, ausências e disfunções [...]”, constituindo os territórios das paisagens ditas abandonadas e ao mesmo tempo mitificadas. Estão situadas onde supostamente existiram “[...] mundos-mais-que-perfeitos [...]”, com potencial para reconfigurar-se em contextos tomados “[...] como atuais, confortáveis e, sobretudo sustentáveis” (DOMINGUES, 2013, p. 228).

O lugar do abandono quando mitificado pode designar paisagens reconhecidas no conjunto edificado de ambas as cidades. Selecionam-se alguns dos lugares símbolos da modernidade urbana do período áureo da primeira república no Brasil – era do café e correlata paisagem do extraordinário –, cujo entorno foram, e ainda o são, exemplares da paisagem do abandono situadas em áreas limítrofes aos setores portuários mais remotos das capitais carioca e capixaba.

No Rio de Janeiro, áreas do entorno construído de obras símbolos da modernidade urbana republicana – a exemplo das tipologias avenida, praça e porto – foram tomadas pelo discurso do abandono de modo recorrente ao longo do tempo<sup>36</sup>. Dito de outro modo, tre-

---

36 O estigma de lugar degradado social e economicamente evoluiu em discurso que marginaliza a população residente, em sua maioria negra e pobre, assim como desvaloriza e desqualifica seus bairros, gerando isolamento corroborado fisicamente pelas construções da Avenida Presidente Vargas (1944) e Avenida Perimetral (1960) (CARDOSO, *et al.*, 1987). Para Carlos (2012), essas

chos do entorno da atual Avenida Rio Branco, Praça Mauá e Porto do Rio de Janeiro, quando inseridos no recorte espacial em estudo, ainda se encontram em abandono total, ou parcial, sobretudo se considerado o tecido residencial e comercial formado por antigos sobrados e o remoto conjunto edificado das fábricas do local.

Cabe dizer, que a entrada do século XX faz do Rio de Janeiro a cidade da indústria têxtil, pontua Reis (2016). A cidade do café se desfaz, num processo paulatino que teve seu ápice na reforma urbana concluída em 1906, que tal como já dito, transforma completamente a cidade e o porto (REIS, 2016) (Figura 17). Anterior a esse período, a abolição do sistema escravocrata e o fim do Império fazem surgir o trabalho livre, gerando intenso adensamento da população na área, devido aos fluxos de escravos libertos e operários das fábricas

---

obras atraem mão de obra, intensificam ocupação da área, mantendo o perfil da população anterior e o alojamento em cortiços, estalagens e casa de cômodos. Até a segunda metade do século XX, a região permanece em estado de abandono institucional, sobretudo o municipal. Nos anos de 1970, parte das atividades do porto são desativadas, seguindo processos mundiais de mudança no sistema portuário, e marcando o surgimento de propostas de renovação urbana para região, bem como os movimentos sociais de contraponto, que defendem a “[...] permanência da população residente, a melhoria das condições de ocupação e a proteção do patrimônio cultural da região” (Carlos, 2012). O mesmo autor destaca projeto da Associação Comercial do Rio de Janeiro do início da década de 1980 e seu antagonismo com o contexto social e econômico existente, além da total desconsideração do conjunto arquitetônico preservado. Para Carlos (2012), a proposta de renovação urbana dos bairros portuários da Saúde, Gamboa e Santo Cristo e áreas portuárias já evidenciava incompatibilidade entre “[...] os interesses das comunidades locais, do poder público municipal e do capital, principalmente o imobiliário”, considerando, em particular, a proposta de verticalização das edificações (Carlos, 2012, p. 9). O autor pontua o ano de 1983 como “[...] o início oficial dos debates públicos acerca dos problemas da região, [...] no evento denominado 1ª Quinzena de Debates sobre o Bairro da Saúde, organizado pela Associação de Moradores do Bairro da Saúde - Amas” (CARLOS, 2012, p. 9).

instaladas próximas ao litoral (CARDOSO, *et al.*, 1987). Nota-se ainda, conforme os mesmos autores, demanda por avanço do sistema de transporte de cargas, que vem acompanhada pela demanda de mão de obra de trabalhadores. Assim, o caráter popular da região é avigorado pela presença de moradores trabalhadores fabris, que se juntam aos trabalhadores portuários, ocupando a maioria do conjunto construído que constitui o lugar da paisagem do abandono da área.

Figura 17 - Vista da Praça Mauá, Avenida Central e conjunto construído do entorno (1929).

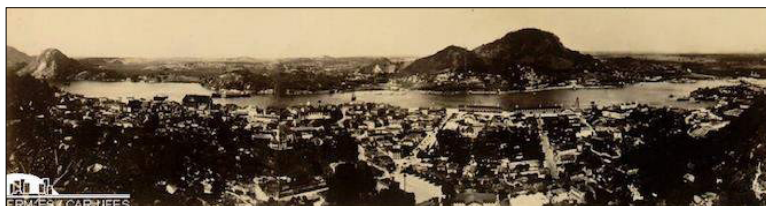


Fonte: Acervo Instituto Moreira Salles (Autoria de Augusto Malta).

Nota-se em Vitória certas similaridades sobre o estado de abandono do entorno de algumas obras símbolos da modernidade republicana. Aludem-se o grande eixo viário da Avenida Jerônimo Monteiro,

o espaço de lazer do Parque Moscoso e a instalação do Porto de Vitória (Figura 18).

Figura 18 - Vista do Parque Moscoso e Porto de Vitória a esquerda (s.d., dez. de 30 do século XX).



Fonte: Acervo de Francisco de Moraes.

O patrimônio edificado reconhecido nas paisagens do abandono ou em “[...] ruínas, ausências e disfunções [...]” – isto é, as ditas áreas abandonadas e mitificadas, segundo Domingues (2013) – são, em parte, resguardadas por marco jurídico de proteção do patrimônio construído de ambas as cidades. Isso desde que componham o quadro de edificações notáveis protegidas institucionalmente, sobretudo, por conterem procedência nobre que representam a modernidade da primeira república brasileira. A exemplo de certas edificações inseridas no entorno da citada tríade de obras símbolos do Rio de Janeiro e Vitória, respectivamente e em perspectiva comparada, as atuais Avenida Rio Branco e Avenida Jerônimo Monteiro, Praça Mauá e Parque Moscoso, e Porto do Rio de Janeiro e Porto de Vitória.

Portanto, o conjunto edificado modesto inserido nas imediações das obras simbólicas citadas, se encontram majoritariamente em estado de abandono. Em ambas as cidades é indubitável que ocorre a supremacia das tensões de destruição, ameaça, negação, fragmentação, retrocesso e perda dos elementos que constituem a denominada paisagem do abandono.

## PAISAGEM DA AMNÉSIA

Apontadas nas paisagens ordinárias, cotidianas, banais e esquecidas, devido privação de “[...] coisas extraordinárias [...]” e “[...] de encantamentos e memórias [...]”, as paisagens da amnésia são “[...] sem passado reconhecido ou com linhagem perdida” (DOMINGUES, 2013, p. 228). Notadas em lugares onde não se observa uma resignificação diante mudanças que possam expressar uma “[...] nova identidade positiva [...]”, pelo contrário, são paisagens marcadas pela “[...] opacidade e um rol controvérsias negativas [...]”, tais como: “[...] estrago, descaracterização, predação [...] déficit de autoestima sobre quem habita real ou imaginariamente esses lugares”, citando algumas das controvérsias negativas mencionadas por Domingues (2013, p. 228).

A paisagem da amnésia parece tipificar bairros populares antigos e novos das duas cidades, situados em áreas centrais, ou de periferia, estejam em situação total ou parcial de precariedade de infraestrutura, informalidade e ocupações ilegais.

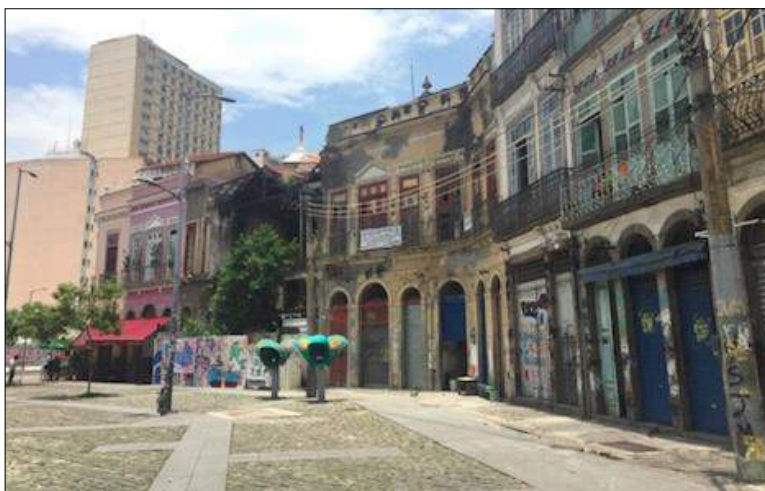
No Rio de Janeiro, o tradicional bairro portuário do Morro da Conceição pode constituir em paisagem da amnésia de um tipo de linhagem perdida. Entretanto, suas ruas conservam traçado viário e edificações de origem construtiva portuguesa, que não apagaram integralmente o papel tido pelos imigrantes portugueses no comércio varejista da área (Figuras 19 e 20).

Figura 19 - Ladeira do Escorrega (2016).



Fonte: Acervo da autora.

Figura 20 - Ladeira João de Homem do Morro (2016).



Fonte: Acervo da autora.

A paisagem da amnésia identificada, como dito, sobretudo na ocupação de bairros populares, se distingue em cada cidade quanto ao porte, escala e tempo das ocupações existentes. No Rio de Janeiro, tem-se, por um lado, ações de preservação de parte do patrimônio cultural contido no casario histórico do Morro da Conceição, a exemplo da criação da Área de Proteção Ambiental (APA) do Morro da Conceição, Providência e do Pinto, em 1978 e do projeto SAGAS (bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e parte do Centro), em 1987. Posteriormente, em 1992, com o primeiro Plano Diretor Decenal da cidade, a APA se torna Área de Proteção do Ambiente Cultural - APAC<sup>37</sup>. Nota-se com isso, ocorrência de ações e políticas públicas quanto à permanência de parte do patrimônio da paisagem da amnésia da capital carioca.

Em Vitória, alguns bairros situados nas imediações do setor portuário, expressam fortemente a paisagem da amnésia – em estado opaco e negativo –, a exemplo dos bairros Ilha do Príncipe (Figura 21), Vila Rubim e Parque Moscoso.

Figura 21 - Ilha do Príncipe (s.d. – dec. de 30 do século XX).



Fonte: Acervo de Francisco de Moraes.

---

37 Dados do Guia das APACs, publicado pelo Instituto Rio Patrimônio da Humanidade, no site do instituto.

Destaca-se o bairro da Ilha do Príncipe, por remeter diretamente ao sentido posto de paisagem da amnésia. Isso devido, sobretudo, ao processo de apagamento dado pelos sucessivos aterros na região, que durante as décadas de 1960 e 1970 suprimiram sua remota condição insular.

A tensão relativa à supressão de recursos naturais hídricos e de vegetação de mangue da Ilha do Príncipe, certamente demonstra impactos no ambiente, quando relativos a aspectos históricos e geográficos. Contudo, os mecanismos de aterramento da época serviam a distintos propósitos urbanísticos – por exemplo, de saneamento, criação de acessos e expansão territorial –, sendo realizados em inúmeras cidades portuárias no Brasil.

A despeito de constituir área de intervenção do *Projeto Terra*<sup>38</sup>, existente desde a década de 1990, o histórico do bairro aponta para o descaso das políticas públicas de infraestrutura e habitação. Atualmente o bairro é distinguido ainda pela tensão advinda da violência e criminalidade urbana.

Quando tensionadas, atina-se um processo continuado de perecimento das paisagens da amnésia em ambas as cidades, seja quanto a ausência de proteção efetiva do patrimônio edificado modesto de casas, sobrados e casario histórico no Rio de Janeiro, seja relativo a urbanização e infraestrutura precária em Vitória. Pontua-se assim a dominância das tensões associadas às de ameaça, negação, fragmentação, retrocesso e perda da paisagem da amnésia ilustrada neste estudo.

## PAISAGEM DO SIMULACRO

Reveladas pela “[...] construção de ficções [...]” ou “[...] proliferação de paisagens *artificializadas* [...]” – no sentido dado por Alain Roger –,

---

38 “O Programa Terra tem como princípio integrar e concretizar políticas sociais e habitacionais, de preservação ambiental e melhorias urbanas”, conforme texto extraído do site da Prefeitura Municipal de Vitória.

as paisagens do simulacro se alinham e modelam “[...] novas geografias de paisagens e seus modos de percepção” (DOMINGUES, 2013, p. 228). Distinguidas pela intensa circulação nos “[...] meios de comunicação de massas, na promoção turística, nos projetos desenvolvimento local, nos filmes e nas novelas, na produção artística, no negócio do ócio, etc.”, são paisagens que mudam não apenas seus “[...] temas centrais [...]”, mas ainda o “[...] o *branding* de legitimação da paisagem [...]”, tais como: “[...] a autenticidade, [...] a tradição, [...] o exótico, o maravilhamento, etc.” (DOMINGUES, 2013, p. 228).

Certamente são as paisagens dos paradigmáticos projetos de *waterfronts*, realizados nos últimos trinta anos no mundo e recentemente no Brasil (Rio de Janeiro, Porto Alegre, Recife, citando alguns). O projeto Porto Maravilha, instituído por uma Operação Urbana Consorciada - OUC e conduzido pela Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro é, sob esse prisma, integralmente fundamentado na paisagem do simulacro<sup>39</sup>. A produção da paisagem do simulacro carioca se alinha na produção de modos de se perceber paisagens,

---

39 Não se trata de um processo recente, e sim da atualização de investidas recorrentes do mercado imobiliário na área, que ocorrem, nos termos de Carlos (2012), desde as últimas três décadas do século passado. “Nos anos 1990 a prefeitura finalmente envidou esforços para a conservação da área portuária, criando um grupo de trabalho (Decreto Municipal 10.057/91), uma câmara técnica (Decreto Municipal 10.381/91) e outro grupo de trabalho (Decreto Municipal 12.065/93). As tentativas contaram com as participações tanto de representantes das secretarias e órgãos municipais afetos ao tema, quanto de órgãos públicos estaduais e federais, além de entidades da sociedade civil organizada. De concreto, apenas o estabelecimento da área prioritária de intervenção, transformada em Área de Especial Interesse Urbanístico - AEIU (Decreto Municipal 11.880/92), uma lista de quinze bens culturais arquitetônicos protegidos legalmente (pelo instituto do tombamento) pela prefeitura e a assinatura do Protocolo de Intenções entre a Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ e a Prefeitura (20/07/93), que constituiu o Núcleo Básico de Coordenação para o Desenvolvimento da Zona Portuária da Cidade do Rio de Janeiro” (CARLOS, 2012).

que reverberam em consenso com outros setores, tal como o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto do Rio de Janeiro - PDZP<sup>40</sup>, da Companhia Docas do Rio de Janeiro, de 2016. Atualmente, não há dúvidas de que a paisagem do simulacro se evidencia no atual setor dos museus MAR e do Amanhã, da Praça Mauá e dos armazéns do Porto.

As tensões envoltas na paisagem do simulacro do projeto Porto Maravilha podem aniquilar ambiências históricas reconhecidas, institucionalmente protegidas em distintas esferas – municipal, estadual e federal. Isso decorre, por exemplo, da proposta de verticalização de faixa de área entre a frente d'água e os morros, cujo impacto paisagístico é expresso literalmente no dossiê de candidatura da Proposta de Inscrição do Sítio Arqueológico do Cais do Valongo na Lista do Patrimônio Mundial da Unesco (IPHAN; PMRJ, 2016).

Em Vitória, a paisagem mercantilizada nos moldes da paisagem do simulacro ainda não foi efetivada na área em estudo. Porém, o discurso de alguns setores da Prefeitura Municipal de Vitória - PMV e da Companhia Docas do Espírito Santo - Codesa aponta para a retirada das atividades portuárias da área, justificada pela diminuição da capacidade técnica do porto em atender às novas demandas tecnológicas e espaciais exigidas pelo comércio marítimo internacional. O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos - PDZP da Codesa – datado ainda de 2001 – aborda a relação entre a cidade e o porto com proposta de integração entre os dois, apresentando inclusive, projetos de *waterfront* para a área.

---

40 A promulgação da Lei de Modernização dos Portos, Lei nº 8.630, em 1993, entre outras medidas, instituiu obrigatoriedade do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário (PDZP). Após o surgimento da lei, a Secretaria Especial de Portos (SEP) reconhece conflitos na relação entre cidades e portos, propõe agenda de alterações no porto para redução dos conflitos urbanos, que, contudo, não se efetivam nas práticas de reestruturação urbana das áreas portuárias no Brasil.

Recentemente, em outubro de 2017, um evento de decoração privado realizado em dois dos armazéns do Porto de Vitória consagra e modela novas geografias de paisagens, instaura novos modos de percepção da paisagem portuária, acenando para uma paisagem do simulacro do setor portuário da capital capixaba. Sabe-se, de fato, que a permanência ou destruição das infraestruturas do Porto de Vitória não é consenso entre as instituições citadas. Pelo contrário, conforme dizeres de Campos (2004), a infraestrutura portuária mais remota de Vitória – situadas na ilha-capital e no continente – mantém seu funcionamento como porto laboratório, oscilando à mercê de conjunturas econômicas e políticas de cada época.

Contudo, cabe destacar o uso dos espaços ociosos do porto em paralelo com seu funcionamento regular, quando conduzido pela gestão pública municipal, para realização do Projeto Estação Porto<sup>41</sup>. Acionado em 2011, o projeto visava gerar “[...] um ambiente de divulgação cultural no Centro de Vitória [...]”, conforme o site da municipalidade. Essa iniciativa sinalizava perfil distinto do Porto de Vitória em relação a outros antigos portos brasileiros: o de não ter passado por processo de obsolescência integral de suas áreas.

Ainda não se identificam ações e políticas públicas efetivamente norteadas pelo interesse na manutenção dos valores paisagísticos ou requalificação da área portuária antiga de Vitória, exceto pelo desenvolvimento do mencionado Plano de Proteção da Paisagem da Área Central de Vitória (PMV, 2011), em atendimento ao antigo PDU. O referido Plano considera as potencialidades paisagísticas do centro histórico da capital, incluindo o porto entre os conjuntos construídos norteadores do ordenamento urbano. O Porto de Vitória é

---

41 Conforme Moraes (2014), o Projeto Estação Porto realizado no Armazém 5 objetiva integração da cidade com o porto, mediante atividades culturais abertas e gratuitas à população, tais como: shows de músicas; festival de filmes; exposições de artes; entre outros. A área visa ainda estruturar o turismo de cruzeiros marítimos com Estação de Passageiros.

objeto de atenção especial do Plano, com garantia de manutenção de certas visadas na paisagem capazes de promover a permanência de sua visibilidade, além de instituir índices urbanísticos de ocupação para edificações na área. O atual PDU revisado e regulamentado em 2018 inclui parte dessas propostas.

Deste modo, a principal tensão que conduz para formação da paisagem do simulacro da área reside no risco de desaparecimento das edificações e infraestruturas do Porto de Vitória<sup>42</sup>, assim como no aniquilamento da prática de deslocamento dos catraieiros. Os catraieiros perderam espaço na baía com as obras de reforma e ampliação do Cais Comercial situado em Vitória, entre os anos de 2011 e 2013. Em 2015, suas atividades se mantiveram oficialmente suspensas devido às obras do porto em seu setor continental, no município vizinho de Vila Velha, permanecendo em suspensão até os dias atuais.

É indubitável que o debate acerca do destino dos armazéns<sup>43</sup> e do desaparecimento dos pontos de embarque das catraias implicam no desmonte definitivo de parte da paisagem – de valor material e imaterial – que constitui a memória social e identidade cultural do

---

42 Somente o Armazém 1 – no conjunto de cinco armazéns edificados – é reconhecido como patrimônio de interesse de preservação no âmbito do Plano Diretor Urbano - PDU do município de Vitória de 1994. 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. Porém, desconsidera o valor paisagístico do conjunto edificado do porto e não institui medidas para a proteção dos armazéns na totalidade. 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 (CAMPOS e PIMENTEL, 2012; SORTE, 2016).

43 Nos termos de Sorte (2016), segundo representante da Câmara de Patrimônio Arquitetônico, Bens Móveis e Acervos do Conselho da Secretaria de Cultura do Estado, os antigos armazéns do Porto de Vitória não podem ter qualquer alteração, considerando que os mesmos passam por um processo de tombamento desde 2011.

lugar (SORTE, 2016). Não há dúvidas que são ideias que aludem a paisagem do simulacro conforme preconizado neste estudo, devido sobretudo a dominância das tensões de destruição, ameaça, negação, fragmentação, retrocesso, perda e choque, remetendo, portanto, a supressão das referências culturais do lugar.

## PAISAGEM COMO OBJETO POLÍTICO

A politização da paisagem ocorre em distintos “[...] campos de luta pelo poder simbólico [...]” dos espaços, sempre mediada por discursos e práticas sociais que transformam a paisagem num “[...] dispositivo de luta simbólica [...]”, pontua Domingues (2013, p. 228-229). E ainda, a inexistência da legitimação do conceito de paisagem, isto é, devido ausência da “[...] sua total *cientifização* – e, ao mesmo tempo, da paisagem ser intensamente usada como referente identitário e mediador da regulação social [...]”, transforma-se com facilidade a paisagem em objeto político (DOMINGUES, 2013, p. 229). É por esse motivo, que “[...] as políticas da paisagem se revelam de extrema utilidade para perceber do que se fala realmente quando se fala de paisagem e de como agir na e através da paisagem”, pondera acertadamente o mesmo autor (DOMINGUES, 2013, p. 229).

O processo de politização da paisagem admite, portanto, o recenramento social e geográfico do espaço público se tomado “[...] como dispositivo de discussão e conflito, de implicação/vinculação no contexto de um coletivo social [...]”, ainda conforme Domingues (2013, p. 226). No entanto, a dimensão negativa da paisagem como objeto político é notória para o projeto Porto Maravilha no Rio de Janeiro, pautado unicamente no modelo *waterfronts*, resultando, como dito, na paisagem do simulacro. Paradoxalmente, o mesmo projeto contempla ações que escapam, tomando a paisagem como objeto político

pelo positivo, como instrumento de resistência<sup>44</sup>, a exemplo do Instituto do Rio Patrimônio Mundial na condução do dossiê de Proposta de Inscrição do Sítio Arqueológico do Cais do Valongo na Lista do Patrimônio Mundial da Unesco (IPHAN e PMRJ, 2016) e da criação do Circuito Histórico e Arqueológico de Celebração da Herança Africana definido pelo decreto municipal em 2011. Ainda assim, evidências históricas consideram o circuito criado pela municipalidade como diminuto, devido à expressiva presença histórica dos negros na configuração da zona portuária carioca. De todo modo, a posterior aprovação da Unesco do Sítio Arqueológico do Cais do Valongo na Lista do Patrimônio Mundial pode repercutir em mudanças do uso e ocupação da área (Figuras 22, 23 e 24).

Figura 22 - Sítio Arqueológico do Cais do Valongo (2016).



Fonte: Acervo da autora.

---

44 Broudehoux e Monteiro (2017) corroboram visão da cultura reconhecida como ferramenta de resistência no âmbito deste processo e, ao mesmo tempo, de revalorização fundiária em atendimento aos investidores do setor imobiliário.

Figura 23 - Rua Sacadura Cabral (2016).



Fonte: Acervo da autora.

Figura 24 - Rua Camerino vista do Jardim Suspenso do Valongo (2016).



Fonte: Acervo da autora.

Ainda no contexto das paisagens como objeto político, cabe registrar tensão fundiária que compromete a política de habitação de interesse social na região da OUC Porto Maravilha (GALIZA, 2015), que somente em 2015, teve publicado o Plano de Habitação de Interesse Social do Porto do Rio (PHIS-Porto). Isso a revelia dos processos de remoção dos moradores por ocasião do evento dos Jogos Olímpicos (FAULHABER; AZEVEDO, 2016). Cabe apontar, ainda no âmbito desse contexto, o reconhecimento do Sítio Arqueológico Cemitério dos Pretos Novos, redescoberto em 1996, nas imediações do recorte da área em estudo, no bairro da Gamboa<sup>45</sup>.

Anterior ao processo político engendrado pelo projeto Porto Maravilha, a paisagem como objeto político teve distinção no território do Quilombo da Pedra do Sal, no ano de 1987, ocasião de seu tombamento pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultural - INEPAC.

Entretanto, são tensões reportadas a conflito fundiário em disputa desde 1830, época do início dos confrontos entre a população moradora e a Venerável Ordem Terceira da Penitência - VOT pela posse de imóveis na área. Relatos históricos indicam como de parte desse processo, as primeiras obras de urbanização na área, desde os cortes na pedra aos novos aterros e cais. Registra-se ainda, nos primórdios do século XX, que a prefeitura do Rio de Janeiro doou o território em disputa a VOT, a despeito da população que tradicionalmente vivia no lugar (CORRÊA, 2016).

Ainda no bojo do processo de disputa do território do Quilombo da Pedra do Sal, tem-se o acirramento dos conflitos nos anos de 1990, devido ao aumento expressivo do aluguel dos imóveis, forçando a retirada dos antigos moradores. Em 2002, em projeto conduzido pela

---

45 Destaque para atuação do Instituto de Pesquisa e Memória Pretos Novos - INP, criado em 2005, reconhecido como organização de Utilidade Pública em 2008, pelo município do Rio de Janeiro, e posteriormente, em 2010, laureado com o Prêmio Rodrigo Melo de Franco Andrade, conferido pelo Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional - IPHAN.

Ordem, se intensificam os despejos judiciais das famílias moradoras dos imóveis administrados pela mesma. Em 2004, o projeto cultural o Sal do Samba criado por lideranças da Pedra do Sal se associa ao movimento que resiste as desapropriações, tendo à frente da Associação dos Moradores da Saúde - AMAS-RJ. Posteriormente, foi criada a Associação de Resistência Quilombola da Pedra do Sal - ARQPEDRA, formada pelos moradores em ameaça de despejo e comprometida com a preservação da memória dos afrodescendentes na região (CORRÊA, 2016).

Somente em 2014, a área obteve regulamentação urbanística no Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro, sendo reconhecida como Área de Especial Interesse Cultural - AEIC, abrangendo área delimitada nos Relatórios Técnicos de Identificação e Delimitação - RTID - realizados pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA (CORRÊA, 2016). Registra-se, em 2015, parecer favorável em relação ao conflito fundiário pela posse de imóveis da região, por meio de Ação Civil Pública interposta contra ação da Igreja de São Francisco da Penitência, sendo, portanto, a favor do Quilombo da Pedra do Sal (Figuras 25 e 26).

Figura 25 - Pedra do Sal (2016).



Fonte: Acervo da autora.

Figura 26 - Igreja de São Francisco da Penitência (2016).



Fonte: Acervo da autora.

Em Vitória, as tensões tendem aumentar, se relacionadas ao desaparecimento das antigas edificações e infraestruturas contidas no setor portuário ampliado da região. Os armazéns, silos, depósitos, cais, estação e pátio ferroviários, pontes, entre outros objetos com forte poder simbólico, podem ser reconhecidos como integrantes de uma paisagem como objeto político, inscrita no campo específico do patrimônio industrial urbano. Assim, o fenômeno do porto histórico na cidade contemporânea quando enfrenta a paisagem como objeto político vinculado a questão do patrimônio cultural e paisagístico de determinada localidade, remete em alguns casos ao patrimônio industrial resultante do sistema técnico industrial moderno, que certamente inclui antigas infraestruturas de uso portuário no Brasil, a exemplo da capital capixaba (CAMPOS; FIM; SORTE, 2018).

Conclui-se que quanto à paisagem como objeto político nas duas cidades, que dominam tensões tendendo ao negativo, quando da ocorrência de ações impositivas de políticas públicas para as antigas regiões portuárias carioca e capixaba. Porém, no avesso disso, certas tensões podem se ampliar positivamente a favor da resistência dos referentes culturais em risco de desaparecimento, a exemplo da luta do Quilombo da Pedra do Sal no Rio de Janeiro e da permanência do Porto de Vitória na paisagem capixaba.

## APONTAMENTOS FINAIS

A pequena sentença ‘Antes da cidade, porto’ – cunhada por Figueiredo (2005) – exalta a natureza como matriz da região do Rio de Janeiro. O mesmo autor cita documentação da coroa portuguesa, do início do século XVI, na qual a palavra porto revela que as características geográficas de litoral recortado de enseadas, somado a grande baía, faziam do sitio natural um porto antes da fundação da cidade. Nesta perspectiva, pode-se dizer que tanto o Rio de Janeiro como Vitória, eram de fato portos antes de cidades. Essa certamente é a semelhança mais contundente entre as cidades, reconhecida no período entre os séculos XVI e XVIII.

É factível concluir, que ambas foram cidades que tiveram planejamento quanto a expansão e consolidação urbana de algumas de suas áreas, principalmente a partir do final do século XIX. No caso do Rio de Janeiro tem-se o registro de ao menos sete planos que estruturaram a expansão da cidade. Assim, estudos da história do Rio de Janeiro reconhecem o sincronismo do seu planejamento urbano com práticas urbanísticas que orientaram correntes de pensamento desenvolvidas na Europa e nos EUA. É possível também, correlacionar Vitória em patamar similar quanto ao desenvolvimento de ideias e práticas urbanísticas alinhadas a reflexões do planejamento urbano de cada época. Ainda que esse tema não esteja diretamente entre os tratados neste estudo, cabe destaque devido sua ressonância nas cidades do Rio de Janeiro e Vitória, quanto às mesmas influências urbanísticas internacionais (LEME, *et al.*, 1999; MENDONÇA, *et al.*, 2009).

Nota-se, por fim, que as questões paisagificadas retornam obrigatoriamente ao debate sobre a paisagem como objeto político. No limite, a paisagem é sempre expressão de narrativas impregnadas de dimensões políticas. Desde modo, a dimensão política da paisagem portuária quando voltada para a problemática do projeto urbanístico, recorrentemente toma a paisagem para ser mercantilizada, portanto, reinventada como paisagem valorizada pelo poder simbólico cultural

das cidades. Sabe-se ainda, que a maioria de tais projetos se apresenta como estratégias para a inserção e reprodução indiscriminada de elementos que atuam na comercialização das paisagens das cidades, na criação do imaginário propulsor do turismo e *city marketing*, em detrimento das vivências e manifestações culturais do morador e da população local. Remetem, assim, aos denominados processos de patrimonialização, musealização, disneyficação, estetização, monumentalização, festialização, midialização, espetacularização, turisficação, além do processo de *gentrificação*, conforme preconizado por Vaz (1994). Isto é, para autora, todos esses termos podem ser entendidos como “[...] processos de culturalização das cidades [...]”, por sua vez, tomados como expressão de tendências urbanísticas recentes dos planos e projetos de regeneração cultural (VAZ, 1994).

Ainda que as referências culturais de ambas as cidades remetam inevitavelmente a ‘questões paisagificadas’ de épocas distintas, este estudo buscou tencionar certas paisagens na atualidade. Portanto, o tensionamento ensaiado permitiu interpelar, expandir e extrair sentidos relativos a discursos e representações da paisagem na contemporaneidade. Deste modo, é possível apostar que a paisagem pode se ressignificar em valor simbólico dado por práticas socioculturais resistentes aos processos hegemônicos de sua mercantilização? Quem sabe, finalizando com o autor que inspirou o desenvolvimento deste ensaio:

Chegará o tempo em que a contradição entre o que se pensa que as coisas devem ser e o que as coisas são será tão insuportável que acabaremos definitivamente por olhar para as coisas não através do trauma da perda que elas significam, mas através do que elas realmente são e do modo como se podem tornar mais funcionais (DOMINGUES, 2011).

## REFERÊNCIA

ANJOS, A. M.; PEREIRA, J. M. **A Saga dos Pretos Novos**. Rio de Janeiro: IPN, 2011.

BRASIL, G. **História das Ruas do Rio**. 6ª ed. Rio de Janeiro: Bem-Te-Vi Produções Literárias, 2013.

BROUDEHOUX, A. M.; MONTEIRO, J. C. Reinventing Rio de Janeiro's old port: territorial stigmatization, symbolic resignification and planned repopulation in Porto Maravilha. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 19, n. 3, 2017, p. 493-512.

CAMPOS, M. M.; FIM, M.; SORTE, N. S. Infraestrutura dos portos: herança cultural da cidade. **Arquitextos - Vitruvius**, 2018. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/18.214/6937> Acesso em: 9 jun. 2018.

CAMPOS, M. 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, M. M., PIMENTEL, V. L. A cidade portuária na construção da paisagem cultural: os armazéns do Porto de Vitória/ES, Brasil. In: **Anais 2º Colóquio Ibero-Americano Paisagem cultural, Patrimônio e Projeto: desafios e perspectivas**. Belo Horizonte e Brasília: IEDS, MACPS E IPHAN, 2012.

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

CARDOZO, *et al.* **História dos Bairros**: Saúde, Gamboa, Santo Cristo. Rio de Janeiro: Ed. Index, 1987.

CARLOS, C. L. Um olhar crítico à Zona Portuária do Rio de Janeiro, 2012. **Porto Maravilha para quem?** Disponível em: <http://portomarvilhaparaquem.wordpress.com/2012/05/06/uma-olhar-criticoa-zona-portuaria-do-rio-de-janeiro/> Acesso em: 30 fev. 2017.

COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos de Vitória e Barra do Riacho - PDZP**. Vitória: Codesa/Consultport Consultoria em Transportes Limitadas, 2001.

COMPANHIA DOCAS DO RIO DE JANEIRO. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário do Rio de Janeiro/Porto do Rio de Janeiro - PDZP**. Rio de Janeiro: Companhia Docas do Rio de Janeiro, 2016.

CORRÊA, M. L. **Quilombo Pedra do Sal**. Belo Horizonte: FAFICH, 2016.

CORRÊA, R. L. Espaço e Simbolismo. *In*: CASTRO, I.; GOMES, P. C.; CORRÊA, R. L. **Olhares geográficos**: modos de ver e viver o espaço. Rio de Janeiro: Bertrand Editora, 2012, p. 133-152.

DOMINGUES, A. Paisagens transgênicas. *In*: CARDOSO, L. I. (org.). **Paisagem e Patrimônio**: aproximações pluridisciplinares. Porto: Dafne Editora e CHAIA, 2013, p. 223- 145.

DOMINGUES, A. Paisagem é um estado de espírito A, 2011. **Editora Online**. Disponível em: <http://www.barometro.com.pt/2011/05/02/a-paisagem-e-um-estado-de-espirito/> Acesso em: 1 fev. 2018.

FAULHABER, L.; AZEVEDO, L. **SMH 2016: remoções no Rio de Janeiro Olímpico**. Rio de Janeiro: Ed. Mórula, 2015.

FERREIRA, L. F. Acepções recentes do conceito de lugar e sua importância para o mundo contemporâneo. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano V, n. 9, 2000, p. 65-83.

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

FIM, M. **Atividade portuária e processos territoriais: uma abordagem urbanística - Grande Vitória/ES**. Dissertação de Mestrado. PPGAU UFES, Vitória: 2015.

FREITAS, J. B. (org.). **Diálogos: urbanismo.br**. Vitória: EDUFES; Niterói: EDUFF, 2010.

GALIZA, H. S. **Reabilitação de áreas centrais sem gentrificação**. Tese de Doutorado. UFRJ FAU, Rio de Janeiro, 2015.

HERKENHOFF (org.). **Rio de imagens: uma paisagem em construção**. Rio de Janeiro: Ed. Mar; Instituto Odeon, 2013.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO ARTÍSTICO E NACIONAL; PREFEITURA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO. Proposta de inscrição do sítio arqueológico do Cais do Valongo na lista do patrimônio mundial da Unesco, 2016. LEME, M. S. (org.). **Urbanismo no Brasil: 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel; FUPAM, 1999.

MATTOS, H.; ABREU, M.; GURAN, M. **Inventário dos lugares de memória do tráfico atlântico de escravos e da história dos africanos escravizados no Brasil**. Niterói: LABHOI UFF, 2013.

Disponível em: <http://www.labhoi.uff.br/memoriadotrafico> Acesso em: 7 fev. 2017.

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

MORAIS, L. S. **Porto de Vitória**: armazéns do século XX patrimônio industrial e memória do trabalho. Dissertação de Mestrado. PPGAU UFES, Vitória, 2014.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Morro da Conceição**: da memória o futuro. Rio de Janeiro: Sextante; Prefeitura, 2000.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA. Secretaria de Desenvolvimento da Cidade da Prefeitura Municipal de Vitória. Elaboração do Plano de Ocupação para a Área Central de Vitória. **Plano de Preservação da Paisagem**: relatórios de atividades (RA 2, 3, 4 e 5). Vitória: Prefeitura Municipal de Vitória, 2011.

RABHA, N. M.; PINHEIRO, A. I. **Porto do Rio**: história da construção do porto do Rio. Rio de Janeiro: Ed. Andrea Jakobson Estúdio, 2004.

REIS, P. C. O porto do Rio de Janeiro no contexto das reformas urbanas de *fin du siècle* (1850-1906). **Arquitextos: Vitruvius**, 2016. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.196/6219> Acesso em: 9 jun. 2017.

RETTO JR., A.; BOIFAVA, B. Donatella Calabi. Entrevista, **Vitruvius**, 2003. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/04.015/3335> Acesso em: 9 jun. 2017.

RIBEIRO, L. C. (org.). **A serventia da casa**: a alfândega do porto de Vitória e os rumos do Espírito Santo. Vitória: Sindiex, 2008.

ROGER, A. **Breve tratado del paisaje**. Ed. digital. Madrid: Ed. Biblioteca Nueva, 2014.

SORTE, N. S. **Infraestrutura portuária, memória e vida urbana**: o porto de Vitória (Brasil). Dissertação de Mestrado, PPGAU UFES, Vitória, 2016.

TSCHUDI, J. J. **Viagem à Província do Espírito Santo**: imigração e colonização Suíça 1860. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2004.

VAZ, L. F. Planos e projetos de regeneração cultural: notas sobre uma tendência urbanística recente. *In*: **Anais do VIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**, Rio de Janeiro, 2004.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2ª ed. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

# *Regeneração urbana de frentes portuárias: o caso do programa de arte pública da Expo'98 em Lisboa*

*Rita Ochoa*

## INTRODUÇÃO

Nas cidades portuárias, as respetivas frentes de água têm vindo a sofrer, ao longo do tempo, transformações diversas. A partir do período pós-industrial, os espaços deixados vazios pela desindustrialização e as mudanças tecnológicas no transporte marítimo deram origem a territórios obsoletos, que motivaram operações de reconversão,

um pouco por todo o mundo. Atualmente, continuam a verificar-se intervenções nesse âmbito, as quais, apesar das suas diferenças, parecem apresentar um objetivo comum, a reintegração das frentes de água no tecido urbano e o seu “resgate” para os cidadãos, através da criação de novos espaços públicos. Nesse contexto, a arte pública<sup>46</sup>, nas suas mais diversas formas, tem assumido um importante papel, como fator de qualificação do espaço e inclusivamente de desenvolvimento económico e social das cidades (REMESAR, 2019).

Com cerca de 17 quilómetros de extensão, a frente de água<sup>47</sup> de Lisboa tem vindo a acolher essas lógicas e a ser palco de transformações diversas. Em 1998, a Exposição Universal de Lisboa - Expo'98 suscitou uma operação de regeneração urbana na frente ribeirinha oriental da cidade, gerando uma nova centralidade (PORTAS, 1998). Depois deste evento, ocorreram várias outras intervenções ao longo da frente do rio Tejo. Sob o lema Devolver o Tejo às pessoas (CML, s.d.), o município tem vindo a impulsionar transformações nos espaços ribeirinhos, de que são exemplo os projetos da zona da Ribeira das Naus [Proap + Global, 2014], a requalificação do espaço público

---

46 No âmbito deste capítulo, considera-se “arte pública” como fato urbano, correspondente a uma cadeia de decisões e acontecimentos, e refletindo distintas formas de pensar e de fazer cidade. A arte pública é assim entendida de forma abrangente. Ou seja, neste conceito cabem os objetos produzidos com uma intencionalidade prévia de ser arte pública, mas incluem-se também determinadas presenças que, pelo seu carácter de exceção, pelas memórias que evocam e pela carga simbólica que conferem ao espaço, adquiriram, *a posteriori*, esse estatuto (POL, 2005). São assim dois os pressupostos fulcrais para o entendimento de arte pública: a) observação da arte pública em relação ao seu contexto, não como objeto isolado; b) arte pública como os elementos que constituem uma referência física e simbólica no espaço urbano.

47 No contexto deste trabalho, consideram-se como “frente de água” as áreas com uma unidade territorial morfológica dentro da organização geral das respectivas cidades, que correspondem ao corredor de contato com a linha de separação entre a terra e a água (COSTA, 2007).

entre o Cais do Sodré e o Corpo Santo [Bruno Soares Arquitectos, 2017], o projeto para o Campo das Cebolas e Doca da Marinha [JLCG Arquitectos, 2018], ou ainda a Ciclovía Ribeirinha.

Simultaneamente, têm-se verificado intervenções arquitetónicas mais pontuais, mas incluindo também espaços de fruição do rio, em particular nas suas áreas exteriores. Na zona de Belém, o Museu dos Coches [Paulo Mendes da Rocha + Bak Gordon Arquitectos, 2015] e o MAAT - Museu de Arte, Arquitetura e Tecnologia – [Amanda Levet Architects, 2016], ou, na zona de Pedrouços, a Fundação Champalimaud [Charles Correa, 2012], constituem exemplos desta abordagem. Embora nem sempre através de espaços de livre acesso, também essas intervenções acabam por explorar a relação com a água.

Verificam-se ainda operações imobiliárias, onde naturalmente, a relação com o rio aparece como fator de valorização económica, sendo um dos casos mais recentes o empreendimento Jardins do Braço de Prata [Renzo Piano + CPU Urbanistas e Arquitectos, em construção], na zona oriental de Lisboa, o qual data de 1998, mas que só recentemente começou a ser construído, agora com a designação de *Prata Living Concept*<sup>48</sup>. A reboque deste investimento privado, concluiu-se também recentemente a construção do Parque Ribeirinho Oriente [Filipa Cardoso de Menezes e Catarina Assis Pacheco], um jardim com uma extensão de cerca de 1,3 quilómetros à beira rio, desde a Doca do Poço do Bispo até à marina do Parque das Nações.

## ARTE E ESPAÇO PÚBLICO NA FRENTE DE ÁGUA DE LISBOA

Em termos de arte pública, verificam-se também, na cidade de Lisboa, intervenções ao longo da frente de água e nos novos espaços urbanos decorrentes das dinâmicas de abertura do rio na cidade. Aqui, o porto assume um modelo de ocupação linear (WILSON, 2001), cujas

---

48 No âmbito deste projeto, estão previstos 12 edifícios e 499 fogos (PINCHA, 2018).

infraestruturas ocupam ainda uma parte significativa dessa frente. Pelo seu caráter inerentemente público, a localização de arte pública na frente de água é indicadora dos pontos onde a ocupação portuária foi interrompida, “*brèches*” *interrompant ce linéaire aride et permettant une accessibilité des citadins aux berges*” (CHALINE, 1994. p. 112), ou seja, os espaços públicos que vão sendo “conquistados” ao porto (Figura 1). De uma maneira geral, as intervenções de arte pública vão traduzindo, um pouco por toda a cidade, as políticas urbanas dominantes e as suas áreas prioritárias de intervenção (OCHOA, 2012). Complementarmente, os momentos de colocação de arte pública refletem uma cronologia das intervenções no espaço público.

Figura 1 - Parque Ribeirinho Oriente: elementos escultóricos em espaços intervencionados recentemente na frente de água.



Fonte: Acervo da autora.

Mas se em cidades portuárias, as respetivas frentes de água têm vindo a ser privilegiadas com intervenções artísticas<sup>49</sup>, é importante

---

49 No estudo **Cidade e frente de água**: papel articulador do espaço público (OCHOA, 2012) foram identificados, no período temporal entre 2008 e 2010,

mencionar que essas intervenções não estão confinadas apenas ao âmbito de operações de regeneração urbana recentes e que têm assumindo ao longo do tempo diferentes tipos de relação com o espaço urbano – ou simplesmente não se relacionando (OCHOA, 2017).

A cidade de Lisboa é detentora de um vasto património de elementos artísticos na sua frente ribeirinha. Para além das já mencionadas intervenções artísticas, persistem diversos elementos pertencentes ao seu passado industrial e portuário, que adquiriram, entretanto, *a posteriori* valores estéticos (OCHOA, 2012). Todo esse conjunto de elementos tem o importante papel de reforçar a relação – física visual e simbólica – com a água, humanizando espaços, acentuando enquadramentos, originando enfiamentos e criando proximidades visuais, em espaços próximos da água, em eixos de articulação com o rio ou até em miradouros urbanos.

É possível identificar vários tipos de intervenções e uma grande diversidade de elementos<sup>50</sup>. Desde objetos marcadamente referenciais que contribuem para a definição do skyline (KOSTOF, 1999) e para a percepção da frente de água a partir de outros pontos da cidade, até elementos mais subtis, em pavimentos e revestimentos, ou associados a edifícios e obras de infraestrutura, passando por elementos de mobiliário urbano, paisagísticos, entre outros.

Em termos de posicionamento no território, alguns elementos aparecem de forma dispersa. Outros aparecem agrupados em espaços, configurando zonas de maior concentração de arte pública, nomeadamente jardins e parques. Para além destes espaços de maior

---

173 elementos de arte pública na frente de água de Lisboa, demonstrando como, de fato, a frente de água é um espaço privilegiado para a colocação de arte pública.

50 Para uma especificação dos vários tipos de elementos artísticos na frente ribeirinha de Lisboa, bem como para a percepção dos diferentes momentos históricos que originaram arte pública em cada um dos seus espaços, ver **Arte pública na frente ribeirinha de Lisboa**: para uma caracterização simbólica das frentes de água urbanas (OCHOA, 2015).

concentração escultórica, designados por Remesar (2005) como contentores de escultura, os principais núcleos de arte pública na frente ribeirinha localizam-se em três grandes áreas: 1) a ocidente, na zona de Belém; 2) no centro histórico, entre o Cais de Sodré e Santa Apolónia; 3) na zona oriental da cidade. Naturalmente, esses três núcleos correspondem a áreas não ocupadas com infraestruturas portuárias e, por conseguinte, com acesso à frente de água.

Em termos de cronologia de ocupação, não obstante ser possível identificar arte pública pertencente a diversos momentos históricos, duas destas zonas possuem núcleos com um elevado número de elementos pertencentes a um mesmo período: 1) na frente ribeirinha ocidental, Belém, com elementos maioritariamente pertencentes ao período compreendido entre 1926 e 1974, correspondente à ditadura do Estado Novo; 2) na frente ribeirinha oriental, Parque das Nações, com elementos maioritariamente pertencentes ao período pós 25 de Abril de 1974.

A zona de Belém foi alvo de uma grande intervenção no âmbito da Exposição do Mundo Português, em 1940, durante a ditadura do Estado Novo, que adoptou essa zona da cidade como espaço de representação (ELIAS, 2004). Para esse efeito, foram removidos os estabelecimentos industriais ali existentes, passando para a frente ribeirinha oriental. Acentuou-se assim a assimetria socioterritorial entre essas duas áreas da cidade e ampliou-se a vocação industrial da zona ribeirinha oriental, que se traduziu num grande número de edifícios e espaços devolutos, até ao fim dos anos noventa. A Exposição do Mundo Português originou um conjunto de elementos simbólicos associados ao imaginário de celebração do império e de consagração do regime fascista, os quais ainda se mantêm presentes naquele território.

A zona hoje designada como Parque das Nações corresponde a uma área bastante extensa da frente ribeirinha oriental, na qual se realizou a Exposição Internacional de Lisboa de 1998 - Expo'98. Nesta parte da cidade, apenas se verificam elementos colocados durante o

respetivo programa de arte pública – o qual será explorado no capítulo seguinte – e nos anos seguintes, até à atualidade.

Temos assim dois eventos simétricos, separados por quase 60 anos de diferença, ambos junto ao Tejo, ambos regeneradores de partes de cidade e ambos catalisadores de intervenções artísticas na frente de água, obviamente com características muito diversas, mas ambos incrementando a sua carga simbólica.

De um modo geral, essas dinâmicas ocorrem um pouco por todo o mundo (REMESAR, 2019). Os processos de regeneração urbana tomam como pretexto a organização de grandes acontecimentos internacionais – Exposições, Jogos Olímpicos –, para propor planos de reconversão de zonas obsoletas, ativando-as com recursos próprios e na Europa com o auxílio dos programas da União Europeia.

## O PROGRAMA DE ARTE PÚBLICA DA EXPO'98

A Exposição Internacional de Lisboa de 1998 teve como tema “Os Oceanos, um Património para o Futuro”, celebrando os Descobrimentos e os feitos dos portugueses no mundo. O evento serviu como pretexto para regenerar uma vasta fatia de território da zona ribeirinha oriental, que se encontrava na data bastante degradada, incluindo diversas áreas industriais obsoletas. Pretendia-se transformar essa zona num novo espaço da cidade e numa nova centralidade (PORTAS, 1998), que permanecesse após o fim da Expo '98. Desta forma, esse planeamento não se limitava ao recinto do evento, incluindo toda a sua área envolvente e contando com projetos de equipamentos culturais, espaços de lazer e novas áreas habitacionais. Um dos objetivos do plano de urbanização para o atual Parque das Nações era o de reaproximar o Rio Tejo da população lisboeta, através da criação de espaços de fruição pública para esse efeito.

Paralelamente, a organização do evento decidiu recorrer a intervenções de arte pública como forma de qualificar as novas áreas geradas. Essa foi assim uma oportunidade para testar modelos de

intervenção no espaço público, na cidade de Lisboa. Concertando nomes nacionais e internacionais ligados às artes plásticas, foram convidados 24 artistas nacionais e estrangeiros, dando-lhes liberdade criativa para conceber projetos artísticos em diferentes espaços. Esse programa foi comissariado por António Manuel Pinto e António Mega Ferreira, que assumiriam que as obras foram desenvolvidas um pouco espontaneamente, a par com o projeto da Exposição, segundo as necessidades de intervenção no espaço urbano e não existindo propriamente um programa definido, “[...] por isso ele é menos um programa que uma lista das intervenções que encontraram a sua razão de ser não numa estratégia setorial específica destinada às artes visuais. Mas muito na sua concreta inserção no espaço e nos discursos que haveriam de dar corpo ao recinto da Expo’98” (MEGA FERREIRA, 1998, p. 9). Não obstante, havia um tema comum para os diferentes criadores, sendo que muitas das intervenções se focaram no imaginário da água.

No catálogo dedicado às propostas concretizadas, António Manuel Pinto (1998, p. 13) salientava as possibilidades que os novos espaços ofereciam “[...] as mais inovadoras experiências urbanas, partindo do desejo de concretizar novas filosofias de ocupação de espaço”. Assumia-se assim a importância da arte pública como fator de qualificação do espaço<sup>51</sup>, através de um pensar da obra conjuntamente com o lugar, de forma integrada e de raiz, “[...] não nos limitámos a deslocar obras de arte existentes para um local público, nem é isso que torna o objeto artístico um objeto de arte pública ou urbana, no sen-

---

51 Veja-se o caso de Barcelona, que – tal como muitas outras cidades – apostou numa política de captação de artistas de renome, seja diretamente com galeristas, seja através de operações de comissariado, tal como sucede com o programa de arte pública da Expo’98, aqui em foco, “[...] *artistas y arquitectos internacionales de primera línea dejan su marca en las ciudades, generando en el contexto de la competencia global nuevos elementos para su valorización*” (REMESAR, 2019, p. 26).

tido público, cidadão e metropolitano. Um objeto de arte pública é pensado de raiz para essa situação” (CAMPOS ROSADO *apud* FONSECA, 2018, p. 93).

Procurava-se promover relações físicas – de escala, enquadramentos – com o lugar, “[...] pensávamos uma peça para um determinado local. Havia uma conversa com o artista em que se definia a peça, considerávamos a altura, o espaço onde se inseria, a forma como seria vista de vários sítios” (SALGADO, s.d., p. 21), mas também relações sociais, humanizando a paisagem e impulsionando vivências urbanas, “[...] projetos artísticos que influíssem nas práticas vivenciais do território que se criava” (PINTO, 1998, p. 13).

Por outro lado, questionavam-se os modelos convencionais de integração da obra, nomeadamente o modelo da estatuária ao centro da praça. Recusava-se a arte pública como um bibelô, como elemento decorativo ou acessório do tecido urbano (CARVALHO, 2005) e alargava-se a obra para além do objeto. Assim, as obras do programa de arte pública da Expo’98 passaram a serem pensadas como intervenção artística, promovendo a vivência do território e da própria topografia e patente não apenas em intervenções escultóricas, mas também no desenho de pavimentos, revestimentos, entre outras (Figuras 2, 3 e 4).

Figura 2 - Obra Jardins das Ondas, de Fernanda Fragateiro e João Gomes da Silva.



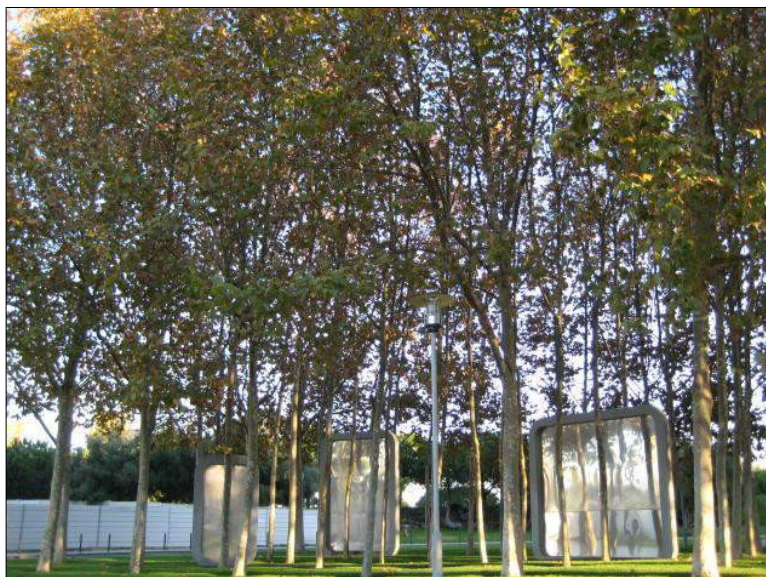
Fonte: Acervo da autora.

Figura 3 - Pavimento, de Pedro Proença.



Fonte: Acervo da autora.

Figura 4 - Sem título, de José Pedro Croft.



Fonte: Acervo da autora.

Finalmente, procurava-se uma lógica conjunta para as intervenções. Para além de estabelecer relações com os respetivos contextos, cada obra devia ser um ponto de referencia na malha urbana (REGATÃO, 2007). Segundo António Mega Ferreira (1998), o programa de arte urbana do Parque Expo'98:

[...] representa a soma de partes que se foram afigurando como elementos indispensáveis à construção da paisagem, não como figurações decorativas, mas como topo de uma estratégia de desconstrução e reconstrução do espaço urbano que culmina no recinto da Expo'98, mas se prolonga, inevitavelmente por toda a zona de intervenção (FERRREIRA, 1998, p. 9).

Relativamente aos conteúdos das obras e ao trabalho com os artistas, uma das maiores preocupações foi:

[...] a relação da arte urbana com o passado. Não pretendíamos um discurso passadista. Depois de discutirmos um pouco que tipo de intervenção é que podíamos ter [...] foi necessário decidir onde localizar as peças [...] foi um trabalho interessante: integrar uma forte componente de arte urbana num espaço recém-nascido, sem cair na tentação do recheio com referências à História de Portugal (SALGADO, s.d., p. 21).

Num contexto nacional em que a arte no espaço público era pouco valorizada e bastante limitada tanto espacialmente como plasticamente, esses pressupostos favoreceram a encomenda de um conjunto de projetos que refletiram a então contemporaneidade artística portuguesa. Essa contemporaneidade estava, contudo, limitada a um conjunto de nomes que, devido a experiências ou influências estrangeiras, marcavam uma ruptura com a arte do Estado Novo. São esses artistas que são convidados a intervir, num momento de manifestação e reconhecimento da escultura pública portuguesa (SANTIAGO, 2013). Possibilitou-se assim a criação de um projeto de arte pública de raiz, pela primeira vez em Portugal.

No entanto e não obstante o fulgor dos pressupostos iniciais do programa, em muitos casos, as soluções acabaram por ser pouco arrojadas, principalmente no que se refere à procura de valores sociais e à exploração de vivências e de relações com o lugar. De uma forma geral, a maioria desses projetos artísticos goraram o objetivo do programa, não superando a função de decorativismo do espaço (TRAQUINO, 2010; BRITO ALVES, 2014). Se essa foi uma oportunidade única de re-questionar a arte pública e a sua relação com o espaço urbano, na prática, muitos dos resultados obtidos não efetivaram processos de articulação espacial e/ou social com os diferentes contextos. E muitas, embora adotando uma linguagem mais contemporânea, não foram, de fato, além do modelo de estatuária ao centro da praça, criticado pelo próprio programa.

Vinte anos depois da Expo'98, essas intervenções permanecem nos seus locais originais, tendo-se verificado, entretanto, que várias carecem de manutenção. Em 2015 foram efetuadas obras, através de um protocolo entre a Câmara Municipal de Lisboa e a Junta de Freguesia do Parque das Nações, que previa também a criação de um roteiro de arte pública, a disponibilizar junto dos moradores da freguesia e em postos de turismo (DN, 2015). O restauro implicou a remoção temporária de algumas das obras e, para além das obras de arte pública, incluiu também outros equipamentos, tais como espelhos de água, jardins, bancos ou pavimentos.

À distância de 20 anos, torna-se também interessante olhar para essas intervenções do ponto de vista da apropriação e das funções que lhes foram atribuídas *a posteriori*. Pelo seu sentido lúdico, a obra Kanimambo, de Ângela Ferreira, é frequentemente usada como parque infantil. A escultura Cursiva, de Amy Yoes, é utilizada por crianças como escorrega, mas é também, infelizmente, usada como urinol. A situação oposta também se verifica: objetos que perderam a sua função, mas que se mantiveram no território, como referências. É o caso da Porta norte da Expo'98, de Manuel Tainha, que após esse evento e passada a necessidade de delimitação do recinto da Exposição, se mantém, seja pelo seu carácter escultórico e marcante – como referência física –, seja como memória do evento – como referência simbólica (Figuras 5, 6 e 7).

Figura 5 - Obra Kanimambo, de Ângela Ferreira.



Fonte: Acervo da autora.

Figura 6 - Obra Cursiva, de Amy Yoes.



Fonte: Acervo da autora.

Figura 7 - Obra Porta Norte, de Manuel Táinha.



Fonte: Acervo da autora.

#### IMPACTOS SIMBÓLICOS NA FRENTE RIBEIRINHA: COLOCAÇÕES NA DÉCADA 1999-2009

Não obstante ter ficado aquém dos resultados esperados, o processo de implementação de arte pública que acompanhou a Expo'98 teve o mérito de trazer para a cidade e para o país a discussão sobre arte e espaço público. Um dos pontos fortes apontados na Expo'98, determinante do seu êxito (BRANDÃO, 2011), foi a qualidade dos seus espaços, os jardins, o passeio ribeirinho e os espaços de lazer. O programa de arte pública transformou a frente ribeirinha oriental numa das áreas da cidade mais densamente monumentalizadas (OCHOA, 2012). Não deixa de ser interessante por isso observar os anos seguintes e o incremento de intervenções artísticas em toda a cidade. Observando as colocações de arte pública tanto na frente de água como nos

eixos de articulação com o rio Tejo<sup>52</sup> ao longo de 35 anos, mais precisamente entre 1974 e 2009, é possível retirar as seguintes elações:

Entre 1974 e 1980 não se verificam colocações de arte pública, nesses espaços<sup>53</sup>. A primeira obra a ser colocada remonta a 1981: o monumento “Ao emigrante português”, no Largo dos Caminhos de Ferro, em frente à Estação de Santa Apolónia<sup>54</sup>.

Entre 1981 e 1997, verificam-se entre 1 e 3 colocações por ano, com exceção dos anos de 1982 e 1992, nos quais também não se verificam colocações e de 1994, em que se verificam 6 colocações, todas a ocidente. Esse foi o ano do evento “Lisboa 94 - Capital Europeia da Cultura”, que englobou um vasto programa artístico e a remodelação de espaços culturais diversos, o que explicará esse maior número de colocações.

Como se esperava, o ano de 1998, ano da Expo’98, constituiu uma exceção: 43 colocações, a maior parte produzidas no âmbito desse

---

52 No âmbito da investigação **Cidade e Frente de Água**: papel Articulador do Espaço Público (OCHOA, 2012) foi efetuado, entre 2008 e 2010, um levantamento da arte pública existente na frente ribeirinha e nos 20 eixos transversais de articulação com a frente de água na cidade de Lisboa (a seleção dos 20 eixos correspondendo aos seguintes critérios: 1) relevância urbanística; 2) relação física e visual com a frente de água; 3) existência de arte pública). No total, foram registados 250 elementos de arte pública, para os quais foram identificadas as datas de colocação no espaço público. Posteriormente (e para a análise que se segue), contabilizaram-se as colocações de arte pública entre 1974 (período pós 25 de Abril) e 2009.

53 É importante referir que, neste e nos restantes períodos históricos, poderão ter existido elementos que, todavia, já não se encontram no espaço público. De acordo com os fundamentos e critérios seguidos na investigação antes indicada, não foram consideradas peças que possam ter estado nos espaços em estudo, anterior ou posteriormente ao período correspondente ao trabalho de campo, entre 2008 e 2010.

54 Revelando a importância deste ponto da cidade na zona ribeirinha oriental, ainda um território muito ocupado por estruturas industriais, portuárias e habitação para os respetivos trabalhadores.

evento. Pela forma como se abordou o tema da arte pública e pelos resultados obtidos – uma área nova da cidade densamente povoada por elementos simbólicos e monumentais –, a Expo'98 terá tido certamente um papel impulsionador na colocação de obras posteriores, dado que, entre 1999 e 2009, se verifica um aumento significativo da média de colocações: entre 2 e 7 colocações, por ano. No total, nesse período verificam-se 40 colocações, 19 das quais a ocidente e centro histórico e 21 a oriente.

Destas 21 colocações a oriente, 16 incluem-se no Parque das Nações, mais especificamente no território correspondente ao recinto da Expo'98 e áreas envolventes. Até esse evento, a zona oriental de Lisboa praticamente não contemplava arte pública e atualmente é uma das mais densamente ocupadas. Verificamos, todavia, que essa ocupação praticamente se limita ao território de requalificação urbanística que recebeu a Exposição, não se tendo verificado semelhante incremento nas áreas envolventes, nomeadamente Olivais e Chelas, o que não deixa de ser sintomático da já referida falta de contaminação (BRANDÃO, 2011) da Expo'98 para a restante Lisboa oriental.

Entre essas 40 obras colocadas na totalidade da frente ribeirinha de Lisboa e eixos de articulação com o Rio, no período 1999-2009, encontram-se vários monumentos com temas emblemáticos. Parece sintomático que obras de forte carácter simbólico, tais como os “500 anos da partida de Pedro Álvares Cabral para o Brasil”, “A guitarra portuguesa” – uma homenagem à fadista Amália Rodrigues –, ou a obra com o nome da cidade “Lisboa, aos construtores da cidade”, se tenham posicionado junto da água. No universo destas 40 colocações, apenas 5 não se integram no âmbito definido como frente de água, posicionando-se nos eixos de articulação com o Rio. Conclui-se assim que, entre 1999 e 2009, a frente de água configurou um contexto para arte pública de importante carácter simbólico, pelo menos no período pós Expo'98.

Estas colocações fornecem assim uma cronologia de intervenções na frente de água, nomeadamente das aberturas – espaços antes

não vivenciados, que possuem agora acesso físico público – e respectivos momentos de abertura, nesse período. Informam ainda sobre políticas urbanas e sobre maneiras de fazer cidade, logo no início do século XXI. Por exemplo, no Parque das Nações, verifica-se, nesta fase, uma tendência para associar arte pública a edifícios<sup>55</sup>, sob diversas formas, nas fachadas, em esculturas que se destacam das volumetrias, ou em entradas exteriores, pátios e terraços fisicamente acessíveis, mas muitas vezes não visíveis a partir do espaço público<sup>56</sup>. Apesar do impulso ter sido dado pelas intervenções de arte pública da Expo'98, esta forma de recolher a arte para espaços de carácter privado e de associá-la a edifícios não segue as mesmas lógicas desse programa, onde as obras se deveriam relacionar com o desenho urbano, com o espaço público e com as especificidades dos seus contextos, nomeadamente com a frente de água.

As lógicas de colocações do período analisado no Parque das Nações parecem também ser distintas das lógicas de colocações no mesmo período, nas restantes áreas da cidade: no primeiro caso, a maioria das obras não denota imediatamente uma relação com o lugar nem qualquer carácter rememorativo. Verifica-se inclusivamente uma tendência para uma linguagem mais abstrata e um distanciamento do conceito de monumento, aproximando-as da escultura pública.

---

55 Das 16 obras identificadas no Parque das Nações, apenas a obra **Lisboa**: aos construtores da cidade, de José de Guimarães, não é uma intervenção artística associada a um edifício. Esta é uma escultura de consideráveis dimensões junto da entrada sul do Parque das Nações e está atualmente integrada no Parque Ribeirinho Oriente.

56 No Parque das Nações, muitas obras mais recentes encontram-se em espaços que embora possuam acesso público, estão sujeitos a controle, nomeadamente seguranças no interior dos edifícios, ou câmaras de vídeo vigilância. Estas obras foram consideradas no âmbito deste estudo. Já elementos no interior de edifícios não foram incluídos.

De certa forma, nas obras do Parque das Nações do Pós-Expo'98, percebe-se um entendimento de arte pública sob um ponto de vista estético, de arte no espaço público e menos de arte pública (REMESAR, 2005). E de certa forma mais elitista – é sintomático que configurem linguagens mais abstratas – não assumindo a relação com o espaço público, logo, a sua condição pública.

Pelo contrário, instalam-se em edifícios de habitação, privilegiando o acesso às intervenções artísticas exclusivamente aos moradores<sup>57</sup>. A presença de elementos artísticos associados a espaços residenciais, com pouco ou nenhum contato com o espaço público, subverte porventura o seu próprio sentido como arte pública.

## CONCLUSÕES

Não obstante ter gerado uma nova centralidade e ter regenerado uma extensa parte da cidade que se encontrava obsoleta, o projeto urbano da Expo'98 teve falhas: a sua insularidade (MATIAS FERREIRA, 1999), o não ter gerado sinergias na envolvente, em particular em contextos problemáticos como Chelas, ou mesmo Olivais e os seus espaços habitacionais serem destinados a classes sociais com maior poder aquisitivo – um “[...] grande condomínio privado” (GATO, 2010). Critica-se ainda a densidade excessiva e fraca qualidade arquitetônica na generalidade do projeto imobiliário, não investindo em novas formas de fazer (BRANDÃO, 2011), as quais seriam

---

57 Esta tendência de colocação de arte urbana no Parque das Nações relaciona-se com estratégias de prestígio habitacionais, na mesma linha de pensamento da atribuição de edifícios a arquitetos conceituados. Observe-se o site do Portal das Nações (consultado em Setembro 2019), onde consta: “No Parque das Nações a arte está na rua, nas praças, nos jardins, debaixo dos nossos pés. Vale a pena ver de perto as obras de arte urbana que talentosos artistas deixaram no Parque, transformando-o num museu a céu aberto. Descubra-as passo a passo!”.

necessárias num projeto assente em dinâmicas que se viabilizam pelo espaço público.

No âmbito da arte pública, o programa desenvolvido na Expo'98 deu origem à monumentalização desta nova área da cidade, associando elementos simbólicos a novos espaços de fruição da água. Paralelamente, protagonizou um papel estratégico numa certa forma de entender a cidade a partir do espaço público. No entanto, grande parte das obras acabou por não estabelecer um diálogo aprofundado com a envolvente, que poderia ter sido conseguido se tivesse havido um trabalho interdisciplinar mais consistente, a priori (BRANDÃO, 2011). Salvo algumas exceções, não se instala um processo verdadeiramente colaborativo no desenho. Como acabou, mais tarde, por concluir Campos Rosado: “[...] o programa de arte pública que propusemos, para toda a área de intervenção, não foi muito novo [...] deveria ter participado mais cedo em opções ao nível do desenho dos espaços e plano de pormenor. De outro modo, a presença da arte é muito tradicional – colocar uma peça num sítio [...]” (CAMPOS ROSADO *apud* BRANDÃO, 2011, p. 177).

Na década a seguir ao evento, verificou-se um incremento de intervenções artísticas, na cidade e na frente ribeirinha. Mas, em muitos casos, subvertendo a lógica pública, cingidas a edifícios e geradas para valorizar economicamente os respetivos espaços habitacionais. Esse exemplo das intervenções do pós-Expo'98 é reflexo de certo esgotamento das políticas anteriores e da própria arte pública.

Nos últimos anos, as cidades têm vindo a assistir a mudanças socioeconômicas, que têm gerado a necessidade de desenvolver processos de regeneração urbana mais centrados nas pessoas e menos no espaço construído (REMESAR, 2019), o que significa que a arte pública tem que se reinventar. Na abertura de novas possibilidades para a arte pública, é importante considerar também novas formas de fazer cidade, com as pessoas que a habitam. E não desistir de modelos mais participados e interdisciplinares, onde a arte possa existir de forma integrada e não com um papel decorativo ou de

embelezamento dos espaços. As novas possibilidades da arte pública e em particular em cidades portuárias, podem assim surgir da interseção entre as especificidades que as caracterizam e a complexidade de relações que determinam a vida urbana atual.

## REFERÊNCIAS

BRANDÃO, P. **O sentido da cidade**: ensaios sobre o mito da imagem como arquitetura. Lisboa: Livros Horizonte, 2011.

BRITO ALVES, M. À procura de um contexto: arte pública em Lisboa na segunda metade do século XX. *In*: **Revista de História de Arte**, v. 11, p. 318-329, 2014.

CARVALHO, A. (dir.). Estatuária e escultura de Lisboa. **Roteiro**. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa. Departamento de Património Cultural. Divisão de Património Cultural, 2005.

CHALINE, C. (dir.). **Ces ports qui créèrent les villes**. Paris: L Harmattan, 1994.

CML. **Devolver o Tejo às pessoas**: intervenções na frente ribeirinha baixa. S.d. Disponível em: [http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/obras/Paineis\\_SIL\\_CML\\_1\\_.pdf](http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/obras/Paineis_SIL_CML_1_.pdf) Acesso em: set. 2019.

COSTA, J. P. **La Ribera entre projectos**: formación y transformación del territorio portuario, a partir del caso de Lisboa. Tese (Doutoramento em Urbanismo), ETSAB, Universidade Politécnica de Catalunya, 2007.

DN. Roteiro de arte pública criado no Parque das Nações. **Diário de Notícias**, 9 jun. 2015. Disponível em: <https://www.dnnoticias>.

[pt/hemeroteca/521418-roteiro-de-arte-publica-criado-no-parque-das-nacoes-MNDN521418](http://pt/hemeroteca/521418-roteiro-de-arte-publica-criado-no-parque-das-nacoes-MNDN521418) Acesso em: set. 2019.

ELIAS, H. A emergência de um espaço de representação. Arte Pública e transformações urbanas na zona ribeirinha de Belém. *In: On the Waterfront*, v. 6, p. 43-135, 2004.

FONSECA, F. S. **Sentidos da arte pública**: reflexão sobre os significados da arte pública em periferias urbanas: Almada e Parque das Nações. Tese (Mestrado Integrado em Arquitetura) – Instituto Superior Técnico, Universidade de Lisboa, 2008.

GATO, M. A. **Viver no Parque das Nações**: espaços, consumos e identidades. Tese (Doutoramento em Antropologia Cultural e Social) – Universidade Nova de Lisboa, 2010.

KOSTOF, S. **The city assembled**: the elements of urban form through history. London: Thames and Hudson, 2005 [1992].

MATIAS FERREIRA, V. E depois da Expo'98: a cidade à beira mar plantada? *In: A Cidade da Expo'98*: Uma reconversão da frente ribeirinha de Lisboa? Lisboa: Bizâncio, 1999. p. 313 -327.

MEGA FERREIRA, A. Figuras Livres. *In: Arte Urbana*: Urban Art. Lisboa: Parque Expo'98, 1998. p. 8-11.

OCHOA, R. **Cidade e frente de água**: papel articulador do espaço público. Tese (Doutoramento em Espaço Público e Regeneração Urbana) – Faculdade de Belas Artes, Universidade de Barcelona, 2012.

OCHOA, R. Arte pública na frente ribeirinha de Lisboa. Para uma caracterização simbólica das frentes de água urbanas. *In: Arquitectos*, v. 182, n. 2, s.p., 2015.

OCHOA, R. The placement of public art: two examples on Lisbon's waterfront. *In: IOP Conference Series*, v. 245, p. 1-5, 2017.

PINCHA, J. P. No Braço de Prata vai surgir em breve um dos maiores jardins de Lisboa. **Público**, 13 jan. 2018. Disponível em: <https://www.publico.pt/2018/01/13/local/noticia/no-braco-de-prata-vai-surgir-em-breve-um-dos-maiores-jardins-de-lisboa-1799176#>  
Acesso em: set. 2019.

PINTO, A. M. Arte urbana: entre o espaço público e o espaço humano. *In: Arte Urbana: Urban Art*. Lisboa: Parque Expo'98, 1998. p. 12-15.

POL, E. Symbolism *a Priori*. *In: Urban regeneration: a challenge for public art*. Barcelona: UB, 2005 [1997]. p. 71-76.

PORTAS, N. Interpretazioni del progetto urbano: l'emergenza del progetto urbano. *In: Revista Urbanística*, v. 110, 1998. p. 51-60.

REGATÃO, J. P. **Arte pública e os novos desafios das intervenções no espaço urbano**. Lisboa: Bon D Books on Demand, 2007.

REMESAR, A. Public art: towards a theoretical framework. *In: Urban Regeneration: a Challenge for Public Art*. Barcelona: Universitat de Barcelona, 2005 [1997]. p. 128-140.

REMESAR, A. De la escultura al post-muralismo. Políticas de Arte Público en procesos de Regeneración Urbana. *In: On the Waterfront*, v. 61, p. 3-65, 2019.

SALGADO, M. **Espaços públicos**. Lisboa: Parque das Nações, s.d.

SANTIAGO, C. L. **Do monumento à arte pública em Portugal no séc. XX**. Tese (Mestrado em Ciências da Arte e do Património) – Faculdade Belas Artes, Universidade de Lisboa, 2013.

SITE Portal das Nações. **Descobre o Parque das Nações**. Disponível em: <http://www.portaldasnacoes.pt/> Acesso em: set. 2019.

TRAQUINO, M. **A construção do lugar pela arte contemporânea**. Porto: Edições Humus, 2010.

WILSON, A. Quand l'urbain prend le large. *In: L'architecture d'aujourd'hui*, v. 332, p. 28-35, 2001.

Parte 3

---

# **Porto na cidade: planejamento e sustentabilidade**

# *Desafios na política portuária brasileira: em busca da sustentabilidade na relação cidade e porto<sup>58</sup>*

*Flavia Nico Vasconcelos*

*Cassia Bomer Galvão*

*Léo Tadeu Robles*

---

58 Esta é uma versão adaptada traduzida para português do trabalho original publicado em inglês como Vasconcelos, Flavia Nico, Galvão, Cassia Bomer and Robles, Léo Tadeu. (2021). Brazilian port development policy: contemporary challenges towards sustainability and port-city relationships (Chapter 11). In: ALIX, Y.; MONTANTIN, M.; SÁNCHEZ, J. P. **Dinámicas portuarias en el Caribe y América Latina**: ports in transition to face global challenges. Edition EMS Management & Societe, Paris: 2021. ISBN: 978-2-37687-428-7. Disponível em: <https://www.sefacil.com/literaturescond/> Tanto os autores como a editora (EMS/Seafacil) concordaram com esta publicação traduzida.

## INTRODUÇÃO

Os portos são mais do que ligações logísticas ou locais de entrada e saída de mercadorias e pessoas. A atividade portuária e a presença física do porto geram conexões e impactos nos territórios e integram o patrimônio cultural, histórico e até sentimental das cidades e regiões que os abrigam. Este artigo aborda os desafios atuais da relação cidade e porto no Brasil, focalizando o desenvolvimento sustentável.

A importância econômica de um porto para sua cidade é notável. No Brasil, existem 34 Portos Públicos (PPs) ao longo de seus 8.000 km de litoral (Figura 1). Pelos portos marítimos passam 96,9% das exportações em volume e 82,8% em valor (USD) e 91,8% das importações em volume e 70,6% em valor (USD) (COMEX STAT, 2019). Em volume, 74,5% da carga é movimentada a granel, sendo 45,3% referente a minérios e similares (ANTAQ, 2019).

A atividade portuária e sua presença física nas cidades vão além de suas externalidades econômicas; especialmente nos portos urbanos, em que as cidades recebem os benefícios e os ônus de sua presença. Empregos e renda são criados, mas também há o tráfego pesado, congestionamento e outras formas de poluição. Os impactos locais negativos da presença e atividade portuárias deveriam estar mais presentes na política portuária dos países; infelizmente, não é o caso brasileiro, como será mostrado a seguir. Este trabalho aborda as relações cidade e porto inseridas nas questões relativas à sustentabilidade, como mostramos a seguir.

O Brasil possui um sistema regulatório portuário peculiar definido pela Lei Federal nº 8633/1993 e homologado pela Lei nº 12815/2013. Existem portos públicos (PPs) sob diferentes níveis administrativos governamentais – federal, estadual e municipal –, e terminais privados (TUPs) fora e dentro do Porto Organizado<sup>59</sup>. Gal-

---

59 Art. 2º da Lei N. 12815/2013 define Porto Organizado como “[...] um bem público construído e equipado para atender às necessidades de navegação,

vão *et al.* (2013) apontam que muitos órgãos e atores estão envolvidos na gestão portuária e em negócios com competências sobrepostas, fazendo com que muitas das decisões de gestão ocorram longe do dia a dia das operações portuárias, principalmente nos PPs.

Figura 1 - Os 34 Portos Públicos Brasileiros.



Fonte: Ministério dos Transportes (2013).

As agências estatais e o arcabouço regulatório tratam do sistema portuário brasileiro em uma abordagem macro e nacional,

movimentação de passageiros ou movimentação e armazenamento de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estão sob a jurisdição da Autoridade Portuária”; e sua área como “[...] uma área definida por ato do Executivo, compreendendo as instalações portuárias e a proteção e sua infraestrutura de acesso”.

focalizando as estratégias econômicas na perspectiva do modal de transporte, sem políticas dedicadas às relações cidade e porto, em um sentido meramente econômico de comunidade portuária dirigida aos públicos relevantes diretamente envolvidos na atividade (VASCONCELOS, 2011). As políticas de desenvolvimento territorial contam com pouco envolvimento dos moradores e gestores locais, pouca integração com os centros acadêmicos de pesquisa e, assim, se mostram insuficientes para lidar com a população, com fraca articulação com grupos de empresários, ou mesmo para a concepção de conglomerados portuários.

Nossa abordagem da relação cidade e porto parte da revisão da literatura acadêmica relacionada aos portos, particularmente de geógrafos que abordam seu desenvolvimento e consequências espaciais (BIRD, 1963; CHARLIER, 1992; RODRIGUE; NOTTEBOOM, 2009), e na administração, estudos sobre negócios e políticas marítimas (WOO, *et al.*, 2012; PALLIS, *et al.*, 2011).

A *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)*<sup>60</sup> propôs uma sequência para o desenvolvimento de portos em termos de gerações ou fases (UNCTAD, 1992; 1999). Esse modelo formal foi amplamente utilizado por acadêmicos e membros do setor em estudos de portos de contêineres: Casaca e Marlow, 2003; Lee e Flynn, 2011; Wilmsmeier *et al.*, 2014. Notteboom e Rodrigue (2005) e Rodrigue e Notteboom (2009) trabalharam os termos de 'regionalização portuária' e 'terminais portuários' como tendências do desenvolvimento portuário.

O modelo *Workport*, de Pettit e Beresford (2009), apontou a integração logística dos serviços portuários. Para a América Latina, Sanchez e Wilmsmeier (2010) propuseram uma abordagem relacional baseada em três sistemas: econômico, marítimo e portuário. Lin e Tan (2013), avaliando portos chineses, encontraram sete forças motrizes no desenvolvimento portuário em três dimensões (econômica,

---

60 Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento.

gerencial e estratégica). Finalmente, Mileski *et al.* (2016) propuseram um novo modelo baseado em níveis de sofisticação (a. Limitada generalizada; b. Generalizada; c. Especializada; d. Altamente especializada), diretamente derivado do desenvolvimento econômico do seu país ou região, demonstrando a forte correlação entre o nível de sofisticação dos portos e sua composição ou mix de volume de carga comercial. Galvão (2017) utilizou esse modelo e o validou analisando a recente política de desenvolvimento portuário brasileiro sob três dimensões (econômica, estratégica e política).

Essa breve revisão da estrutura de análise do desenvolvimento portuário identificou três aspectos principais. Em primeiro lugar, não existe um conceito consolidado ou bem estabelecido de desenvolvimento portuário entre acadêmicos ou especialistas do setor. Em segundo lugar, independentemente do método usado para analisá-lo, sua expansão física deve ser considerada. Terceiro, os pesquisadores de alguma forma analisaram o desenvolvimento dos portos ao longo do tempo ao abordar sua evolução dinâmica. No entanto, encontramos uma lacuna importante entre o desenvolvimento do porto e a relação cidade e porto. E, antes de examinar a relação cidade e porto nas políticas de desenvolvimento brasileiras, temos que recapitular suas principais mudanças institucionais e organizacionais decorrentes de duas reformas legislativas, as de 1993 e 2013, elementos-chave na formação das políticas de desenvolvimento e implementação dos portos brasileiros.

## DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL, DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO E O PORTO VERDE

O Relatório Brundtland, mundialmente conhecido como “Nosso Futuro Comum”, apresentou o conceito de Desenvolvimento Sustentável (DS) como

[...] um processo de mudança em que a exploração dos recursos, a direção dos investimentos, a orientação do desenvolvimento tecnológico; e as mudanças institucionais estão todas em harmonia e aumentam o potencial atual e futuro para atender às necessidades e aspirações humanas.

Desde então, o conceito tem influenciado as políticas governamentais nacional e internacionalmente (IMPERATIVES, 1987, p. 43).

Outro marco em relação às preocupações ambientais é a Agenda 2030 da ONU para o Desenvolvimento Sustentável e seus 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), definidos em sua Assembleia Geral de setembro de 2015, quando foram propostas estratégias para o desenvolvimento e transformação globais. A Agenda 2030 pretende estimular e comprometer a comunidade global para “[...] alcançar o desenvolvimento sustentável em suas três dimensões – econômica, social e ambiental – de forma equilibrada e integrada” (ESCAP, 2015).

Para tanto, a Agenda 2030 prioriza o fim da pobreza, garantindo “[...] que ninguém seja deixado para trás” e expressa a determinação de

[...] proteger o planeta da degradação, inclusive por meio do consumo e da produção sustentáveis, da gestão sustentável de seus recursos naturais e da ação urgente sobre as mudanças climáticas, para que possa atender às necessidades das gerações presentes e futuras (UNESCAP, 2015, p. 7).

Robles e La Fuente (2019) apontam a preocupação ambiental segundo três direcionadores: 1) Aplicação e atendimento da legislação e da regulação privada; 2) Exigências dos mercados compradores e 3) Adoção de crenças e sua incorporação na cultura das organizações. O primeiro direcionador se relaciona à legislação pública sobre cuidados e adequações de práticas ambientais. Inclui também as certificações ambientais privadas, como muitas que existem no mercado. A

segunda é a resposta às exigências dos compradores para que os fornecedores adotem boas práticas ambientais. Em geral, em uma pré-qualificação como fornecedor potencial, a empresa candidata necessita possuir certificações que atestem a adoção de práticas ambientais adequadas. O terceiro fator reflete crenças e culturas das organizações em relação ao meio ambiente e sua adesão ao conceito de desenvolvimento sustentável.

A operação portuária, em particular, afeta o meio ambiente de tal forma que tem sofrido intervenções para que gerencie e reduza potenciais impactos negativos. Braathen (2011) aponta três problemas principais dos portos em relação ao meio ambiente: em terra, os decorrentes da sua própria atividade; no mar, com os navios que escalam o porto; e, nos acessos, a poluição pelos modos de transporte na hinterlândia portuária.

A Associação Internacional de Portos e Ancoradouros (IAPH, 2020) é uma organização internacional de autoridades portuárias considerada um fórum de discussões sobre o desenvolvimento portuário e com atuação como órgão consultivo em diversas agências da ONU. Em 2017, lançou o programa *World Ports Sustainability Program* (WSPS) para “[...] melhorar e coordenar os esforços futuros de sustentabilidade dos portos em todo o mundo e promover a cooperação internacional com parceiros na cadeia de abastecimento” (WSPS, 2017).

O WSPS parte dos 17 ODS da ONU para nortear as ações dos portos rumo ao desenvolvimento sustentável e tem como parceiros estratégicos a Associação Americana de Autoridades Portuárias (AAPA), a Organização Portuária Europeia (ESPO), a Associação Internacional de Cidades e Portos (AIVP) e a Associação Mundial para Infraestrutura de Transporte Aquaviário (PIANC). A organização tem cinco temas como foco: Clima e energia; Governança e ética; Infraestrutura resiliente; Segurança e proteção; e Envolvimento da comunidade com diálogo cidade e porto (WSPS, 2020). Esse último diretamente relacionado ao foco deste trabalho.

O WPSP tem proposto o diálogo constante e permanente entre representantes portuários e atores da comunidade portuária em busca de soluções comuns para questões como "[...] gargalos na hinterlândia, treinamento e educação, Tecnologia de Informação (TI), marketing e promoção portuária, bem como inovação e internacionalização" (WPSP, 2020). A premissa é de que os impactos ambientais dos portos não se restringem às áreas portuárias, mas se estendem à inter-relação dos problemas (porto, mar e acessos) apontados por Braathen (2011).

A AIVP, parceira estratégica do WPSP, tem se concentrado em questões como: "[...] integração cidade-porto, reorganização global das rotas econômicas, desafios da integração social, mudanças climáticas, transição energética e desenvolvimento do setor de cruzeiros" (AIVP, 2020a). Recentemente, a AIVP propôs um modelo para enquadrar a relação cidade e porto no desenvolvimento de políticas portuárias com uma perspectiva de stakeholders para apoiar o processo de "[...] planejamento de uma cidade com o porto". O modelo da AIVP focaliza quatro temas: Organização espacial; Desafios ambientais; Estratégias de desenvolvimento econômico e Governança e gestão de projetos.

Nesse texto, consideramos a Governança e a gestão de projetos como uma questão crítica porque, como é apontado pela AIVP, "[...] o desafio é garantir o engajamento da sociedade civil". A dificuldade é como desenvolver formas adequadas de engajamento da população, como escolher seus representantes, como criar fóruns de debate e tomada de decisão, como implementar as decisões acordadas e como fazer com que as comunidades sejam representadas nas administrações portuárias (AIVP, 2020b).

A relação cidade e porto é, dessa forma, central à formação do que vem se estabelecendo como "Porto Verde". O Porto Ecológico ou Porto Verde é definido por Satir e Doğan-Sağlamtimur (2018) como aquele preocupado com o meio ambiente, com o cumprimento dos requisitos ambientais e desenvolvimento de suas atividades e

operações de forma sustentável, reduzindo o consumo de energia e aumentando o uso de fontes renováveis de energia, devendo também colaborar com os stakeholders, especialmente aqueles da comunidade portuária.

Recentemente, Pallis e Vaggelas (2019) apontaram que os portos estão se tornando mais “verdes” ou mais sustentáveis buscando ações e investimentos voltados para o cumprimento da regulamentação ambiental; atender pressões sociais e exigências de mercado em direção a conquistarem vantagens competitivas; resultando em uma consciência ambiental que impacta no desenvolvimento de projetos e planejamentos e resultam em operações portuárias mais sustentáveis.

Carvalho *et al.* (2018) indicaram que os portos estão adotando medidas de proteção do meio ambiente como consequência da expansão e consolidação de um corpo de normas, índices, documentos de boas práticas e programas em nível internacional – um regime ambiental internacional –, que estão induzindo-os a ações mais sustentáveis.

A regulamentação europeia em resposta ao Acordo de Paris é destacada por Mayet (2017) como sendo exemplar “[...] o primeiro acordo universal sobre alterações climáticas, global e juridicamente vinculativo, aprovado na Conferência do Clima de Paris (COP21) em dezembro de 2015” (EC, 2020). O acordo diz respeito às ações efetivas de descarbonização, redução de gases de efeito estufa e prevenção das mudanças climáticas.

A visão ambiental não se restringe ao cumprimento de dispositivos legais, mas também a adesão a regulamentações de mercado, como as certificações emitidas por instituições privadas reconhecidas. Para auxiliar em sua gestão ambiental, os portos europeus contam com o *Port Environmental Review System* (PERS) – única norma de gestão ambiental específica para a atividade portuária, que incorpora requisitos gerais, como os da ISO 14001, e as Recomendações da Organização dos Portos Marítimos da Europa (ESPO).

## DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO E RELAÇÕES CIDADE-PORTO

Os portos são caracterizados como nós de transporte e importantes ativos econômicos e estratégicos dos países. Mas, têm sido pouco pensados a partir da perspectiva territorial local. Os portos são fatores de desenvolvimento econômico e social local, mantêm relações estreitas de dependência e trocas com suas cidades.

Pode-se contar a história do Brasil pelo litoral. Desde a sua “descoberta” e colonização pelos portugueses, os regulamentos, o governo administrativo, bens e costumes, tudo veio pelo mar e depois se misturou com os nativos para formar uma nova identidade e nação – os brasileiros (RIBEIRO, 1995). Os portos fazem parte da história de muitas cidades brasileiras – Rio de Janeiro, Salvador e Recife, para lembrarmos de apenas algumas. As cidades portuárias tiveram um duplo papel no desenvolvimento do Brasil: uma como sede do comando da estrutura de colonização e dominação, e outra como local de comércio exterior de tráfego de entrada e saída de recursos naturais (RIBEIRO, 1995; COCCO; SILVA, 1999).

As cidades portuárias são locais onde processos globais podem ser rastreados há séculos e atualmente coexistem ao lado do fenômeno da globalização (MAH, 2012). O modelo Anyport, proposto por Bird (1963), complementado por Notteboom e Rodrigue (2005), focalizou o desenvolvimento morfológico e funcional de cidades portuárias. Hoyle (1989; 2000), em um modelo de seis fases, apontou as relações cidade e porto como dinâmicas ao longo do tempo, englobando situações de colaboração com outras de confronto, mas sempre caracterizadas por vínculos simbióticos entre cidade e porto específicos em cada contexto.

As interfaces cidade e porto, muitas vezes conflituosas, mudam no decorrer do tempo e, hoje, podemos questionar se é uma cidade que tem o porto ou é o porto que tem a cidade. Vasconcelos (2015), abordando o Porto de Vitória, mostrou as ligações simbióticas e

estreita associação espacial e funcional entre a cidade de Vitória e seu porto, com infraestruturas portuárias e espaços urbanos planejados e construídos em conjunto de forma funcional e em conexão. A conclusão é que interesses compartilhados levaram a um senso de comunidade portuária local e de identidade de cidade portuária – hoje, ausentes.

As cidades portuárias contemporâneas encontram-se na encruzilhada entre a perspectiva dos operadores logísticos globais e dos promotores das operações portuárias nas transferências terra-mar-terra, por um lado, e o território urbano que se estrutura para atender aos interesses locais, por outro. Os portos atuam como nós na ligação de sistemas de fluxos globais e em processos de reaproximação entre a cidade e os antigos cais por meio de novos usos (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012).

A atividade portuária não se dá confinada ao espaço portuário, mas transcende a faixa litorânea já que suas operações e instalações impactam os territórios de forma positiva e negativa. A grande maioria das obras de engenharia portuária alteram as condições naturais da área, mesmo cumprindo as condicionantes ambientais. As instalações portuárias impactam o meio ambiente, transformando-o; mas não necessariamente têm que destruir as condições naturais de vida se forem adequadamente projetadas, implantadas e operadas.

A atividade portuária necessita de áreas reservas para viabilização de serviços de apoio e expansão da retroárea portuária; eventualmente também para instalação de áreas alfandegadas, como os Portos Secos. A conciliação dessas necessidades com as das cidades e de sua população é um fator de desenvolvimento econômico. Monié e Vidal (2006), com uma visão sistêmica da relação cidade porto, destacam que a interação negociada entre o novo paradigma operacional dos portos, decorrente da chamada “revolução do contêiner” e as demandas da sociedade podem consolidar o porto como vetor de desenvolvimento urbano no Brasil.

No entanto, é comum considerar a dinâmica das cidades restrita ao que acontece na trama urbana, desconsiderando que o uso de espaços próximos ao porto impacta as atividades econômico-portuárias que acontecem entre a água e o cais na movimentação de mercadorias. Para as cidades, os portos costumam ser vistos como impeditivos à mobilidade urbana pelo tráfego de caminhões pesados, interrupções causadas por trens de carga e restrições ao uso de vias de trânsito de veículos e caminhões.

Da mesma forma, as instalações portuárias são vistas como negativas na paisagem urbana e prejudiciais à qualidade de vida da sua vizinhança. Um exemplo é a movimentação de contêineres da área primária para armazenamento ou, eventualmente, reparação. Os contêineres são maus vizinhos porque implicam na movimentação de grandes caminhões, geração de ruídos, poluição visual e do ar. Além disso, a formação de paredões com pilhas de contêineres não é uma contribuição positiva à paisagem urbana e, muitas vezes, moradores precisam lidar com caminhões estacionados em sua porta. Esse é um problema que ocorre no Brasil e em portos ao redor do mundo, requerendo medidas eficazes para seu controle.

Do ponto de vista dos portos, principalmente os mais antigos, a cidade limita suas instalações e praticamente elimina possibilidades de expansão em suas localidades originais. No Porto de Santos, os arredores são ocupados por favelas e construções irregulares instaladas há muito tempo, além disso, o antigo centro de Santos é adjacente à área portuária.

O aumento das atividades portuárias enfrenta o desafio permanente de colocar o crescimento portuário a serviço do território em coordenação com as necessidades de desenvolvimento urbano. Isso passa necessariamente por negociações sistêmicas e transversais para o estabelecimento de uma plataforma de interesses comuns, reunindo as competências técnicas do porto com as competências produtivas da cidade.

É inegável que a cidade precisa do porto, que é um recurso logístico para o desenvolvimento econômico local e regional, atraindo atividades econômicas, inclusive turísticas, gera empregos e renda. Por outro lado, os portos utilizam os recursos do território urbano e regional para a sua competitividade e expansão. Para que ambos ganhem é importante pensarmos em um crescimento sustentável cidade e porto.

Robles (2015) aponta a dinâmica de aproximação entre portos e cidades em três vertentes, a saber: (a) Agendas ambientais para orientar as operações portuárias e mitigar ou reparar danos ambientais. A Agenda Ambiental do Porto de Santos é um exemplo. Essas agendas devem ser permanentes, seguidas e revisadas ao longo do tempo; (b) Busca de uma efetiva aproximação, entendimento das necessidades mútuas e solução conjunta dos problemas que afetam cidades e portos; e (c) Programas de revitalização urbana de áreas portuárias tradicionais e, eventualmente, degradadas, muitas delas sem uso operacional. Esses programas foram realizados tanto internacionalmente (Puerto Madero/Argentina, Porto de Barcelona/Espanha, Porto de Baltimore/EUA e outros), quanto no Brasil (Porto de Belém, Porto do Rio de Janeiro e o projeto de revitalização da região do Valongo, em Santos).

## A SUSTENTABILIDADE (AUSENTE) NA REFORMA PORTUÁRIA BRASILEIRA

Portos marítimos, como a maioria das estruturas de transporte, não representam fins em si mesmos, mas, sim, fazem parte de um sistema de trocas e de trânsito de mercadorias e seu papel envolve a inserção de um país no plano internacional, sobretudo através do comércio exterior. No caso brasileiro, a evolução da movimentação dos portos reflete a demanda global por *commodities*, tipicamente exportadas a granel, e a importação de produtos industrializados em contêineres (ROBLES; NOBRE, 2016).

O sistema portuário brasileiro passou por mudanças institucionais e regulatórias significativas nas últimas três décadas. A “Reforma e Modernização Portuária” fez parte das reformas estruturais e administrativas do setor público e, resumidamente, aumentou a participação do setor privado na operação portuária, na gestão, manutenção e expansão da super e infraestruturas, restando ao Estado a regulação e a supervisão.

O processo teve início na década de 1990 com a extinção da Portobrás<sup>61</sup> e se consolidou com a promulgação da Lei nº 8.630/1993, cujos principais efeitos foram: a transferência da operação portuária para a iniciativa privada; a criação das Autoridades Portuárias (APs) e dos Conselhos de Autoridades Portuárias (CAPs) e o fim do monopólio dos sindicatos dos trabalhadores portuários pelo Órgão de Gestão da Mão de Obra (OGMO)<sup>62</sup>.

A Lei de 1993 transferiu as operações portuárias para o setor privado, mas com o tempo, novas situações para PPs e TUPs fora dos PPs surgiram em função de disposições legais (regulamentos, portarias, resoluções, etc.). Um caso especial foi o Decreto nº 6.620/2008, alterando a definição de carga própria ou de terceiros movimentada pelos TUPs, gerando mal-entendidos e dificuldades nas operações. Essa questão foi posteriormente resolvida pela Lei nº 12.815/2013.

Em 2001, o Governo Federal criou a agência reguladora Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e, em 2007, a Secretaria Especial de Portos (SEP), com *status* de ministério e com funções de planejamento, fiscalização e delegação de portos, centralizando essas atividades no governo federal. Apesar de suas diferentes funções, as atividades e interações reais da ANTAQ e da SEP

---

61 A Portobrás, empresa estatal federal, atuava como uma *holding* das Companhias Docas, as Autoridades Portuárias.

62 O GMO é a entidade que substituiu a função dos sindicatos de trabalhadores portuários no fornecimento de mão de obra para as operações de carga (GALVÃO, *et al.*, 2017).

com os operadores portuários e usuários criaram regulamentações sobrepostas e redundantes e, portanto, incertezas jurídicas (GALVÃO, *et al.*, 2017).

A Lei nº 12.815 de 5 de junho de 2013, regulamentada pelo Decreto nº 8.033 de 27 de junho de 2013, consolidou e atualizou os dispositivos legais anteriores<sup>63</sup>, homologando a exploração direta e indireta dos portos pela União com instalações portuárias e operações realizadas por operadores privados.

A comparação da Lei de 1993 com a de 2013 mostra que seus contextos e formas eram diferentes devido aos respectivos ambientes macroeconômicos, político e de comércio exterior. Podemos dizer que a reforma portuária de 2013 ratificou e complementou a de 1993, responsável pelas principais mudanças no sistema portuário brasileiro, especialmente, por seu caráter privatizador.

O processo de 2013 foi complexo, ficando clara a influência bem-sucedida do setor empresarial brasileiro. Os portuários, por sua vez, reagiram, tanto em 1993 quanto em 2013, com protestos, greves e ações judiciais diretas, com a diferença que, em 1993, defendiam o modelo antigo sem mudanças e, em 2013, buscavam negociar a permanência das condições existentes, o que explica o menor número e duração das greves (GALVÃO, 2017).

Em nenhum dos dois atos, qualquer preocupação foi manifestada em envolver ou mesmo considerar o relacionamento entre os portos e as cidades, deixando essa conexão fraca e dependente das administrações locais. Além disso, a centralização do planejamento e fiscalização portuária na SEP e ANTAQ se mostrou desfavorável ao desenvolvimento de políticas e ações locais na relação cidade e porto em qualquer dimensão (social, econômica, ambiental e de governança).

---

63 Leis: nº 5.025, 10 junho 1966; nº 10.233, 5 junho 2001; nº 10.683, 28 maio 2003; nº 9.719, novembro 1998 e; nº 8.213, 14 julho 1991; substituindo as leis nº 8.630, 15 fevereiro 1993; nº 11.610, 12 dezembro 2007; nº 11.314, 3 julho 2006; e nº 11.518, 5 setembro 2007.

Em relação à questão ambiental e à sustentabilidade, é necessário recorrermos aos regramentos específicos da seara ambiental. As leis básicas dos portos brasileiros, já mencionadas, não fazem menção à questão ambiental, assumindo-se que estão contempladas na legislação ambiental geral.

A legislação ambiental brasileira pode ser considerada completa e rigorosa, mas, o mesmo não pode ser dito de seu controle e fiscalização. A extensão do país e a falta de recursos e verbas são uma das explicações. A Constituição Brasileira de 1988, em seu Art. 225, afirma que: “Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações” (BRASIL, 1988).

São importantes as Leis nº 7.804, de julho de 1989, e Lei nº 9.605, de fevereiro de 1998, Lei de Crimes Ambientais. Elas dispõem sobre a Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA) e tratam da questão ambiental ao definirem eventuais condutas ilícitas como crimes. O meio ambiente ganhou mais atenção e foram criados nas diversas esferas de governo (federal, estadual e municipal).

Um dos principais instrumentos da legislação ambiental brasileira é a obrigatoriedade de obtenção e licenciamento ambiental de atividades que impactam no meio ambiente, como os projetos de investimento em infraestrutura portuária. Procedimentos e estudos devem ser submetidos aos órgãos ambientais, discutidos e aprovados em audiências públicas, como diversas obrigações a serem cumpridas. Não obstante, uma avaliação da situação atual no Brasil está longe de ser considerada adequada ou satisfatória. Mas, esse tópico foge do escopo deste trabalho.

Os PPs e TUPs são submetidos à regulamentação dos órgãos ambientais da mesma forma que qualquer outra organização de outro contexto institucional. Os PPs são administrados por Autoridades Portuárias públicas fiscalizadas pela ANTAQ e contam com terminais

públicos e outros sob operação privada. Por sua vez, os TUPs são de propriedade de entidades privadas. Assim, podemos definir duas situações: os TUPS, como organizações privadas, cumprem as leis e regulamentos gerais ambientais e as Autoridades Portuárias e operadores privados nos PPs ainda têm o controle da ANTAQ quanto às ações ambientais.

Nesse sentido, Monteiro (2019) ressalta que nos contratos de concessão não há cláusula ou obrigação sobre o meio ambiente de forma mais ampla e que a centralização na ANTAQ é tal que qualquer iniciativa ou ação de investimento em comunidades vizinhas deve ser submetida e aprovada pela agência. Por outro lado, os terminais privados em PPs têm seguido a lógica privada da responsabilidade social e muitos deles apresentam em seu sítio eletrônico não apenas ações dentro do terminal, mas também em locais fora do porto.

No final da década de 1990, a Comissão Interministerial de Recursos do Mar (CIRM), entidade da Marinha do Brasil propôs a Agenda Ambiental Portuária. A Agenda Ambiental Portuária visa atrelar a gestão ambiental dos portos brasileiros e de suas áreas contíguas a um conjunto de ações que modificam e implementam um perfil de atividade portuária associado à preservação do meio ambiente. Seu objetivo foi o de coordenar o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC) com as ações de impacto portuário decorrentes de: (a) dragagem para aprofundamento ou manutenção da profundidade dos canais de navegação; (b) mudanças no litoral devido às obras de infraestrutura; (c) supressão ou danos em ecossistemas importantes, como manguezais; (d) geração de resíduos e efluentes; (e) acidentes ambientais com derramamento de cargas; e (f) transporte de espécies exóticas nas águas de lastro de navios (CIRM, 1998 *apud* CUNHA, 2006).

Uma das primeiras iniciativas foi pelo Porto de Santos. Esse porto iniciou a elaboração de sua Agenda Ambiental em 2006, com o apoio de uma universidade local, editada em 2014, após intensas discussões com a comunidade, autoridades e empresários (NEVES,

2015). No entanto, uma Agenda não é suficiente para o direcionamento das ações dos portos nas questões ambientais e da relação cidade e porto.

A ANTAQ, desde 2012, vem implantando uma ferramenta de avaliação da gestão ambiental dos portos, o Índice de Desempenho Ambiental - IDA. Foi construído utilizando a metodologia de análise multicritério, Analytic Hierarchy Process - AHP, aplicado pelos técnicos da ANTAQ e responsáveis por setores ambientais dos portos organizados. A proposta de indicadores foi apoiada por uma revisão da literatura técnica especializada, legislação ambiental aplicável e boas práticas portuárias em todo o mundo. Os 38 indicadores foram classificados e ponderados entre si por seu grau de importância no procedimento de AHP (RAMALHO, 2015).

Nos termos da ANTAQ (2020), o IDA gerou uma competição saudável entre portos em relação ao seu grau de conformidade. O IDA é emitido anualmente com dados coletados por meio de questionário semestral, obrigatório para as autoridades portuárias, via formulário eletrônico, e avalia 31 portos organizados e 92 TUPs através de 38 indicadores agrupados em 4 categorias: Econômico-Operacional (72%); Físico-Químico (16%); Sociocultural (7%) e Biológico-Ecológico (5%). Dentro dessas categorias, o IDA compreende 14 indicadores globais subdivididos em indicadores específicos e seus níveis de serviço (três a cinco níveis). Os indicadores específicos da IDA basearam-se (cerca de 85%) na legislação direta aplicada aos portos, sendo, portanto, o maior peso no índice (RAMALHO, 2015).

A seção “sociocultural” está mais relacionada a este trabalho e expressa os métodos e ações sociais na gestão ambiental como um processo integrado, incluindo questões de saúde e saneamento, bem como a proteção dos recursos naturais portuários. Essa categoria também abrange indicadores relacionados à educação ambiental (parte integrante das condicionantes dos diversos processos de licenciamento), contingências para emergências de saúde pública, saúde do trabalhador e gestão de resíduos de embarcações (RAMALHO, 2015).

Apesar do IDA ter sido aceito no setor portuário, quanto ao nosso foco, ele pode ser considerado fraco ou incompleto. A categoria “Sociocultural” possui apenas três indicadores específicos:

(a) Promoção de ações de educação ambiental; (b) Ações de promoção da saúde e (c) Plano de contingência de saúde do porto. Os indicadores expressam ações portuárias internas e não há menção à relação cidade-porto.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os portos são importantes elos logísticos com papéis decisivos no comércio exterior e no desenvolvimento socioeconômico dos países. Contudo, projetos e operações portuárias afetam negativamente o meio ambiente e, como tal, têm sido objeto de atenção e preocupação de governos e comunidades.

A dicotomia entre benefícios econômicos e sociais versus impactos ambientais tem pautado a relação porto e cidade, alternando períodos de convivência positiva com outros de enfrentamentos e conflitos. Os portos brasileiros deveriam considerar o relacionamento com suas cidades, envolvendo os stakeholders (DOOMS. *et al.*, 2015) para que consigam a “licença para operar”, conforme definida por Dooms (2014).

No Brasil, infelizmente, as ações têm se limitado ao cumprimento das questões legais ambientais centrado nas próprias atividades e locais de operação e sobretudo por parte dos terminais portuários privados. Ou seja, as iniciativas ambientais são reativas à legislação e acontecem até os muros dos portos. As iniciativas eficazes de aproximação porto e cidade são raras, se não ausentes.

Explicações possíveis são: a multiplicidade de jurisdições legais que afetam as cidades, portos ou agências correlacionadas e a escassez de arcabouço de governança portuária institucionalizada, deixando as cidades e os portos com ciclos e estratégias de gestão muito diferentes.

Podemos ousar sugerir a imaturidade de uma cultura nacional participativa de engajamento e de prática e consciência ambiental.

No Brasil, não se tem estratégia política portuária de longo prazo com o agravante da conduta predadora do atual Governo Federal e, mais especificamente, no Ministério da Infraestrutura. A prioridade é para processos de privatização que discutem a “modelagem” de governação portuária descolada de governança porto e cidade. Não se expressa qualquer intenção ou preocupação com o relacionamento dos portos e suas cidades.

Os ODS e a preocupação global com as mudanças climáticas têm reforçado a busca pelo entendimento mútuo na direção de soluções compartilhadas e conjuntas. Esse é um caminho para a retomada das relações entre cidades e portos. A observação de exemplos internacionais mais maduros das relações porto e cidade (DAAMEN; VRIES, 2013) podem contribuir para que uma melhor abordagem das questões de sustentabilidade para as cidades portuárias brasileiras.

## REFERÊNCIAS

AIVP - Association Internationale des Villes et Ports. **History**. 2020a Disponível em: <https://www.aivp.org/en/aivp/about/history/>

AIVP - Association Internationale des Villes et Ports. **Plan the city with the port: guide of good practices**. 2020b. Disponível em: <https://www.aivp.org/en/publication/plan-the-city-with-the-port-guide-of-good-practices/>

ANTAQ. Apresentação sobre os impactos da Lei 12.815/2013. Fernando Fonseca, Diretor ANTAQ. **9º Encontro Anual de Usuários de Portos da Bahia - USUPPORT**. (2013) Disponível em: <https://slideplayer.com.br/slide/2756396/> Acesso em: 29 nov. 2013.

ANTAQ - Anuário Estatístico Aquaviário. 2019. Disponível em: <http://anuario.antaq.gov.br/QvAJAXZfc/pendoc.htm?document=painel%5Cantag%20-%20anu%C3%A1rio%202014%20-%20v0.9.3.qvw&lang=pt-BR&host=QVS%40graneleiro&anonymous=true>

ANTAQ. **IDA - Índice de Desempenho Ambiental**. 2020. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/meio-ambiente/indice-de-desempenho-ambiental>

BIRD, J. H. **The major seaports of the United Kingdom**. London: Hutchinson, 1963.

BRAATHEN, N. (ed.). **Environmental impacts of international shipping: the role of ports**. Paris: OECD Publishing, 2011. DOI: 10.1787/9789264097339-en

BRASIL, Lei n°. 12815, de 5 de Junho de 2013. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm)

BRASIL. Constituição de 1988. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 2003. 32ª edition. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm)

CARVALHO, D. F.; VASCONCELOS, F. N.; ROSA, T. C. A construção de um regime ambiental portuário. **Conjuntura Austral: Journal of the Global South**, Porto Alegre/RS, v. 9, n. 45, p. 88-106, jan./mar. 2018. DOI: 10.22456/2178-8839.78393

CASACA, A. P.; MARLOW, P. B. Fourth generation ports: a question of agility? **International Journal of Physical Distribution & Logistics Management**, v. 1, n. 4, 2003.

CHARLIER, J. The regeneration of old port areas for new port users. *In*: HOYLE, B. S.; PINDER, D. A. (eds.). **European Port Cities in Transition**. London: Belhaven Press, 1992.

COCCO, G.; SILVA, G. (orgs.). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

COMEX STAT. Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços. MDIC. **Estatística do Comércio Exterior**. Exportação e Importação, 2019 Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>

CUNHA, I. A. Fronteiras da gestão: os conflitos ambientais das atividades portuárias. **Revista de Administração Pública - RAP**, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, p. 1019-1040, nov./dez., 2006.

DAAMEN, T. A.; VRIES, I. Governing the European port-city interface: institutional impacts on spatial projects between city and port. **Journal of Transport Geography**, v. 27, p. 4-13, 2013.

DOOMS, M. Integrating 'triple P' bottom line performance and the license to operate for ports: towards new partnerships between port cluster stakeholders. *In*: ALIX, Y.; DELSALLE, B.; COMPTOIS, C. **Port-city Governance**. Cormelles-le-Royal: EMS éditions, 2014. p. 55-76.

DOOMS, M.; HAEZENDONCK, E.; VERBEKE, A. Towards a meta-analysis and toolkit for port-related socio-economic impacts: a review of socio-economic impact studies conducted for seaports. **Maritime Policy & Management**, v. 42, n. 5, p. 459-480, 2015.

EC - European Commission. **Paris agreement: climate action**. 2020. Disponível em: [https://ec.europa.eu/clima/policies/international/negotiations/paris\\_en#:~:text=The%20Paris%20Agreement%20sets%20out,support%20them%20in%20their%20efforts](https://ec.europa.eu/clima/policies/international/negotiations/paris_en#:~:text=The%20Paris%20Agreement%20sets%20out,support%20them%20in%20their%20efforts)

ECOPORTS. EcoPorts Tools. **Port Environmental Review System - PERS**. 2020. Disponível em: <https://www.ecoport.com/pers>

GALVÃO, C. B. **The Brazilian Port Development Policy**: a multidimensional approach of the 1993-2013 period. Dissertação de Doutorado em Ciências Sociais, PUC/SP, São Paulo, Brasil: 2017. Disponível em: <https://docplayer.com.br/58987001-Pontificia-universidade-catolica-de-sao-paulo-puc-sp.html>

GALVÃO, C. B.; ROBLES, L. T.; GUERISE, L. C. 20 years of port reform in Brazil: insights into the reform process. **Research in Transportation Business & Management**, v. 22, p. 153-160, 2017.

GALVÃO, C. B.; ROBLES, L. T.; GUERISE, L. C. The Brazilian seaport system: a post-1990 institutional and economic review. **Research in Transportation Business & Management**, v. 8, p. 17-29, 2013.

HOYLE, B. Global and local change on the port-city waterfront. **Geographical review**, v. 90, n. 3, p. 395-417, 2000.

HOYLE, B. The port-city interface: trends, problems and examples. **Geoforum**, v. 20, n. 4, p. 429-435, 1989.

IAPH - International Association of Ports and Harbors. **NGO Consultative Status**, 2020. Disponível em: <https://www.iaphworldports.org/about-iaph/history>

IMPERATIVES, S. **Report of the World Commission on Environment and Development: our common future**, 1987. Disponível em: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/document/s/5987our-common-future.pdf>

LEE, P. T.; FLYNN, M.; CHARTING, A. New paradigm of container hub port development policy: the Asian doctrine. **Transport Reviews: a Transnational Transdisciplinary Journal**, v. 31, n. 6, p. 791-806, 2011.

LIN, R.; TAN, J. Evaluation of port development based on the theory of the driving force and the law of entropy weight. **Procedia: Social and Behavioral Sciences**, v. 96, n. 6, p. 1774-1783, 2013.

MAYET, R. The EU Port Policy and Green Ports. **European energy innovation: connecting Europe's stakeholders in energy and transport**, out. 2017. Disponível em: <http://www.europeanenergyinnovation.eu/Articles/Autumn-2017/The-EU-port-policy-and-green-ports>

MILESKI, J., GALVÃO, C. B.; von ZHAREN, W. Port sophistication and country economic status: seaports as indicators of economic development. **Ocean Yearbook Online**, v. 30, n. 1, p. 541-563, 2016.

Ministério dos Transportes. **Principais portos marítimos e fluviais do Brasil**, 2013. Disponível em: <http://educacao.globo.com/artigo/portos-brasileiros.html>

MONIÉ, F.; VASCONCELOS, F. N. Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. **Confins: Revue franco-brésilienne de géographie/ Revista franco-brasileira de geografia**, 2012. DOI: <https://doi.org/10.4000/confins.7685>

MONIÉ, F.; VIDAL, S. S. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**, v. 40, n. 6, p. 975-995, 2006.

MONTEIRO, I. C. **Responsabilidade socioambiental como investimento estratégico de portos públicos**, 2019. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2019/12/2%C2%BA-%E2%80%93-RESPONSABILIDADE-SOCIOAMBIENTAL-COMO-INVESTIMENTO-ESTRAT%C3%89GICO-DE-PORTOS-P%C3%94BLICOS-ISABELLA-PEARCE-DE-CARVALHO-MONTEIRO.pdf>

NEVES, M. B. **Agenda ambiental do porto de Santos**: desafios e oportunidades na governança internacional das mudanças climáticas. (Tese de doutoramento em Direito Ambiental Internacional) – Universidade Católica de Santos - UNISANTOS, São Paulo, Brasil, 2015.

NOTTEBOOM, T. E.; RODRIGUE, J. P. Port regionalization: towards a new phase in port development. **Maritime Policy & Management**, v. 32, n. 3, p. 297-313, 2005.

PALLIS, A. A; VAGGELAS, G. K. Cruise shipping and green ports: a strategic challenge. *In: Green Ports Elsevier*, 2019. p. 255-273.

PALLIS, A.; VAGGELAS, G. **Cruise shipping and green ports**, 2019. DOI: 10.1016/B978-0-12-814054-3.00013-X

PETTIT, S. J.; BERESFORD, A. C. Port development: from gateways to logistics hubs. **Maritime Policy & Management**, v. 36, n. 3, p. 253-267, 2009.

PORTO, M. M.; TEIXEIRA, S. G. **Portos e meio ambiente**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

RAMALHO, A. B. **Avaliação do Índice de Desempenho Ambiental - IDA**. Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ. Gestão ambiental de portos organizados no Brasil. (Trabalho de Conclusão de Curso em Pós-Graduação em Análise Ambiental e Desenvolvimento Sustentável) – Centro Universitário de Brasília - UniCEUB/ICPD, Brasília, Brasil: 2015.

RIBEIRO, D. **O povo brasileiro**: a formação e o sentido do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

ROBLES, L. T.; LA FUENTE, J. M. **Logística reversa**: um caminho para o desenvolvimento sustentável. Curitiba: Intersaberes, 2019.

ROBLES, L. T.; NOBRE, M. **Logística internacional**: uma abordagem para integração de negócios. Curitiba: Intersaberes, 2016.

RODRIGUE, J. P.; NOTTEBOOM, T. The terminalization of supply chains: reassessing the role of terminals in port/hinterland logistical relationships. **Maritime Policy & Management**, v. 36, n. 2, p. 165-183, 2009.

SANCHEZ, R.; WILMSMEIR, G. Contextual port development: a theoretical approach. In: Coto-Millan, *et al.* (eds.), **Essays on Port Economics-Contribution to Economics**. Berlin Heidelberg: Springer-Verlag, 2010.

SATIR, T.; DOGAN-SAGLAMTIMUR, N. The protection of marine aquatic life: Green Port (EcoPort) model inspired by Green Port concept in selected ports from Turkey, Europe and the USA. **Periodicals of Engineering and Natural Sciences**, v. 6, n. 1, p. 120-129, 2018.

UNCTAD, Secretariat. Port marketing and the challenge of the third generation port. *In: United Nations Conference on Trade and Development*, Geneva: 1992.

UNCTAD, Secretariat. Technical note: fourth-generation port. **Ports Newsletter**, v. 11, p. 9-10, 1999.

UNESCAP - United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. **Integrating the Three Dimensions of Sustainable Development: a Framework and Tools**. Bangkok: 2015. Disponível em: <https://www.unescap.org/sites/default/files/Integrating%20the%20three%20dimensions%20of%20sustainable%20development%20A%20framework.pdf>

VASCONCELOS, F. N. **O desenvolvimento da interface cidade-porto de Vitória/ES do período colonial ao início do século XXI: uma cidade portuária?** (Tese de doutorado em Ciências Sociais). Programa de Estudos Pós-Graduados em Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo: 2011. Disponível em: <https://tede2.pucsp.br/handle/handle/3321>

VASCONCELOS, F. N. How locals perceive the urban port: the City-Port interface in Vitória/ES. **PortusPlus**, v. 5, n. 5, p. 1-11, 2015.

WILMSMEIER, G., MONIOS, J.; PÉREZ-SALAS, G. Port system evolution: the case of Latin America and the Caribbean. **Journal of Transport Geography**, v. 39, p. 208-221, 2014.

WOO, S. H.; PETTIT, S.; BERESFORD, A.; KWAK, D. W. Seaport research: a decadal analysis of trends and themes since the 1980s. **Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal**, v. 32, n. 3, p. 351-377, 2012.

WPSP - World Port Sustainability Program. **About the Program**, 2020. Disponível em: <https://sustainableworldports.org/about/>

YAHYA, N. B. Adopting a green port standard for world's sustainability. **Journal of Arts & Social Sciences**, v. 2, n. 2, p. 1-11, 2019.

*A centralidade dos  
trabalhadores portuários  
na prática portuária  
sustentável e na construção  
do Porto Verde<sup>64</sup>*

*Flavia Nico Vasconcelos*

*Kristianne Viher*

*Lucas Poltronieri Langen*

---

64 Este trabalho contou com apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa e Inovação no Espírito Santo - FAPES, por meio de Edital Universal. Agregamos ao texto fotos do Porto de Vitória (ES) do acervo do Observatório Cidade e Porto, são imagens produzidas pelas fotógrafas Julia Eugênia Guelli e Rosane Zanotti.

## INTRODUÇÃO

O olhar comumente lançando aos portos no Brasil enxerga o trabalho portuário como um dos fatores econômicos abstratos que podem ser ajustados arbitrariamente para maximização do lucro. Essa visão é também encontrada em outros portos ao redor do mundo.

Embora algum interesse tenha sido gerado em torno dos fluxos entre cidades e portos, podemos afirmar que houve uma “[...] atenção insuficiente aos componentes humanos dos portos” (NG *et al.*, 2014, tradução livre nossa). Como parte da linha de frente dos portos, os trabalhadores portuários são mais do que variáveis econômicas ou cidadãos aleatórios. Eles possuem um papel singular com potencial para impactar e mudar o ambiente de trabalho, ou seja, o porto.

A força de trabalho portuária exerce papel fundamental ao atuar diária e diretamente nos portos. Portos ao redor do mundo têm adotado discursos, políticas e práticas de sustentabilidade. Como pessoas que vivem e respiram trabalhando no espaço das docas, a presença de trabalhadores nos portos é aspecto essencial para garantir que a cultura e o senso de comunidade portuária existam, incluindo a introdução da consciência ambiental e prática sustentável.

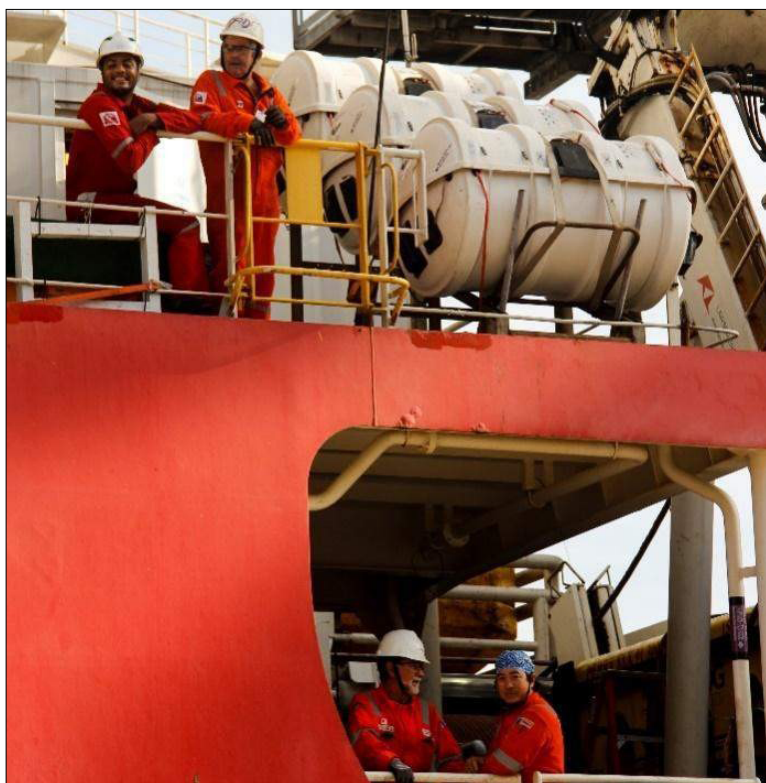
Nesse estudo qualitativo e analítico, destacamos como os trabalhadores portuários são relevantes na trilha do porto para implementação de práticas sustentáveis e sua transformação em Porto Verde. O referencial bibliográfico da geografia marítima serviu como embasamento teórico. Fizemos também observação ativa junto à “parede” – local de escalação de trabalhadores portuários do Porto de Vitória –, durante realização de pesquisa qualitativa sobre os conhecimentos de sustentabilidade dos trabalhadores portuários, no segundo semestre de 2015, com a participação de pesquisadores do Observatório Cidade e Porto.

Consideramos as práticas de sustentabilidade nos portos marítimos, a mudança de cultura entre os trabalhadores portuários e o

impacto que os trabalhadores podem ter na implementação bem-sucedida das práticas portuárias.

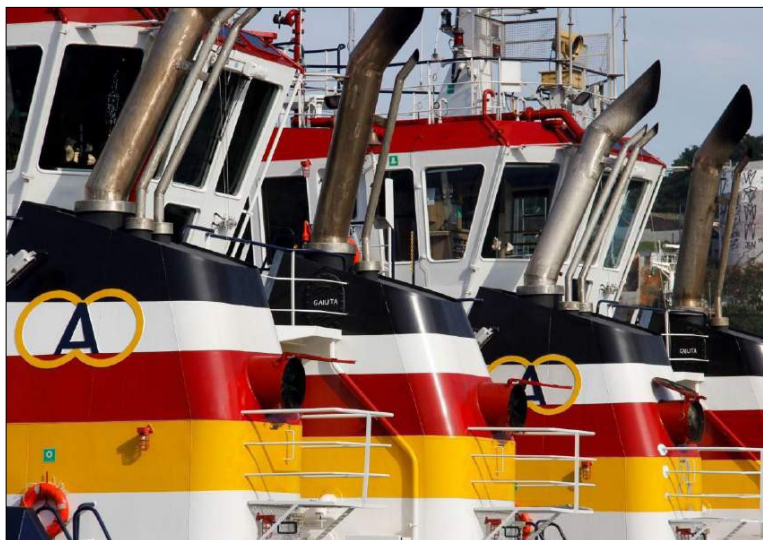
Organizamos o texto em três partes. Na primeira, discutimos a tendência internacional de constituição de Portos Verdes. A seguir, focamos no papel fundamental dos trabalhadores portuários para a adoção das boas-práticas necessárias para que o porto avance nas medidas de sustentabilidade. Finalmente, apresentamos algumas considerações sobre os trabalhadores portuários brasileiros, em especial do Porto de Vitória (Figuras 1 e 2).

Figura 1 - Trabalhadores portuários em navio atracado no Porto de Vitória/ES (2019).



Fonte: Acervo do Observatório Cidade e Porto. A autoria de Júlia Eugênia Guelli.

Figura 2 - Embarcações no Porto de Vitória/ES (2019).



Fonte: Acervo Observatório Cidade e Porto. Autoria de Júlia Eugênia Guelli.

## SUSTENTABILIDADE E O TRILHAR POR UM PORTO VERDE

A adoção de medidas de caráter sustentável pelos portos é relativamente nova e vem em resposta a fortes evidências de que a indústria marítima é uma grande poluidora e com consideráveis impactos na mudança climática. Esse redirecionamento em prol de práticas sustentáveis não é exclusivo dos portos. O mundo está se tornando cada vez mais consciente da necessidade de usar fontes e métodos energéticos mais limpos. Na indústria marítima, essa tendência ficou evidente em 4 áreas principais: poluição do ar, emissões de gases de efeito estufa, danos no litoral e atividades terminais (HALL, 2007).

O aspecto da sustentabilidade relacionado ao transporte marítimo mais explorado parece ser o da qualidade do ar. Foi estabelecida uma ligação direta entre as emissões decorrentes das chaminés dos navios cargueiros e os níveis de contaminantes atmosféricos encontrados nos portos onde esses navios atracam. Os compostos

detectados como emissões nocivas associadas às atividades portuárias incluem óxidos nitrosos, óxidos de enxofre, dióxido de enxofre, monóxido de carbono, dióxido de carbono, gases de efeito estufa, particulados e compostos orgânicos voláteis (HAN, 2010; HALL, 2010; CHANG, 2012; MCARTHUR, 2013).

Dados mostram que 70% de todas as emissões relacionadas ao transporte marítimo ocorrem a 400 km<sup>2</sup> da costa litorânea (EYRING, 2010), sendo que essas resultam em 60.000 mortes prematuras anualmente (YAU, 2013). Além da poluição ao longo da costa, os danos físicos ocorrem sob a forma de degradação do solo mediante construções, drenagens e outras práticas do transporte marítimo (LIRN, *et al.*, 2013; HIRANANDANI, 2014). Esses danos, juntamente com o aumento do nível do mar atribuído à mudança climática, são particularmente preocupantes para os portos em virtude de sua dependência dos litorais (BECKER, *et al.*, 2012-2013).

Além disso, as atividades nos terminais portuários mudaram radicalmente com o advento da containerização. A chegada de contêineres pré-carregados no porto resultou na realocação de instalações de armazenamento e transporte para além dos tradicionais limites portuários situados no litoral. Provocou tanto uma mudança na operação portuária, como também no próprio papel do porto. Os portos fortaleceram-se como portas de entrada e como centros logísticos associados à dispersão de mercadorias para o interior do território (HALL, 2007). Essas mercadorias, que podem incluir materiais perigosos, devem ser manuseadas de maneira ambientalmente amigável para evitar a contaminação do solo tanto no porto quanto durante sua transferência para o destino (HIRANANDANI, 2014). Outras ameaças podem surgir do uso de caminhões, locomotivas e equipamentos *off-road*, todos esses são fontes de poluição atmosférica e ameaças ao solo por possíveis vazamentos (BAILEY; SOLOMON, 2004).

As respostas de portos e navios às ameaças iminentes vão desde mudanças nas práticas nas docas e áreas secas até a adoção de novas tecnologias e processos nos próprios navios. Esse redirecionamento

pode ser visto, por exemplo, nos planos para uso do solo pelo Porto de Vitória, que revisou os processos de manuseio de óleo buscando reduzir potenciais derramamentos, ameaças ao meio ambiente e as poluições visual e atmosférica ligados ao transporte de petróleo (VASCONCELOS, 2014). Casos mais recentes apontam para a adoção de novas tecnologias que acabam por prover ao porto a alcunha de *smart ports*.

Deve-se notar que, embora a implementação da containerização tenha levado à universalização dos métodos de realização do trabalho nos portos, as medidas de sustentabilidade não foram igualmente adotadas ao redor do mundo (COMPTOIS; SLACK, 2007). Assim, para continuarmos no exemplo específico mencionado, enquanto o Porto de Vitória concentrou esforços na minimização da contaminação por petróleo, o mesmo pode não ser verdade para outros portos públicos ou portos vizinhos. Da mesma forma, a adoção de uma medida específica – no exemplo, o transporte de óleos pelo Porto de Vitória – não implica necessariamente a adoção de um plano de sustentabilidade ou mesmo compromisso com o cumprimento de diretrizes legais.

Os navios, por outro lado, se movem pelo mundo e, portanto, as modificações que fazem afetam todos os seus portos de sua escala. Os portos se beneficiam de modificações nos motores, instalações de lavagem, conversões do sistema de combustível em Gás Natural Líquido (GNL) e até mesmo na redução de emissões através da experimentação de embarcações com tecnologias de captura de energia, como as asas de vela, que buscam capturar e armazenar energia eólica durante a navegação (YANG, *et al.*, 2012; GRITSENKO, YLISKY-LÄ-PEURALAHTI, 2013; SOTO, 2010). Esses avanços podem ser planejados juntos e de forma colaborativa, como a oferta de energia em terra para os navios através de adaptações nos terminais portuários – conhecido como *Onshore Power Supply* ou *Cold Ironing* – permitindo, assim, a completa eliminação do uso de motores auxiliares enquanto os navios estão atracados.

Enquanto algumas dessas mudanças são realizadas voluntariamente por empresas de transporte com iniciativas ambientais responsáveis incorporadas em seus planos de negócios, outras estão respondendo a programas de incentivos oferecidos pelos portos, onde eles podem obter redução das taxas em troca de comprovar a implementação dessas mudanças (ACCIARO, 2014). Wang *et al.* (2007) observam que as empresas marítimas – de embarcações e portos – começaram a adotar medidas de responsabilidade ambiental como um método, certamente para ganhar diferencial competitivo.

A fixidez dos portos tradicionais cedeu à flexibilidade do transporte marítimo em contêineres intermodais. Particularmente em uma era de recessão no denominado período de pós-crise econômica de 2008, buscou-se por qualquer vantagem competitiva disponível. As cadeias de suprimentos globais avançaram bastante em sua dinâmica espacial e funcional. Mas, as práticas de sustentabilidade tiveram muito pouco espaço em uma agenda dominada pela eficiência, produtividade, aumento da concorrência, redução da burocracia, parco investimento público, avanços nas formas de gestão e redimensionamento das organizações. Mediante esse cenário, Ng e Liu (2010) chamam atenção à necessidade do porto “ser verde”. Pavlic (2014) define Porto Verde – ou *green port* – como “[...] um produto da estratégia de longo prazo para o desenvolvimento sustentável e ecológico da infraestrutura portuária” (PAVLIC, 2014, p. 935).

Em vários lugares ao redor do mundo, cidadãos conscientes da situação ambiental demandam e manifestam preocupações variadas ou até exigindo respostas a questões de interesse comum, como a crise do aquecimento global e o apelo por produtos mais sustentáveis e entrega de produtos de forma mais sustentável. Em Vitória, por exemplo, um grupo de arquitetos-urbanistas ativos junto ao poder público municipal demandaram do Porto de Vitória acesso visual à água, o que resultou em mudanças estruturais no porto, aumentando as linhas de visibilidade entre as faixas de pedestres e ciclistas à beira-mar.

Embora a mentalidade ambiental de empresas seja, em parte, resposta às pressões sociais impostas pelos consumidores, essa pressão é altamente regionalizada, resultando em uma colcha de retalhos desigual no desenvolvimento das ações de sustentabilidade. A falta de consistência nas práticas ambientais ao redor do mundo reflete as inconsistências existentes nos locais de trabalho. As desigualdades na implementação de ações sustentáveis são agravadas pelo movimento ambiental dominante, que conserva uma divisão entre lutas trabalhistas e ambientais.

## TRABALHADORES PORTUÁRIOS NA TRILHA PELO PORTO VERDE

Historicamente, o trabalho nas docas era uma tarefa difícil envolvendo força física e muito trabalho manual. O advento da contêinerização, juntamente com os avanços da tecnologia, alteraram esse cenário drasticamente. À medida que a contêinerização cresceu, os trabalhadores portuários viram suas funções mudarem.

Os contêineres são padronizados e medidos em unidades equivalentes a vinte pés, denominada *Twenty feet Equivalent Unit* (TEU), com tamanho que varia do TEU padrão até 53 pés de comprimento e 9,5 pés de altura. Seu manuseio se dá da mesma maneira, independentemente de serem transportados de trem, caminhão ou navio (HALL, 2009). Essa uniformidade no manuseio é, em grande parte, devido a uma cavilha (pino) de trava universal (MA, *et al.*, 2014). As mercadorias tornaram-se ‘carga discricionária’ (JAFFEE, 2010), que pode ser manuseada em praticamente qualquer porto do mundo, desde que possua a infraestrutura adequada’ Ou seja, ao contrário das cargas de grãos que exigem equipamentos específicos para carga e descarga e ternos numerosos, cargas em contêineres podem ser manuseadas da mesma maneira universalmente e requerem menor quantidade de trabalhadores (Figura 3).

Figura 3 - Avenida Beira-mar, Baía de Vitória e ao fundo navio de contêineres no Porto de Vitória no município de Vila Velha (2020).



Fonte: Acervo do Observatório Cidade e Porto, fotografia de Rosane Zanotti.

Dentre os benefícios decorrentes da containerização estão a concorrência entre os portos e os avanços no planejamento logístico. Paradoxalmente, também reforçou a importância dos trabalhadores portuários: variável central à competição portuária pela atração de cargas está na eficiência da circulação de cargas e, desse modo, da produtividade do trabalho ou exercício do labor portuário. Os trabalhadores portuários acabam por impactar na geografia dos portos, tal como é visto pela influência dos sindicatos da costa leste dos Estados Unidos (BONACICH; WILSON, 2008). Esses sindicatos se uniram para facilitar a transição do trabalho para a chegada dos contêineres, protegeram seus direitos e se adequaram à nova realidade levando em consideração diferenças regionais. A combinação de unidade e diversidade resultou no aumento do comércio global, bem como na colaboração em torno da mudança das práticas no local de trabalho.

Contudo, enquanto a containerização já mantém raízes bem estabelecidas nos portos ao redor do mundo, a falta de uniformidade na

implementação internacional das medidas de sustentabilidade portuária se reflete em práticas variadas no exercício do trabalho portuário.

Questões de trabalho, classe e poder econômico são ignoradas na busca de um foco político que priorize a preservação da natureza sobre as conexões sociais dos trabalhadores. Independentemente de seus interesses, preocupações, autoconhecimento cultural ou total incapacidade de separar o trabalho dos danos ambientais que o acompanham, os trabalhadores portuários geralmente passam despercebidos na discussão e prática sustentável junto aos portos (ROSS; SAVAGE, 2012).

Grave negligência, já que as práticas de sustentabilidade devem ser implementadas com a participação dos indivíduos para que sejam bem-sucedidas. Afinal, os indivíduos são diretamente responsáveis pela execução dos planos e ações de sustentabilidade. A agência humana desempenha papel no consumo e entrega de produtos ecológicos, bem como no exercício do trabalho à beira-mar. A agência de cada indivíduo o leva a fazer escolhas todos os dias – opções como trabalhar ou não, aplicar o conhecimento que adquiriu ou não e, o mais importante neste estudo, seguir um novo procedimento destinado à sustentabilidade portuária ou não. Hall & Jacobs (2012) dissecam essa agência, mostrando que a natureza urbana dos portos propicia uma aglomeração de conhecimentos especializados e mão de obra qualificada, que propiciam uma resposta mais positiva à sustentabilidade ambiental portuária.

Em contraste com a escala global pela qual a transmissão de cultura e ideias é aceita como em curso (HILLING; HOYLE, 1984), os trabalhadores portuários operam em uma escala muito menor; a saber, do indivíduo e da empresa/porto. As culturas locais são formadas a partir das interações e camaradagem que ocorrem entre os trabalhadores nas docas e à medida que concluem suas tarefas diárias, ao mesmo tempo criam relacionamentos e amizades que vão além das relações profissionais. Nessa escala, o valor dos trabalhadores se torna visível, pois os ambientes sociais são percebidos e atuam

na constituição de significados para os indivíduos (VANOUTRIVE, 2012). A constituição de uma identidade portuária e de uma cultura própria diferenciam os trabalhadores portuários dos demais fatores econômicos (capital e terra). Herod (2012) analisa como o cenário do trabalho é impactado pelas necessidades sociais e biológicas dos trabalhadores, diferenciando-os do capital (HEROD, 2012).

Essa diferença, no entanto, é frequentemente ignorada. Coates (2002) sugere que o trabalho portuário é o elo mais fraco da conexão entre eficácia e eficiência portuárias, e que os trabalhadores portuários têm a responsabilidade de melhorar continuamente sua produtividade para ajudar a alcançar os resultados econômicos desejados. Ao fazê-lo, Coates (2002) diminui os trabalhadores a uma unidade econômica a ser explorada, ao mesmo tempo em que enfatiza, embora não intencionalmente, a importância da escala do indivíduo e da força de trabalho no porto.

Como indivíduos, os trabalhadores têm a capacidade de pensar e fazer escolhas pessoais sobre qual e como trabalho farão. Eles trazem consigo ideias, pensamentos, emoções e ideologias políticas que moldam tanto o trabalho que realizam, como as interações que mantêm com as pessoas e coisas ao seu redor. McMorran (2012) aponta para as nuances de estudos na escala do indivíduo – o trabalhador portuário –, sugere que o estudo nessa escala é fundamental para obter uma compreensão geral do impacto dos trabalhadores e que desempenham um papel fundamental na execução do trabalho junto ao porto. Vendo os trabalhadores como corpos dóceis ou fatores econômicos abstratos, McMorran (2012) sugere que o local de trabalho tem potencial criativo e é um espaço em constante mudança.

Essa percepção de mudança do espaço é particularmente relevante no contexto das tendências ambientais que vemos ocorrer nos portos modernos para tornarem suas práticas mais ecológicas. Espelhando o papel que os trabalhadores portuários desempenharam, por meio de seus sindicatos, em adotar a containerização e modelar as geografias dos portos, parece provável que se mostrem parte

integrante do êxito do esverdeamento do porto – do Porto Verde. Dessa maneira, um melhor entendimento das conexões diretas entre os trabalhadores e a sustentabilidade precisa ser incorporado para abraçar completamente a sustentabilidade nos portos, principalmente se quisermos distinguir entre *greenwashing* e Porto Verde.

A diferença entre *greenwashing* e prática sustentável tem impactos importantes no trabalho realizado à beira-mar. O primeiro diz introduzir no discurso a sustentabilidade, mas não avança para mudanças efetivas. Como não há mudanças reais, o trabalho realizado pelos trabalhadores portuários não é afetado, pois as práticas e procedimentos não se alteram. Já a prática sustentável no trilhar para se tornar um Porto Verde implica mudanças concretas de políticas e procedimentos que devem ser de fato implementados no porto.

Ao definir uma estrutura de avaliação das *Green Shipping Practices* (SPG), Lai (2011) ignorou os trabalhadores portuários no exame das forças institucionais que desempenham papel na implementação bem-sucedida dos SPG. O autor viu o trabalho portuário simplesmente como um mecanismo da cadeia logístico-portuária.

Pavlic (2014), ao contrário, demonstra que o maior desafio na implementação bem-sucedida de mudanças é encontrado no empoderamento dos trabalhadores. A obtenção de melhorias duradouras do desempenho portuário requer a adesão de seus funcionários. Como a transformação do porto em um Porto Verde exige a implementação bem-sucedida de políticas e práticas de sustentabilidade, é imperativo que os trabalhadores portuários incorporem as novas práticas em seu trabalho diário. Afinal, se a implementação de novas políticas ambientais for atendida com falta de entendimento, sua adoção generalizada será impedida (LAI, 2011). É, portanto, essencial entender como os trabalhadores portuários disseminam e absorvem novas informações e como a cultura na qual eles operam influencia no comprometimento com as novas práticas junto aos portos.

## APONTAMENTOS SOBRE OS TRABALHADORES PORTUÁRIOS DO PORTO DE VITÓRIA/ES

Vitória é um desses ambientes urbano-portuários que tende a concentrar mão de obra com habilidades e conhecimentos qualificados no exercício do trabalho portuário. Localizada em uma área urbana da costa brasileira, a história de Vitória remete ao ano de 1551, quando foi fundada em uma pequena ilha em uma baía na foz do Rio Santa Maria.

O Porto de Vitória está situado no centro físico e econômico histórico da cidade, conhecido como "Centro", e ocupa uma área urbana ao longo da Baía de Vitória. Além da presença de moradores, um volume expressivo de veículos circula entre os municípios vizinhos, especialmente Serra, Cariacica e Vila Velha, que junto da capital fazem parte da Região Metropolitana. Em frente ao Porto está o Palácio Anchieta, sede do Governo do Estado, atribuindo prestígio local à área.

Apesar da importância histórica do Porto e do significado local e político de Vitória como capital do Estado do Espírito Santo, a presença da atividade portuária recebe pouco valor relativo. Há falta de políticas públicas que reconheçam e protejam o porto como um importante ativo cultural para a cidade. Em vez de abraçar o patrimônio do Porto, ele é lembrado nas políticas públicas apenas como porta de entrada/saída de produtos e mercadorias, um espaço isolado de transações econômicas e um elo da cadeia logística.

Ao não abordar a importância histórica e cultural do desenvolvimento do porto em favor de um foco estritamente econômico, as políticas públicas ignoram as complexas relações simbióticas e interdependentes que ocorrem entre o espaço urbano e o portuário, entre a cidade e o porto (HALL; JACOBS, 2012). Essas relações têm grande importância como fundamento da interconectividade entre o porto e as regiões ao redor, com influências que se movem entre região e porto (NG; LIU, 2010). O processo de atração e gerenciamento de

fluxos no qual essas influências existem é dinâmico e envolve um conjunto variado e complexo de atores, como os trabalhadores portuários.

O trabalho portuário no Brasil é uma herança cultural, marcada por conhecimentos passados de pai para filho. A maioria dos trabalhadores portuários está relacionada a outros trabalhadores portuários e, como tal, existem fortes laços familiares ou de amizade entre eles. A transmissão destes conhecimentos cria um ambiente cujas identidades estão pessoal e profissionalmente fortemente ligadas ao porto. Há também um elemento de nostalgia que passa entre gerações. A nostalgia, que assume a forma de apego idealizado ao passado, molda os entendimentos do ambiente. As memórias coletivas se combinam para estabelecer uma identidade que é compartilhada pelos membros do grupo (JOBSON, 2014).

Uma história de luta pelos direitos trabalhistas pode ter resultado em uma unificação nostálgica entre os trabalhadores portuários do Porto de Vitória. Essa unificação foi renovada em 2013, em resposta à Lei de Modernização dos Portos (Lei 8.630/1993); uma lei que esperava aumentar a eficiência portuária e impulsionar a competitividade dos portos brasileiros por meio da melhoria da infraestrutura. Embora o processo de modernização portuária estivesse focado na produtividade econômica, teve impactos culturais no trabalho nas docas.

Mudança importante trazida pela Lei de Modernização dos Portos foi a criação do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO). O OGMO mudou a forma de alocação de trabalhadores portuários nos serviços disponíveis, rompendo com a dinâmica de escolha direta entre os próprios pares – quando prevaleciam relações de parentesco ou amizade. Além disso, contribuiu para a atualização profissional através da inscrição obrigatória em treinamentos.

Pesquisa de campo realizada na “parede” – local físico de escalção situado no Armazém 2 do Porto de Vitória –, em 2017, revelou que os trabalhadores portuários reconhecem o impacto do trabalho que desempenham no meio ambiente (Figura 4). O OGMO é

lembrado como a única fonte de conhecimentos e treinamentos sobre meio ambiente, sobretudo pelo evento anual Semana do Trabalhador Portuário. Ainda que lembrem que há treinamentos específicos para o quesito ambiental, são os aspectos saúde e segurança do trabalho que ganham maior ênfase. Logo, associam a colocação da lona sobre os caminhões como um requisito para preservação da saúde, apenas indiretamente com relevância ambiental. Em suas falas, lembram da movimentação de cargas perigosas, comentam sobre derramamento de cargas – como fertilizantes –, dos resíduos, pó e minério que são levados pelo vento, bem como a introdução da fiscalização das áreas portuárias (VASCONCELOS, *et al.*, no prelo).

Figura 4 - Trabalhadores portuários aguardando escalação no Porto de Vitória/ES (2011).



Fonte: Acervo e autoria Rosane Zanotti.

Outro impacto relevante foi a introdução do concurso público como forma de acesso. As conexões familiares anteriores asseguravam a disponibilidade de vagas para membros da família trabalhadora. Pelo sistema de concurso público os novos trabalhadores portuários

podiam ser contratados pelo OGMO independente de qualquer transferência prévia do conhecimento e saber-fazer que acontecia entre gerações. Os efeitos de mudanças como essas não se limitam ao Brasil, são encontrados em todo o mundo. Hall (2009) identifica alterações semelhantes também nos Estados Unidos, onde se observa um local de trabalho cada vez mais diversificado, com crescente variação étnica e com trabalhadores com níveis crescentes de formação educacional.

Um efeito colateral negativo foi que a paixão pelo trabalho portuário foi lentamente sendo superada por um senso de dever e uma rotina de trabalho comum compartilhada por profissionais em qualquer área. O forte sentimento de orgulho que fluía através das famílias foi substituído pela obrigação de concluir a tarefa.

Os sindicatos, por outro lado, continuaram a desempenhar um importante papel como local de discussões e de lutar pelos direitos dos trabalhadores portuários. De acordo com Miller (1969), certas condições amplamente prevalentes nas docas produzem uma cultura portuária universal – uma subcultura dentro de uma cultura. Trabalhadores portuários em todo o mundo, mas mais especificamente em todo o Brasil, compartilham preocupações comuns que os unem.

Em Vitória, existem 12 sindicatos portuários representados por uma entidade chamada *Intersindical Portuária*. Como as identidades ligadas ao porto passam do pessoal para o profissional, os trabalhadores portuários passam agora menos tempo engajados nas atividades de construção da comunidade portuária em relação ao período pré Lei de Modernização dos Portos. O sindicato, no entanto, fornece um *locus* para os trabalhadores portuários manterem seu senso de comunidade, proporcionando um espaço tanto físico quanto mental no qual os trabalhadores portuários podem compartilhar seus pensamentos, interesses e perpetuar a cultura portuária (DIÉGUEZ, 2007). A independência e a solidariedade proporcionadas pelo sindicato continuam sendo parte importante de uma cultura portuária singular.

As preocupações comuns que unem os trabalhadores portuários incluem: a natureza casual do emprego à beira-mar; o trabalho

excepcionalmente árduo, juntamente com os perigos que o acompanham; a substituição do trabalho que antes era amplamente variável pela padronização do trabalho em contêiner; a falta de hierarquia entre os trabalhadores e a falta adicional de associação regular com o empregador; a interação e o contato contínuos com marinheiros estrangeiros e suas ideias, bem como com o manuseio de mercadorias estrangeiras; e a crença compartilhada de que sua posição nas hierarquias sociais é a de um grupo de baixo *status* (MILLER, 1969). As semelhanças dessas condições entre os portos brasileiros facilitam a empatia e as conexões entre os trabalhadores das docas em vários locais do país.

O estudo de caso do Porto de Vitória fornece evidências da necessidade de adesão dos trabalhadores portuários e da importância do indivíduo na implementação bem-sucedida de uma política ou iniciativa ambiental. Podemos exemplificar na observação da operacionalização diária da Lei n.9966/2000, que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional.

Em resposta à Lei, a autoridade portuária Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) estabeleceu manuais e diretrizes para procedimentos nas áreas portuárias contendo instruções detalhadas para a gestão dos riscos apontados na Lei. Vasconcelos (2014) compartilha as constatações de Vianna (2009) de que a aplicação das diretrizes foi inconsistente. Vianna analisou especificamente a manutenção de maquinário e observou que a falta de uniformidade na aplicação das boas práticas provocou a contaminação do solo. Uma inspeção mais aprofundada pelo Instituto Estadual de Meio Ambiente (IEMA), órgão autônomo responsável pela implementação de políticas estaduais no Espírito Santo, mostrou resultados semelhantes: apesar da vigência da Lei, do devido apoio por políticas ambientais locais estatais e existência das diretrizes por parte da autoridade portuária, sua aplicação não se dava de forma consistente por parte dos

funcionários que trabalham no porto e os resultados desejados não puderam ser alcançados.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os trabalhadores portuários desempenham um papel fundamental na formação da zona portuária. A agência pessoal oferece a esses trabalhadores a capacidade de impactar individualmente na eficácia das políticas e práticas de sustentabilidade, seja através da sua aplicação ou rejeição. Compreender os trabalhadores portuários a partir de um corte especificamente econômico desprovido de influências culturais é retirar deles essa agência.

Enquanto o porto desempenha um papel fundamental no desenvolvimento de relações interculturais e na transmissão de ideais culturais, na linha de frente dessas interações estão os trabalhadores portuários (HALL, 2007). Como porta de entrada, além da troca de mercadorias, o porto também permite a mudança de moral, valores e ideias, à medida que são transportadas globalmente e compartilhadas entre as pessoas que trabalham no setor marítimo. Ao abraçar ou rejeitar novos pensamentos, práticas e tecnologias, os trabalhadores portuários afetam diretamente a implementação de práticas sustentáveis dentro de um porto.

A prática bem-sucedida de ações de sustentabilidade no porto exige o reconhecimento dos motivadores que impulsionam a adesão (ou não) destas políticas na escala local, dos indivíduos. No Porto de Vitória, assim como em outros portos brasileiros, ainda não há as bases necessárias para constituirmos Portos Verdes. Seja pela falta de paixão por questões ambientais ou parca consciência ambiental por parte daqueles que ocupam posições de liderança à beira-mar (VASCONCELOS, 2014), seja pela longa trilha que precisará ser caminhada pelos trabalhadores portuários em termos de construção de conhecimentos e constituição de práticas.

Os Portos Verdes e o redirecionamento dos portos para adoção de políticas e práticas sustentáveis constituem mudanças em curso no sistema portuário internacional. Quando os trabalhadores portuários forem tratados como centrais a essa transformação, observaremos a consolidação de uma nova cultura portuária e avançaremos substancialmente para a real adoção de práticas sustentáveis dentro dos portos.

## REFERÊNCIAS

ACCIARO, M., *et al.* Environmental sustainability in seaports: a framework for successful innovation. **Maritime Policy & Management**, v. 41, n. 5, p. 480-500, 2014.

BAILEY, D.; SOLOMON, G. Pollution prevention at ports: clearing the air. **Environmental Impact Assessment Review**, v. 24, n. 7-8, p. 749-774, 2004.

BECKER, A., *et al.* Climate change impacts on international seaports: knowledge, perceptions and planning efforts among port administrators. **Climatic Change**, v. 110, n. 1-2, p. 5-29, 2012.

BECKER, A. H., *et al.* A note on climate change adaptation for seaports: a challenge for global ports, a challenge for global society. **Climatic Change**, v. 120, n. 4, p. 683-695, 2013.

BONACICH, E.; WILSON, J. B. **Getting the goods**: ports, labor and the logistics revolution. Cornell University Press, 2008.

CHANG, C. C.; WANG, C. M. Evaluating the effects of green port policy: case study of Kaohsiung harbor in Taiwan. **Transportation Research Part D: Transport and Environment**, v. 17, n. 3, p. 185-189, 2012.

COATES, J. D. The role of ports and longshore labor in global trade. **World Trade**, v. 15, n. 12, p. 34, 2002.

COMPTOIS, C; SLACK, B. **Restructuring the maritime transportation industry**: global overview of sustainable development practices. Montréal: 2007.

DIÉGUEZ, C. A. **De OGMO (Operário Gestor de Mão de Obra) para OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra)**: modernização e cultura do trabalho no Porto de Santos. Tese de Doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2007.

EYRING, V., *et al.* Transport impacts on atmosphere and climate: Shipping. **Atmospheric Environment**, v. 44, n. 37, p. 4735-4771, 2010.

GRITSENKO, D.; YLISKYLÄ-PEURALAHTI, J. Governing shipping externalities: Baltic ports in the process of SOx emission reduction. **Maritime Studies**, v. 12, n. 1, p. 87-96, 2013.

HALL, P. V. Container ports, local benefits and transportation worker earnings. **GeoJournal**, v. 74, n. 1, p. 67-83, 2009.

HALL, P. V. Seaports, urban sustainability and paradigm shift. **Journal of Urban Technology**, v. 14, n. 2, p. 87-101, 2007.

HALL, P. V.; JACOBS, W. Why are maritime ports (still) urban and why should policy-makers care?. **Maritime Policy & Management**, v. 39, n. 2, p. 189-206, 2012.

HALL, W. J. Assessment of CO<sub>2</sub> and priority pollutant reduction by installation of shoreside power. **Resources, Conservation and Recycling**, v. 54, n. 7, p. 462-467, 2010.

HAN, C-H. Strategies to reduce air pollution in shipping industry. **The Asian Journal of Shipping and Logistics**, v. 26, n. 1, p. 7-29, 2010.

Herod, A. On the transparency and opacity of the economic landscape. **Labor History**, v. 53, p. 279-284, 2012. DOI: 10.1080/0023656X.2012.679404.

HILLING, D.; HOYLE, B. **Seaport systems and spatial change: technology, industry, and development strategy**. Chirchester, UK: 1984.

HIRANANDANI, V. Sustainable development in seaports: a multi-case study. **WMU Journal of Maritime Affairs**, v. 13, n. 1, p. 127-172, 2014.

JAFFEE, D. Labor and the geographic reorganization of container shipping in the US. **Growth and Change**, v. 41, n. 4, 2010.

JOBSON, R. Blue Labour and nostalgia: the politics of tradition. **Renewal: a Journal of Labour Politics**, v. 22, n. 1/2, p. 102-117, 2014.

LAI, K-H., *et al.* Green shipping practices in the shipping industry: Conceptualization, adoption, and implications. **Resources, conservation and recycling**, v. 55, n. 6, p. 631-638, 2011.

LIRN, T-C.; JIM WU, Y-C.; CHEN, Y. J. Green performance criteria for sustainable ports in Asia. **International Journal of Physical Distribution & Logistics Management**, v. 43, n. 5-6, p. 427-451, 2013.

MA, S., *et al.* 3D irregular object recognition for twist-lock handling system. In: **The 26<sup>th</sup> Chinese Control and Decision Conference (2014 CCDC)**. IEEE, 2014. p. 2729-2734.

MCARTHUR, D. P.; OSLAND, L. Ships in a city harbour: an economic valuation of atmospheric emissions. **Transportation Research Part D: Transport and Environment**, v. 21, p. 47-52, 2013.

MCMORRAN, C. Practising workplace geographies: embodied labour as method in human geography. **Area**, v. 44, n. 4, p. 489-495, 2012.

MILLER, R. C. The dockworker subculture and some problems in cross-cultural and cross-time generalizations. **Comparative studies in society and history**, v. 11, n. 3, p. 302-314, 1969.

NG, A. Y., *et al.* Port geography at the crossroads with human geography: between flows and spaces. **Journal of Transport Geography**, v. 41, p. 94, 2014.

NG, A. Y.; LIU, J. J. The port and maritime industries in the post-2008 world: challenges and opportunities. **Research in Transportation Economics**, v. 27, n. 1, p. 1-3, 2010.

NG, A. Y.; PALLIS, A. A. Port governance reforms in diversified institutional frameworks: generic solutions, implementation asymmetries. **Environment and Planning A**, v. 42, n. 9, p. 2147-2167, 2010.

PAVLIC, B., *et al.* Sustainable port infrastructure, practical implementation of the green port concept. **Thermal Science**, v. 18, n. 3, 2014.

ROSS, S.; SAVAGE, L. (eds.). **Rethinking the politics of labour in Canada**. Fernwood: 2012.

SOTO, J. F., *et al.* Alternative sources of energy in shipping. **The journal of navigation**, v. 63, n. 3, p. 435-448, 2010.

VANOUTRIVE, T. Scale and the workplace as level of analysis in transport geography. **Belgeo: Revue Belge de Géographie**, p. 1-39, 2012.

VASCONCELOS, F. N. Os desafios da legislação ambiental para os Portos: a interface ambiental no Porto de Vitória/ES. *In: Anais APPUrbana*. Belém: 2014.

WANT, J.; OLIVIER, D.; NOTTEBOOM, T.; SLACK, B. (eds.): **Ports, cities, and global supply chains**. Aldershot, UK: 2007.

YANG, Z. L., *et al.* Selection of techniques for reducing shipping NO<sub>x</sub> and SO<sub>x</sub> emissions. **Transportation Research Part D: Transport and Environment**, v. 17, n. 6, p. 478-486, 2012.

YAU, P. S., *et al.* Contribution of ship emissions to the fine particulate in the community near an international port in Hong Kong. **Atmospheric Research**, v. 124, p. 61-72, 2013.

*O papel econômico dos rios na ocupação do sul capixaba e do norte fluminense a partir de pólos regionais: os casos de Campos dos Goytacazes e Cachoeiro de Itapemirim*<sup>65</sup>

*Eneida Maria Souza Mendonça  
Teresa de Jesus Peixoto Faria  
Tainah Virgínia Cypriano Penna*

---

65 Este artigo foi realizado a partir de pesquisas com apoio financeiro da FAPES, FAPERJ, CNPq e CAPES e seu conteúdo encontra-se parcialmente publicado em Faria, Quinto Jr. e Penna (2017).

## INTRODUÇÃO

Estudos recentes demonstraram o potencial do litoral sul capixaba e norte fluminense no âmbito logístico, siderúrgico, metalúrgico nacional e multinacional com vistas à instalação de portos e de empreendimentos industriais de grande porte (BITENCOURT, 2013). As atividades relacionadas à extração de petróleo na Bacia de Campos no Estado do Rio de Janeiro e as descobertas que incluíram o Espírito Santo no vasto domínio do pré-sal, aguçaram essa visada empreendedora para a região litorânea destes dois estados brasileiros. Em estudos anteriores, buscou-se tratar dos impactos a serem gerados pelos respectivos empreendimentos (BITENCOURT, 2013), da diversidade de situações quanto à utilização dos *royalties* pelos municípios (MENDONÇA; AZEVEDO, 2013) e da transformação da paisagem dos municípios litorâneos (MENDONÇA; GOLTARA, 2012). Na sequência daqueles estudos, este artigo busca destacar o papel histórico dos rios brasileiros, tendo como objeto os rios Itapemirim e Paraíba do Sul, que deságuam respectivamente no litoral sul capixaba e norte fluminense. Esses se constituíram, ao longo do tempo, em importantes elementos da paisagem, mas também em fundamentais vetores de transporte e fontes de abastecimento de água, favorecendo a instalação de promissores centros urbanos em suas margens, como Campos dos Goytacazes/RJ e Cachoeiro de Itapemirim/ES. O estudo acerca do processo histórico de instalação destes, que se apresentam atualmente, como pólos regionais, visa estimular a reflexão sobre fatores que vêm contribuindo para o apagamento dos rios urbanos da paisagem brasileira e buscar alternativas para a reinserção dos mesmos.

Nas palavras de Lamego,

Campos é justamente uma destas "cidades naturais". Só podia nascer ali. Nenhum outro local a não ser aquele, e, não somente pelas necessidades da lavoura, da indústria e do comércio, mas,

sobretudo pela coação da geologia regional. Mais uma vez o determinismo da terra sobre o homem. [...] Ao descrevermos a geologia da planície, fizemos notar que, na margem sul do Paraíba, na zona de aluviões só existe um lugar alto na inflexão do rio ocupada pela cidade. [...] Só ali, naquele local predestinado, é que, justamente ao centro e ao alto do fértil lençol argiloso, poderia nascer a vila, ao mesmo tempo ao abrigo das enchentes e a beira do caminho líquido para o mar (LAMEGO, 1945, p. 165-166).

Essa observação de Lamego ressaltando os atributos do sítio onde ‘nasceu’ a cidade de Campos dos Goytacazes, se de um lado é orientada pelo determinismo geográfico, por outro explicita a inegável importância do rio Paraíba do Sul não só para a sua localização, como também para o desenvolvimento de sua função comercial.

A cidade de Cachoeiro de Itapemirim<sup>66</sup>, por sua vez, está também, totalmente ligada ao Rio Itapemirim, a partir do próprio nome. Rubem Braga, cronista brasileiro e cachoeirense, ao reportar a cidade natal em suas crônicas, inevitavelmente, se referia ao rio. “Nasci a dez metros da margem direita do córrego Amarelo, e a menos de cem metros da margem direita do rio Itapemirim, onde ele se lança. [...] e uma grande parte de minha infância foi passada ali, a pescar piabas, carás, bagres, moreias, camarões [...]” (BRAGA, 1984, p. 69).

“Aqui está nosso rio, dividindo a cidade, cruzado por cinco pontes” (BRAGA, 1984, p. 70). Esses, entre outros trechos, referem-se a crônicas escritas nas décadas de 1950 e 1960, tratando, no entanto, de fatos mais antigos, relacionados à infância do autor, indicando a

---

66 Por vezes, será mencionado o Cachoeiro sem o Itapemirim, designação comum no estado para referir-se ao município. Rubem Braga (1984, p. 81) dizia que determinado carteiro não se incomodava com isso e só se irritava com uma coisa: “gente que escrevia para “Cachoeira de Itapemirim” em vez de “Cachoeiro de Itapemirim”.

presença importante do Rio Itapemirim e seus afluentes, no passado, na vida cotidiana da população local.

Sem dúvida a proximidade com o mar ou com rios foi condição precípua para a criação dos primeiros núcleos urbanos no período colonial, e que a fundação de vilas e cidades foi fundamental para ocupação efetiva e dominação política do território.

Prado Jr. (1983) esclarece que o sentido da colonização estava voltado para produção de açúcar para a exportação, assim, a localização na foz de grandes rios, na entrada de baías, no litoral, era estratégica para favorecer a navegação e a circulação de mercadorias, de bens e de pessoas. De fato, a localização e distribuição, dos núcleos urbanos no território é um dos fatores determinantes para a definição e desempenho de suas principais funções. Marcel Roncayolo (1997), ao estudar o início da formação das cidades, nos alerta que uma das explicações para a origem ou desenvolvimento de uma cidade, orientada pelo determinismo físico ou por analogias biológicas, repousava no seu sítio e na sua situação geográfica. Assim, segundo o autor, sítios de estuário teriam vocação ao grande comércio, montanhas demandariam a cidadela, cruzamento de vias naturais implicaria um destino político ou de grande mercado. Desse modo as cidades ligadas a uma posição topográfica, portariam em si mesmas as razões do seu desenvolvimento. Porém, sem refutar a importância do sítio e da situação geográfica, o autor acrescenta que o local onde se situa uma cidade resulta de uma escolha social e política (RONCAYOLO, 1997).

Os rios urbanos desempenham um papel significativo na configuração histórica e geográfica das cidades que atravessam, pois desde os primórdios das civilizações eram estratégicos para aquisição de recursos e meios de circulação (GORSKI, 2010).

No Brasil, no período inicial da colonização portuguesa, o reconhecimento e identificação do vasto território brasileiro foram fundamentais para que sua posse fosse completa. Os primeiros mapas apresentam com detalhes e precisão a representação da costa brasileira, com o nome dos principais acidentes geográficos,

principalmente dos mares, baías e rios. Os rios ocuparam desse modo, um lugar fundamental no processo de dominação, pois além de servirem à navegação, eram fontes de vida e riqueza. Fornecem água potável e fertilizam o solo para cultivo de alimentos e de produtos comercializáveis. Em suma, podemos afirmar que os principais centros urbanos brasileiros têm uma forte relação, inclusive vital, com o elemento hídrico.

Além disso, os cursos d'água foram elementos estruturadores dos espaços das vilas e cidades, definindo a localização de bairros, traçados das ruas e as atividades. Essa tendência inicial possibilitou uma organização espacial interna definida pela principal atividade econômica, tendo as vias marítimas e fluviais como os principais meios de circulação até a construção de ferrovias, no século XIX, e mais tarde das rodovias.

Por outro lado, quando os rios transbordam provocando enchentes, tornam-se fontes de problemas para os centros urbanos, pois em muitas situações, acarretam sérios prejuízos em termos de destruição de construções e proliferação de doenças, estimulando a busca de soluções técnicas para drenar e controlar a força das águas, como canais, muralhas, diques. Ao longo do tempo, muitas dessas soluções de engenharia, ao provocar alteração radical da natureza do rio, além de extrair-lhe beleza da paisagem, acentuaram ainda mais a velocidade das águas com a impermeabilização do solo, tornando mais intensos os efeitos das enchentes. O avanço da urbanização, sem atenção quanto ao tratamento das águas servidas, escoadas diretamente nos rios, vem transformando-os em vala de esgoto, recebendo como solução, em muitos casos, o seu tamponamento, excluindo-o da paisagem. Essa temática é tratada aqui, especificamente a partir dos rios Paraíba do Sul e Itapemirim, como casos que representam situações comuns nas relações entre rios e o processo de urbanização brasileiro.

O Rio Paraíba do Sul nasce na serra da Bocaina em São Paulo e desce o vale que recebe o seu nome. Percorre 1.150km até atingir, no norte do Estado do Rio de Janeiro, sua foz, em delta, no município

de São João da Barra. No seu percurso, travessa 42 cidades, dos estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. A bacia abrange 180 municípios, sendo 39 em São Paulo, 88 em Minas Gerais e 53 no Rio de Janeiro, abastecendo com suas águas mais de 5 milhões de pessoas. Se acrescentarmos a população da região metropolitana do Rio de Janeiro, que consome água encanada do Paraíba do Sul, por meio de uma transposição, esse número chega a 13 milhões de pessoas. Isto equivale a 8% da população brasileira. (MOTA; TOTTI, 2007).

O Rio Itapemirim tem suas nascentes mais distantes localizadas na Serra do Caparaó, formadas pelos rios Braço Norte Esquerdo e Braço Norte Direito, que se unem no município de Alegre no sul do Estado do Espírito Santo. Mais a jusante, as águas do Itapemirim recebem contribuição do Rio Castelo e o último grande afluente, antes de desaguar no Oceano Atlântico, é o Rio Muqui. O rio propriamente dito é pequeno. Seu nome é composto de *Ita*: pedra, *pé*: caminho, *mirim*: pequeno. Forma-se um pouco acima da cidade de Cachoeiro de Itapemirim, na junção do rio Pardo, que desce da serra da Chibata, com o Rio Direito, tendo muitos afluentes (BRAGA, 1988, p. 12). O rio Itapemirim possui extensão de aproximadamente 135,44 km e é dividido em três sub-regiões hidrográficas: alto, médio e baixo Itapemirim. A sua bacia hidrográfica compreende 17 municípios no Espírito Santo e um em Minas Gerais.

Apesar da Bacia do Rio Itapemirim (BRI) incluir municípios de dois estados da União, o seu domínio é estadual<sup>67</sup>. A área de drenagem da BRI é de 5.166 km<sup>2</sup>, equivalente a terceira maior do Espírito Santo, atrás da Bacia do Rio Doce e do Rio São Mateus respectivamente, e corresponde a cerca de 11% do território estadual. A população total dos municípios que a compõem é de 506.000

---

67 Informação baseada na Resolução nº 399/2004, que modifica a Portaria nº 707/1994, que estabelece os critérios técnicos para a identificação e classificação quanto ao domínio dos cursos d'água brasileiros.

habitantes, representando 14% de toda a população capixaba, de acordo com o Censo 2010.

Neste artigo, ressalta-se então, a importância dos rios Paraíba do Sul e Itapemirim para a criação e desenvolvimento urbano respectivamente do município de Campos dos Goytacazes e de Cachoeiro de Itapemirim, em especial para a sua vida social, econômica e cultural. Destaca-se também, o papel do rio como elemento estruturador do desenho urbano da cidade.

## ASPECTOS GEOMORFOLÓGICOS, DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E URBANO DE CAMPOS DOS GOYTACAZES E SUA REGIÃO NO ÂMBITO DO RIO PARAÍBA DO SUL

A vila de São Salvador dos Campos foi criada em 1776 e em 1835 foi elevada à categoria de cidade com o nome de Campos dos Goytacazes.

Para Lamego, a planície campista foi construída geologicamente por depósitos aluvionares do Rio Paraíba do Sul e mais recentemente por sedimentos arenosos oriundos de processos de progradação e regressão marinha. Segundo o autor, em 1940, a “Baixada dos Goitacazes” ou “Baixada Campista”, era marcada por mais de sessenta lagoas e poderia configurar outra Região dos Lagos na costa do estado. Ao recorrer-se à história, é possível identificar as mudanças que ocorrem na paisagem construída pelo homem e também dimensionar a íntima relação das intervenções realizadas com os ciclos econômicos. Lagenbuch (1971) considerou em seu estudo sobre a Grande São Paulo, o ciclo dos caminhos dos tropeiros e da navegação fluvial, o ciclo das estradas de ferro e o ciclo do rodoviarismo, como modos hegemônicos de circulação e elementos definidores da paisagem. Com base nessa referência sugerem-se quatro fases marcantes das mudanças do ambiente na região campista produzidas pelo homem. A primeira fase seria a da ocupação da planície campista que vai do paleolítico inferior, com os índios Goitacazes que ocupavam a planície flúvio-marinha, até a chegada dos colonizadores europeus.

Naquele período, a relação homem natureza se desenvolvia de forma mais harmoniosa, pois a obtenção do alimento se dava por meio da coleta. A água nunca foi um obstáculo. Antes ela era fonte de alimento, via de transporte e defesa (SOFFIATI, 2003).

A chegada do colonizador introduziu um modelo de produção e um estágio de transformação da paisagem mais veloz e radical. A primeira atividade foi a criação de gado para os engenhos da Guanabara. Entretanto é consenso entre os estudiosos que a fixação definitiva do colonizador na região tenha ocorrido, somente a partir da segunda metade do século XVIII, com a implantação dos primeiros engenhos de açúcar movidos por tração animal ou por escravos. Esse modelo baseava-se na economia mercantilista introduzindo o sistema de *plantations*.

Como observado, a região possui características geomorfológicas muito particulares, de terrenos jovens e planícies sedimentares alagadiças com depressões pantanosas; portanto, são áreas de difícil ocupação e necessitam de obras para tornar os terrenos suporte de atividades. Com o objetivo de drenar o solo da baixada, para a pecuária e o cultivo e facilitar o transporte da produção, uma rede de canais começou a ser construída, ainda no século XVIII (SOFFIATI, 2003).

Desde então, inicia-se a segunda fase que vai até construção do canal Campos-Macaé, (1844-1872), quando o complexo agroexportador se consolidou como forma de organização da produção dentro da divisão internacional do trabalho.

A terceira fase vai da construção do canal Campos-Macaé até as obras do DNOS finalizadas com a extinção deste órgão em 1989. A questão da construção dos canais e da drenagem da baixada campista realizada pelo DNOS foi movida pela possibilidade de ampliar a área produtiva, seja direta ou para áreas de apoio. Após a construção dos canais artificiais pelo DNOS, não existem mais do que Vinte lagoas ao todo, na região norte do estado do Rio de Janeiro (QUINTO JR, *et al.*, 2010). A quarta e última fase vai de 1989 até os dias atuais,

com a construção do Porto do Açú (QUINTO JR, *et al.*, 2010), acarretando novas mudanças na paisagem e graves impactos ao ambientais.

Nota-se que a terceira fase, relaciona-se ao denominado complexo agroexportador, que se desenvolveu na segunda metade do século XIX, em função da nova divisão internacional da produção – a Europa com a produção industrial e as Américas com a produção de produtos agrícolas como café, açúcar, algodão, tabaco, carnes e outros tipos de *commodities* (FARIA; QUINTO JR, 2008). Dentro dessa lógica, iniciou-se a formação de novas relações de produção não mais baseadas no mercantilismo clássico, mas numa lógica capitalista de produção, onde as questões dos suportes materiais e logísticos passaram a ser determinantes nos custos de produção.

Nesse contexto, a introdução da ferrovia e da hidrovia moderna, por volta de 1854, fez uma enorme revolução nos caminhos e nas infraestruturas de transporte. Até meados do século XIX, os sistemas eram baseados em caravanas de tropeiros e navegação de monções.

O canal Campos-Macaé integrou então, a rede de canais do município de Campos dos Goytacazes. Sua construção teve início em 1844 e todo o seu trecho foi inaugurado em 1872 (LAMEGO, 1945). Com aproximadamente 100 km de extensão, ele se destaca pela sua magnitude. Considerado o segundo maior canal artificial do planeta (SOFFIATI *apud* TEIXEIRA, 2014), foi também a maior obra de engenharia no período do Império (SILVA TELLES *apud* TEIXEIRA, 2014); ele aproveita em seu traçado, numerosos corpos de água, interligando as bacias do rio Paraíba do Sul, da Lagoa Feia e do rio Macaé (TEIXEIRA, 2014). Mais tarde, entre 1925 e 1929, o engenheiro Sanitarista Saturnino de Brito realizou, de acordo com Soffiati (2003), o mais abrangente e consistente projeto de saneamento da “Baixada Goitacazes”.

Com a construção dos canais pelo DNOS, cem anos depois da construção do Canal Campos-Macaé, passou a existir outra lógica com relação às águas, que é baseada na drenagem de terras para aumentar a capacidade produtiva das usinas de açúcar. O norte fluminense

era um dos principais centros produtores de açúcar do Brasil naquele momento, não existindo uma concorrência forte no Sudeste, já que a produção do Estado de São Paulo era marginal. A ampliação do mercado consumidor em função do crescimento da população urbana resultou na necessidade de expansão da produção das usinas de açúcar.

Pode-se afirmar que a consolidação da economia do complexo agroexportador, no final do século XIX, coincidiu com um processo de acumulação a nível mundial, com a construção das ferrovias e grandes obras de infraestrutura e serviços urbanos; essas aceleraram os fluxos de circulação de mercadorias através das cidades e dos territórios. As cidades brasileiras até então, eram cidades onde ainda predominava o aspecto colonial, com uma estrutura urbana que pouco se modificara em 300 anos de existência.

O complexo agroexportador também impulsionou a industrialização que começou igualmente a se desenvolver, no final do século XIX. Essa estava baseada em abundantes recursos hídricos para movimentar as caldeiras a vapor e os processos produtivos dela decorrentes, fazendo com que as indústrias procurassem se localizar próximas a fontes abundantes de água como, por exemplo, rios.

A expansão econômica, a abolição do regime de escravidão e a proclamação da República, no final do século XIX, possibilitaram um enorme investimento na modernização tardia das cidades brasileiras, em função do colapso da infraestrutura por que passaram, principalmente, as cidades portuárias e as cidades localizadas em baixadas litorâneas.

Deste modo, as mudanças econômicas, políticas e culturais ocorridas, na segunda metade do século XIX, deram origem à atual paisagem da região. Essas mudanças estão relacionadas com a instalação do complexo agroexportador açucareiro, onde a construção do canal Campos-Macaé e constituiu na criação de meios de transportes mais eficientes para baratear os custos de produção e racionalizar o acesso ao porto de Macaé. Por outro lado, a Engenharia Sanitarista do final do século XIX introduziu a importância da eliminação dos

meandros e miasmas dos sistemas fluviais, assim como a drenagem das lagoas e brejos.

Após os anos de 1970, com o surgimento de outros pólos importantes como o norte e noroeste do estado de São Paulo e a retomada da produção nordestina em Alagoas e Pernambuco, a baixa produtividade da cana, levou à gradativa perda da importância da produção campista no cenário brasileiro. Nos anos oitenta, se evidencia o processo de crise das usinas de açúcar campista. Pode-se considerar que a pouca diversificação produtiva na região teria consequências ainda mais graves, se não fosse a descoberta e o início da exploração de petróleo na Bacia de Campos, onde o município de Campos dos Goytacazes é um dos maiores produtores.

No que se refere ao processo de ocupação e desenvolvimento urbano do Norte Fluminense, na região do rio Paraíba do Sul, sem dúvida, a principal área de interesse de toda a Capitania de São Tomé foi a área onde hoje se localiza o município de Campos, especialmente a sua sede, a antiga vila de São Salvador dos Campos, atual Cidade de Campos dos Goytacazes, sendo, inclusive, a primeira *vila* a ser criada nesta região, a partir de Cabo Frio. Sua criação foi marcada por lutas de representações e inúmeros conflitos de interesses políticos e econômicos concernentes às propriedades e ao controle da Câmara Municipal (FARIA, 1998).

A urbanização da antiga região Norte Fluminense (hoje dividida nas mesorregiões Norte Fluminense e Noroeste Fluminense) está ligada, historicamente, ao processo de urbanização de Campos dos Goytacazes, que deu origem à maioria dos outros municípios que, atualmente, dela fazem parte.

A aglomeração, ainda uma vila (fundada em 1676), foi descrita por Couto Reis nos seus Manuscritos de 1785, como a metrópole, mais rica e populosa das submetidas ao Rio de Janeiro (COUTO REIS, 1997, p. 52). São João da Barra foi criada em 1677, na foz do rio Paraíba do Sul, com o objetivo específico de ser um porto e com a forte pressão do comércio, a pequena vila na foz do rio

Paraíba tornou-se importante. Construíram-se estaleiros e exportaram-se navios para outras regiões do Brasil. Além disso, as localidades vizinhas lhe remetiam sua produção do café (LAMEGO *apud* FARIA, 1998).

A vila de Macaé, antiga aldeia indígena, situada no litoral, foi fundada em 1814. Após a inauguração da navegação a vapor, quando todo o açúcar e as outras mercadorias da região começaram a ser transportados até o seu porto, na enseada de Imbitiba, para de lá seguirem até o porto da cidade do Rio de Janeiro, o desenvolvimento da cidade se acelerou.

A partir de Lamego (1945), fica evidente que o principal interesse da criação desses três centros urbanos – Campos dos Goytacazes, São João da Barra e Macaé – foi a comercialização das mercadorias da região que exigia um centro comercial e portos para a sua distribuição até o Rio de Janeiro, grande centro consumidor e exportador. Campos dos Goytacazes, São João da Barra e Macaé desempenhavam essa tarefa, formando uma importante tríade na distribuição de produtos da região (FARIA, 1998).

De meados do século XVIII ao final do século XIX, as três cidades se completavam. E através do rio Paraíba do Sul, uma das mais importantes vias de transporte na época, exportavam-se os principais produtos da região – açúcar e aguardente – e o café de São Fidélis. As mercadorias partiam de Campos até o porto de São João da Barra, de onde em embarcações maiores alcançavam o mar até a enseada de Imbetiba, em Macaé, porto aonde chegavam os navios de “alto porte”, e de lá partiam para o Rio de Janeiro.

A dinamização das vias férreas, no último cartel do século XIX<sup>68</sup>, provocou a redução gradativa do transporte pelo rio e pelo canal Campos-Macaé, até que esse fosse eliminado totalmente com a venda

---

68 Em 1869 foi fundada a Companhia Estrada de Ferro Macaé e Campos. Em 1875, foi inaugurado o caminho de ferro de Macaé a Campos. E em 1888, a Companhia foi adquirida pela Estrada de Ferro Leopoldina.

e a transferência, para o Rio de Janeiro, da Companhia de Navegação São João da Barra em 1919. Mas as antigas pranchas circularam pelos canais e rios até os anos 1940.

O rio Paraíba do Sul constitui-se no principal elemento estruturador do espaço urbano de Campos dos Goytacazes. A análise de mapas da cidade revela a configuração do seu espaço urbano, tendo o rio como estrutura do desenho urbano, a igreja matriz de São Salvador e a Praça Principal como referência da centralidade da Casa de Câmara e Cadeia, em frente ao rio, como símbolo de sua autonomia.

A Rua Direita (atual 13 de Maio) era o eixo de ligação direta entre o campo e a cidade, conduzindo à igreja matriz e aos portos. Esses orientam os traçados das ruas e a distribuição das atividades comerciais (FARIA, 1998).

Suas atividades econômicas e comerciais impunham a estruturação de uma zona portuária para garantir a circulação de mercadorias pelo rio, mas também de pessoas e ideias, uma vez que os caminhos por terra eram muito precários. Próximo ao rio Paraíba do Sul, se instalavam as fundições, os curtumes. Essas atividades consumidoras de espaço e água localizavam-se nos “bairros” mais distantes, como a Coroa (FARIA, 1998). Esses eram bastante requisitados para a instalação desses estabelecimentos “industriais”, menos por sua distância em relação ao “centro da cidade”, mas por sua localização próxima ao rio.

A navegação, a primeira a ter sido dinamizada, graças às primeiras companhias instaladas na cidade, ganhou novo impulso com a inauguração, em 1872, de linhas regulares no canal Campos-Macaé. Entre 1870 e 1890, o movimento do porto de São João da Barra se intensificou. Em 1876, foram criadas a Cia. de navegação São João da Barra-Campos e uma linha marítima a vapor entre o porto de Imbetiba, em Macaé, e Rio de Janeiro era concluída.

Graças a essa nova via de acesso, o tráfego de mercadorias, a circulação de indivíduos e de informação e, conseqüentemente, a entrada das últimas novidades do mundo europeu foi facilitada. Todo

esse movimento de entrada e saída de mercadorias fez com que a Rua Beira Rio (posteriormente, Avenida XV de Novembro) se transformasse no lugar mais animado da cidade. Aliás, ela era a principal via da cidade de modo que não era surpreendente ver projetos de urbanização visando embelezá-la e alargá-la para permitir uma circulação mais fácil.

Em 1873, a companhia inglesa *Dutton & Chandler* construiu uma ponte metálica sobre o rio Paraíba do sul, reclamada há muito tempo para substituir a antiga barca pêndula construída, em 1846, pelo vice-cônsul francês em Campos, Jules Lambert. A nova ponte, além de reduzir a distância, facilitar e dinamizar as comunicações entre as duas margens do rio abriu novas perspectivas de expansão em direção ao norte do município, estimulando a adição de novos bairros. Além disso, a ponte impulsionou a integração ulterior da margem esquerda, até então uma área apartada da cidade, ao centro urbano.

Os portos de Campos, fundamentais para as atividades comerciais e de mercado, eram também um meio de comunicação com o mundo. A cidade crescia ao longo dos portos, para onde as ruas mais importantes convergiam, onde a praça principal com sua igreja matriz situada de frente para o rio Paraíba do Sul se abria para a planície na outra margem. Em torno das atividades de exportação e importação se instalavam outros serviços de apoio como os trapiches, de guindastes, os serviços de transportes de mercadorias em carroças puxadas por animais, transporte fluvial em pranchas para as mercadorias e em canoas para a travessia do rio.

As propagandas em jornal confirmam como os portos condicionavam os traçados das ruas e eram pontos de referência preferidos pelos comerciantes (FARIA, 1998). O mercado de peixes se situava no porto da Banca e ao longo da Beira Rio Paraíba entre a Rua do Rosário e a praça do Capim. Esses lugares de comércio, ruas e mercados eram muito frequentados. Lá se realizavam as trocas comerciais, onde uma parte da vida social da cidade se desenvolvia.

Quanto ao uso da água do rio Paraíba do Sul para abastecimento da cidade de Campos dos Goytacazes, Teixeira e Faria (2013) esclarecem que o primeiro contrato para abastecimento de água potável e de um sistema de drenagem de águas pluviais e esgoto, para a cidade foi transferido, em 1882, em carácter de exclusividade, a Alberto Rocha de Miranda e posteriormente a empresa inglesa The Campos Syndicate Limited (BRASIL, 1885), tendo os serviços sido inaugurados em 1892, permanecendo a companhia, com o monopólio do fornecimento de água. O projeto foi severamente criticado por Saturnino de Brito (1943) que defendia que os interesses relativos à saúde pública eram contrários à gestão privada do serviço de fornecimento de água potável (TEIXEIRA; FARIA, 2013).

Como já indicado anteriormente a valorização do rio Paraíba do Sul, como ambiente de circulação e relação imediata com a população campista, reduziu-se a partir da alteração da dinâmica de fluxos de mercadoria com a instalação de ferrovias e rodovias, carecendo atualmente de políticas públicas para sua reinserção como elemento estruturador na paisagem urbana local e regional. De modo semelhante, a seguir, é possível alcançar resultados análogos nos estudos sobre a importância do rio Itapemirim para a cidade de Cachoeiro de Itapemirim.

## ASPECTOS GEOMORFOLÓGICOS, DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E URBANO DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM E SUA REGIÃO NO ÂMBITO DO RIO ITAPEMIRIM

Ao tratar da estreita relação entre rios e cidades, é inegável no estado do Espírito Santo a importância de Cachoeiro de Itapemirim, cuja fundação e expansão estão fortemente ligadas ao rio que atravessa o município e sua sede. A sua estrutura urbana se estabeleceu às margens do Rio Itapemirim em seu último ponto navegável, em relação a foz. Kligerman (2001) aponta a heterogeneidade de aspectos presentes na bacia: “[...] apresenta uma grande diversidade climática, pelo

fato de localizar-se em zona de transição entre a região sudeste e a nordeste, além de possuir grandes variações no seu relevo e encontrar-se próxima do oceano” (KLIGERMAN, 2001, p. 150).

As zonas naturais da bacia hidrográfica contemplam os aspectos de temperatura (frias, amenas e quentes), relevo (áreas acidentadas e áreas planas) e pluviosidade (chuvosa, chuvosa/seca e seca). No Espírito Santo são identificadas nove zonas naturais: as de terras planas são todas quentes, nas zonas de áreas acidentadas ocorrem as três variações, que estão relacionadas às diferenças de altitude. As zonas amenas, com altitude de 450 a 850 metros, são marcadas pela presença de pequenos rios, que se tornam caudalosos em trechos curtos, já as zonas quentes contêm a maioria dos grandes rios, onde a altitude varia de 0 a 450 metros (ESPÍRITO SANTO, 1999). “Em relação ao relevo, do terço médio à montante da bacia do Rio Itapemirim predominam as formas de relevo acidentado, enquanto, no terço inferior, o relevo mais suave caracteriza a paisagem” (KLIGERMAN, 2001, p. 151).

A BRI possui aproximadamente 90% da sua área com relevo acidentado. O ponto mais proeminente da Serra do Caparaó e terceiro mais alto do país é o Pico da Bandeira, com 2.889 metros de altitude. A região também possui o Parque Estadual da Cachoeira da Fumaça, com 24,70 ha de área, localizado no município de Alegre. O relevo da região ainda exhibe outros monumentos rochosos de grande representatividade, entre eles: o Pico do Itabira e a Pedra do Frade e a Freira. O Pico do Itabira localiza-se no município de Cachoeiro de Itapemirim, a seis quilômetros da sede, podendo ser visto de diversos pontos da cidade. É uma formação rochosa de granito, no formato de um dedo indicador apontado para o céu e, assim como o Rio Itapemirim, o Itabira representa um símbolo do município, com 715 metros de altitude.

A extração de rochas ornamentais no município de Cachoeiro de Itapemirim foi um acelerador para a degradação da região da Serra da Cobiça onde se encontra o Pico do Itabira, cujo relevo é formado

por um conjunto de mamelões que se estende por aproximadamente 12 km, sempre apresentando afloramentos rochosos, um acontecimento geomorfológico muito comum e amplo no Brasil, conhecidos por “Mares de Morros”. Esse tipo de extração se tornou um perigo eminente para o ecossistema da região, e do próprio Pico do Itabira, um monumento natural de grande importância para o município, o qual se tornou símbolo maior da cidade (PLANO DE MANEJO, s.d., p. 19)<sup>69</sup>.

No limite entre os municípios de Cachoeiro de Itapemirim, Rio Novo do Sul e Vargem Alta, está inserida outra formação rochosa de grande valor para o estado do Espírito Santo: o Frade e a Freira. Das margens da BR 101-Sul é possível observá-la na paisagem, com 370 metros de altitude. Segundo as lendas, a formação recebe esse nome, pois o seu formato lembra a imagem de um frade e uma freira, como se estivessem um de frente para o outro. Estes dois monumentos, Pico do Itabira e Pedra do Frade e a Freira, e o entorno deles, são considerados Patrimônio Natural, e estão inclusos em Livro do Tombo estadual específico.

Além do relevo acidentado, de acordo com o diagnóstico realizado pelo Comitê da Bacia do Rio Itapemirim (GEADES, 2004), a região da BRI possuía extensas áreas florestadas, que em 1974, correspondia a 118 mil hectares, 19% da área total da bacia, passando após 12 anos, a 50 mil hectares, totalizando apenas 7,19%.

Outrora a mata [Atlântica] cobria toda a região e era garantia de clima agradável, solo fértil, suprimento regular de água em todas as localidades por meio da infinidade de nascentes e pequenos córregos, uma rica flora e fauna. Atualmente, menos de 9% da Mata Atlântica está preservada, em muitas regiões há escassez de água no período de abril a outubro, o solo está esgotado

---

69 O Plano de Manejo do Monumento Natural do Itabira ainda não havia sido aprovado por decreto e estava sob revisão do município, na ocasião da pesquisa.

e a fauna e flora se limitam nas poucas áreas de preservação que restaram (AGÊNCIA, 2005, s.p.).

O histórico de ocupação da Bacia do Rio Itapemirim, por meio da monocultura da cana-de-açúcar e posteriormente do café, deixou grandes extensões do solo sob pastagens, que posteriormente foram destinadas à pecuária leiteira. A derrubada e queimada da vegetação, aliada à acentuada declividade existente do terreno, provocaram erosão nas margens. Essas terras, transportadas pela erosão, assorearam as calhas dos córregos e rios, ocasionando problemas de transbordamento, alargamento de margens, além de alterar os regimes de vazão. Assim, o modelo de exploração agrícola adotado em toda a BRI, além de provocar a degradação ambiental, com o desmatamento de encostas, topos de morros e a mata ciliar, gerou o esgotamento do solo e com isso, a queda na produtividade na agricultura, principalmente nos períodos de estiagem (AGÊNCIA, 2005). “A isto se soma o fato de haver na região, principalmente nas partes mais baixas e mais quentes, déficit hídrico, isto é, pouca chuva” (AGÊNCIA, 2005, s.p.). Nesse contexto, a crise na agricultura e na pecuária, a base da economia dos municípios da BRI, tem sido o principal responsável pelo declínio e estagnação econômica de algumas cidades, principalmente as da Microrregião Caparaó, como consequência, gerando o empobrecimento dos agricultores familiares e forçando o êxodo rural. No entanto, Cachoeiro de Itapemirim, apesar das conjunturas adversas apresentadas, manteve seu nível de dinamismo econômico (AGÊNCIA, 2005).

Em relação à qualidade da água, o rio Itapemirim sofre com saneamento básico precário de alguns municípios da região. O esgoto lançado *in natura* no seu leito e de seus afluentes é um importante fator de degradação, além do

[...] despejo nos mananciais de subprodutos da produção da cana de açúcar, álcool e aguardente e da indústria de beneficiamento

de produtos animais (matadouros, frigoríficos, curtumes, etc.), [...] de detritos sólidos e metais pesados notadamente o ferro, das indústrias de corte de mármore [...] e do carregamento para os corpos d'água de agrotóxicos oriundos dos cultivos de café das regiões montanhosas (ANA, s.d., p. 198).

Muitos destes efeitos são resultados da exploração das jazidas de mármore, granito e calcário, a Usina de Açúcar e Álcool, a Fábrica de Cimento, entre outras, que, durante o crescimento industrial do Vale do Itapemirim, se instalaram às margens dos mananciais. Os rejeitos das indústrias de mármore, o “pó de pedra”, além de afetar a degradação no leito do rio, inclusive com aterros, também provocam a poluição do are consequentemente prejudicam a saúde dos moradores locais, causando problemas respiratórios (GEADES, 2004). Observa-se também que

[...] o modo indiscriminado com que os agrotóxicos são aplicados, a persistência que possuem no solo, os destinos inadequados de suas embalagens e o desrespeito aos prazos de carência para comercialização contribuem para um quadro problemático em termos de desequilíbrios ecológicos (morte da micro/meso fauna do solo, poluição das águas, etc.) e de saúde pública, tanto na aplicação dos venenos quanto no consumo de alimentos contaminados” (GEADES, 2004, p. 33).

Registram-se ainda, os impactos ambientais causados pelas barragens, que “[...] funcionam como ecossistemas artificiais, e podem ocasionar alterações do fluxo dos rios, do transporte de nutrientes e de sedimentos” (SOARES; PINHEIRO, 2013, p. 17) e também comprometer a fauna, com alterações na rota migratória dos peixes (SOARES; PINHEIRO, 2013). A BRI possui uma Usina Hidrelétrica e 6 Pequenas Centrais Hidroelétricas (SOARES; PINHEIRO, 2013, p. 3).

Outro aspecto a ser destacado é que atualmente existem dez Corredores Ecológicos prioritários no Espírito Santo, sendo que quatro deles estão na Bacia do Rio Itapemirim<sup>70</sup>. “Os Corredores Ecológicos são considerados atualmente uma das principais estratégias de conservação da biodiversidade em todo o mundo” (ESPÍRITO SANTO, 2006, p. 10). No entanto, a degradação ambiental anteriormente descrita conflita com essas características e compromete decisivamente a possibilidade de conservação desta biodiversidade.

A BRI com a diversidade de temperaturas, níveis pluviométricos e altitudes, apresenta também diferentes paisagens.

Começa à beira mar, nas restingas; passa-se pelos platôs litorâneos, onde são comuns as pastagens de brachiaria, lavouras de cana-de-açúcar e cultivos de abacaxi. Depois, seguindo, são percorridos os solos mais férteis cobertos de pastagens de capim coloniã para gado de corte. Atingida a altitude de 600 m, são vislumbradas pastagens de capim gordura, com gado de leite, e lavouras de café. Isto até atingir-se o Caparaó, onde localiza-se o Pico da Bandeira [...]. Neste trajeto distinguem-se cinco grandes ambientes [...] (RESENDE, *et al.*, 1993, p. 23).

Os ambientes identificados por Resende *et al.* (1993) ao longo da bacia são Ambiente Restinga, Ambiente Barreiras, Ambiente Cachoeiro, Ambiente Celina e Ambiente Caparaó.

O Ambiente denominado Cachoeiro corresponde à região dos municípios de Cachoeiro de Itapemirim e Jerônimo Monteiro. O

---

70 Pela Lei Federal 9.985/2000 (art. 2º, inciso XIX) Corredores Ecológicos são: “porções de ecossistemas naturais ou seminaturais, ligando unidades de conservação, que possibilitam entre elas o fluxo de genes e o movimento da biota, facilitando a dispersão de espécies e a recolonização de áreas degradadas, bem como a manutenção de populações que demandam para sua sobrevivência áreas com extensão maior do que aquela das unidades individuais”.

relevo é mais acidentado que os ambientes de Restinga e Barreiras; os afloramentos de rochas são visíveis; predominam os solos ricos em nutrientes, e há o domínio do capim-colonião. Nas montanhas, as estradas são muito sinuosas, sendo comuns, às suas margens, as chamadas voçorocas, que são grandes buracos de erosão, que provocam a degradação dos solos e o assoreamento dos rios (RESENDE, *et al.*, 1993).

Cachoeiro possui verões úmidos e quentes e invernos secos e frios. É conhecida como uma das cidades mais quentes do Espírito Santo (RESENDE, *et al.*, 1993).

Tratando da evolução urbana de Cachoeiro de Itapemirim, buscou-se agrupar os principais aspectos, relacionados ao tema em foco, como a navegação fluvial a vapor, as ferrovias e as enchentes. Na história de Cachoeiro de Itapemirim, Moreira (2004a) aponta que a topografia, a geografia física e a geografia econômica foram determinantes para a localização da cidade, e apresenta a característica de seus pioneiros e descendentes.

O lugarejo foi se desenvolvendo as margens do Itapemirim, com a colonização vindo rio acima e as embarcações sendo obrigadas a parar, devido às corredeiras que dificultavam a navegação, na altura do Baiminas e do lado norte, em frente, onde depois seria, a Fábrica de Cimento, atualmente desativada. Nesta região, foram construídas as primeiras casas do município e, posteriormente, tornou-se importante polo econômico, principalmente pela utilização do rio Itapemirim como transporte fluvial para passageiros e escoamento de produtos como madeira, café, cana-de-açúcar, que eram transportados até o porto da Barra (CAETANO, 2014, p. 25) [na foz do rio].

O primeiro ciclo econômico foi verificado no trecho correspondente ao Alto Curso do Rio Itapemirim e teve início quando o donatário da capitania, Francisco Alberto Rubim, recebeu a tarefa de aumentar o povoamento no Espírito Santo. Atraídos pelo ouro, os primeiros desbravadores tentaram se estabelecer na região onde hoje é a cidade de Castelo. Porém, essa era dominada pelos índios Puris.

Não tendo sucesso em se firmar na região devido aos constantes conflitos com os índios e sem a sonhada recompensa do ouro, os mineiros fugiram, na segunda metade do século XVIII, para junto da praia. A região escolhida foi a foz do Rio Itapemirim, iniciando-se o segundo ciclo econômico no Baixo Curso do Rio Itapemirim. Toda a vida econômica baseava-se na cultura da cana e na produção de açúcar e aguardente. Durante o período da cana-de-açúcar, Cachoeiro de Itapemirim pouco se desenvolveu, mantendo-se praticamente o mesmo povoado do século XVII. O início da transformação ocorreu a partir de 1840, quando começou o terceiro ciclo econômico no Médio Curso do Rio Itapemirim (BRAGA, 1988).

Em 1818, contavam-se nove engenhos de açúcar, na parte navegável do rio. “Com o desenvolvimento de Itapemirim, a colonização se processou, como era natural, pelas beiras do rio, caminho líquido para a entrada no sertão. A civilização veio, pois, rio acima [...]”, segundo Braga (2011, p. 23). Em 1816, foi instalado o Quartel da Barca na margem direita do rio, onde iniciavam as corredeiras, sendo considerado o início de Cachoeiro de Itapemirim. Esse local serviu como ponto estratégico para controlar a ação dos bandoleiros, dos viajantes, das tropas e dos escravos fugidos, de acordo com Moreira (2004a, p. 35). A partir de novas expedições, da reativação das Minas do Castelo, depois de 1820, da viabilização de um entreposto comercial, do trânsito das tropas e da instalação de depósitos e armazéns, é que, foi estimulado o desenvolvimento do núcleo populacional nos arredores do Quartel, e, por conseguinte, nas imediações de Cachoeiro, tornando possível, em torno de 1840, um comércio ativo e a ampliação/diversificação da lavoura. Em 1864, foi criada a Vila de Cachoeiro (MOREIRA, 2004a).

Maciel (200-?, p. 74) descreve a importância do Rio Itapemirim para Cachoeiro: a “[...] cidade provavelmente não existiria se não fosse o Rio. Foi ele que aglutinou a população”. A travessia de uma margem à outra do rio era feita por canoas, até o ano de 1887, quando foi inaugurada a primeira ponte da cidade: a Ponte Municipal, com 140

metros de comprimento e 3,5 metros de largura. Braga (2011) explica que, tanto na época da travessia por canoas, quanto pela ponte, eram cobradas passagens, ou melhor, pedágios, possivelmente os primeiros do Estado. Em 1954, uma nova ponte (Fernando de Abreu) foi construída ao lado da anterior, de 1887, da qual restaram apenas os pilares, que posteriormente, foram utilizados como estrutura para a construção de uma travessia de pedestres.

Maciel (200-?, p. 369) “[...] numa prova evidente de que o rio exerceu sempre preponderante influência na formação da cidade [...]”, cita algumas ruas que partiam do Rio Itapemirim, até encontrar a rua principal. Atualmente, essas ruas não se limitam mais com o rio, e sim, com construções, a não ser a Rua Pedro Dias, que se interliga com a ponte de pedestres Governador Bley. Cachoeiro era a região que prosperava, devido ao processo de expansão agrícola, liderado pelo café, que gerava a riqueza da época. Por muitos anos, Cachoeiro manteve-se à frente da capital, Vitória, em número de habitantes e relevância econômica.

Durante aquele período de expansão agrícola, a dinâmica nas propriedades rurais obedeceu sempre a mesma lógica estruturada em três etapas: 1) desmatamento com comercialização da madeira mais nobre e derrubada do restante da mata (que era queimada); 2) plantio do café aproveitando a fertilidade natural do solo, e 3) substituição do cafezal por pastagens quando a lavoura do café se mostrava pouco produtiva (AGÊNCIA, 2005, s.p.).

Os imigrantes europeus também tiveram papel importante na evolução do município, do mesmo modo, como no estado. Além dos portugueses, cabe indicar por volta de 1886, a presença dos italianos na parte agrícola, no final do século, dos turcos, sírios, libaneses, que fizeram desenvolver o comércio, em especial armarinhos, tecidos e bijuterias e depois, também, dos espanhóis, dedicados à construção das estradas de ferro (MACIEL, 200-?).

Diante dessa dinâmica econômica, do final do século XIX, foi fundamental a inserção em 1876, da navegação a vapor pelo Rio

Itapemirim para transporte de cargas e passageiros; fazendo a ligação entre Cachoeiro e a Barra de Itapemirim, que já dispunha de um porto marítimo. Ela manteve-se, até depois de 1920, quando, somavam-se as dificuldades do trajeto, os preços, prazos e, principalmente, a inauguração da Estrada de Ferro Itapemirim (BRAGA, 2011).

Em 1887, foi inaugurada a primeira Estrada de Ferro do Espírito Santo: a Estrada de Ferro Caravelas, que recebeu esse nome por pertencer à companhia *The Espírito Santo and Caravelas Railway C.L.* A centralidade e desenvolvimento de Cachoeiro de Itapemirim foram alcançados graças a sua estrutura de transporte.

Foi inicialmente um corredor leste-oeste constituído pela Estrada de Ferro Caravelas, que interligava Cachoeiro a Castelo e Alegre, articulado com o transporte fluvial e costeiro de Cachoeiro a Barra do Itapemirim e daí até aos portos da Cidade do Rio de Janeiro, que deram o primeiro impulso econômico a Cachoeiro de Itapemirim (AGÊNCIA, 2005, s.p.).

Em 1903, chegou a Cachoeiro, a Estrada de Ferro Leopoldina (hoje Ferrovia Centro Atlântica S/A), que ligava a cidade ao Rio de Janeiro, e em 1910, à Vitória. Em 1920, foi inaugurada a Estrada de Ferro Itapemirim, ligando Cachoeiro à Paineiras, e em 1926, à Barra de Itapemirim, oferecendo vantagens no preço da passagem em relação à Leopoldina, até ser incorporada a essa (MOREIRA, 2004a).

Com a Ferrovia Leopoldina, era grande o movimento comercial, cultural, de hotéis e o intercâmbio de estudantes, entre Cachoeiro e Rio de Janeiro, maior inclusive, do que com a capital Vitória. Além disso, era obrigatória a passagem por Cachoeiro, da população de outros municípios vizinhos, em direção a Vitória ou ao Rio de Janeiro, sendo intenso o trânsito de viajantes e visitantes (MOREIRA, 2004a).

Com a facilidade de transporte ferroviário, entroncamento de 5 ramais ferroviários, Cachoeiro absorveu a economia do rio

Itapemirim, transformando-se em núcleo urbano de elevada importância, contanto em 1920, com população de 46.102 habitantes e Vitória com 21.866 (MOREIRA, 2004a, p. 280).

Entre 1900 e 1930, a implantação do terminal e da estrada de ferro na margem direita induziu a ocupação da cidade ao longo da linha férrea, que foi fortalecida com a construção da Ponte Municipal. A construção de outra ponte, na Ilha da Luz, deu origem à ocupação na margem esquerda (ESPÍRITO SANTO, 1980).

Se antes a Vila de Itapemirim na foz do rio atraía a movimentação em função do porto, após a ligação ferroviária de Cachoeiro, com Vitória, Campos e Rio de Janeiro, o acesso, até então realizado pelo rio, tornou-se mais ágil pela ferrovia (MOREIRA, 2004a).

Em 1938, “[...] o rio era um ponto de trabalho (para os tiradores de areia, os pescadores e os canoieiros) [...]”, de lazer, com banhos e piqueniques (MOREIRA, 2004b, p. 69).

A despeito das práticas de atividades esportivas, de lazer e amenidades, as enchentes também eram, e são comuns. Moreira (2004a) cita como registro mais antigo, a enchente de 1862. Em consequência dessa e das enchentes de 1873 e 1875, algumas casas passaram a ser construídas de forma elevada. Maciel (200-?) relata ainda, uma cheia do rio em 1895; no século XX, até a sua metade, são registradas três grandes enchentes – 1907, 1933 e 1937 – que causaram mortes por afogamentos, desabamentos de casas e mudanças. O rio subiu cerca de 5,30 m do seu nível normal (BRAGA, 2011). Na segunda metade do século XX, em 1960 e 1980, ocorreram outras enchentes marcantes e, em 1982, em decorrência da cheia do rio daquele ano e da fragilidade em sua estrutura, a Ponte Governador Bley (inaugurada em 1938) desabou e, em seu lugar foi construída uma ponte exclusiva para pedestres (MOREIRA, 2004b). Mesmo sem a identificação de datas precisas, sabe-se que, ocorreram outras enchentes, principalmente no final do século XX e início do século XXI. Trata-se de situação constante em cidades brasileiras, resultante de processos equivocados de

retificação, canalização, tamponamento de rios, supressão de mata, impermeabilização e ocupação de suas margens.

Conforme já indicado, o aproveitamento do rio Itapemirim, para propiciar o transporte e para o abastecimento, permitiu avanço econômico de Cachoeiro e do sul do estado, com atividades agropecuárias, além de ter favorecido também, desenvolvimento industrial pioneiro no estado. Entre 1903 e 1912, no governo de Jerônimo Monteiro, houve um esforço de implementar um programa de desenvolvimento industrial no Vale do Itapemirim. Com isso foram instaladas: Usina Hidrelétrica de Fruteiras, Fábrica de Tecidos e Fábrica de Papel, todas localizadas em Cachoeiro de Itapemirim, e a Usina de açúcar Paineiras, localizada no Município de Itapemirim. A partir da década de 50, outras empresas de relevância localizaram-se na região: Fábrica de Calçados, Fábrica de Cimento, Viação Itapemirim e os primeiros teares para semimanufatura do mármore, além do fortalecimento da Cooperativa de Laticínios, com a expansão da pecuária leiteira (AGÊNCIA, 2005).

A partir da década de 1980 até os dias de hoje, o ramo de maior relevância na economia municipal é o de extração de minerais, classificando Cachoeiro como a: Capital do Mármore e Granito. A consolidação destes segmentos, aliada à centralidade conquistada entre os séculos XIX e XX com reflexos no polo de comércio e de serviço, além de uma indústria local expressiva mantêm o dinamismo econômico de Cachoeiro, cuja área de influência abrange também o norte do Rio de Janeiro e o leste de Minas Gerais (AGÊNCIA, 2005).

Enfatiza-se que, essas mesmas atividades, desde o processo de expansão agrícola até a extração dos minerais, que impulsionaram a economia do município, também são as principais responsáveis pela degradação ambiental. Maciel (200-?) referindo-se ao Decreto Municipal nº 62, de 10/1/1925, alerta ainda, quanto à histórica extração de areia do rio Itapemirim, realizada sem restrições.

Diante do exposto, nota-se que a área urbana de Cachoeiro se desenvolveu nas margens do rio Itapemirim, sob a influência inicial

do próprio rio e em seguida, dos ramais ferroviários, tendo também, como condicionante de ocupação a topografia acidentada, que aliada à ausência de planejamento adequado, resultou em um tecido urbano extenso e contínuo sobre os morros. “Sua topografia irregular e difícil, leva-a a erguer-se nas margens do rio, nas fraldas e altos dos morros, em regiões entre-morros, não possuindo, literalmente, áreas planas significativas na atual área ocupada” (ESPÍRITO SANTO, 1980, p. 21). A falta de planejamento, também influenciou a ocupação ao longo, e sobre os diversos córregos que deságuam no rio Itapemirim, por serem áreas mais planas, com isso, diminuindo a largura dos seus leitos e dificultando o escoamento natural das águas (ESPÍRITO SANTO, 1980).

## CONCLUSÃO

No período colonial brasileiro, a localização e distribuição dos núcleos urbanos no território, segundo as suas características geográficas, derivaram de uma escolha social e política para atender às funções pré-determinadas necessárias para garantir a sua ocupação e posse: defesa, administração e comércio. Nesse contexto, no Brasil, a motivação para formação das cidades teve como presença frequente, os corpos d'água. As características do sítio físico e da paisagem foram determinantes para a implantação dos núcleos urbanos. Os rios, córregos e riachos, por meio dos recursos de seu ecossistema eram utilizados como fontes de subsistência e circulação de pessoas e mercadorias, além do seu principal componente – a água – ser uma fonte imprescindível para os seres vivos.

A partir da introdução de sistemas agropecuários extensivos, incluindo-se a adoção indiscriminada de agrotóxicos, do processo de industrialização, sem adequação e tratamento de seus rejeitos, e do processo de urbanização sem adequação quanto à orientação e ao controle quanto ao adensamento e forma de ocupação, os rios perderam suas características naturais tornando-se receptáculo de

esgoto agrícola, industrial e sanitário chegando, em muitos casos, a perder sua presença na paisagem, ao serem canalizados e tamponados e, portanto, ocultos.

No Brasil, com a intensificação da industrialização e a expansão das cidades, se somaram os conflitos entre o desenvolvimento e o meio físico, provocando diversos impactos sobre o meio hídrico e um processo de desqualificação na paisagem. Esse processo de urbanização ocorrido, sobretudo, “[...] a partir da década de 1950, provocado pelos fluxos migratórios advindos da área rural, exerceu significativa pressão sobre as áreas urbanas, em especial sobre as metrópoles” (GORSKI, 2008, p. 47). Nota-se que em 50 anos (1950 a 2000) houve um aumento de 45% da população residente em áreas urbanas. De acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística -IBGE, e segundo o Censo Demográfico de 2010, 84,35% da população brasileira vivem em cidades, sendo, em números absolutos, 160.879.708 de pessoas (BRASIL, 2010).

No entanto, a situação agravada ao longo do século XX, foi exacerbada no século atual, com as graves consequências, ainda sem dimensionamento definitivo preciso, do rompimento das barragens de rejeitos de mineração sobre o rio Doce em 2015 e o córrego do Feijão, em 2019.

Nos casos aqui tratados, Campos dos Goytacazes e Cachoeiro de Itapemirim, as características do sítio físico e a condição de navegabilidade dos rios Paraíba do Sul e Itapemirim, foram estratégicas para a determinação da localização e instalação desses núcleos urbanos.

Esses rios tornaram-se com o tempo, importantes suportes de circulação de mercadorias e pessoas, permitindo que esses núcleos urbanos se tornassem centros polarizadores e articuladores, promovendo a conexão de cidades menores e do campo agrícola com o Rio de Janeiro, visando a exportação, contando nos dois casos, com portos intermediários na foz.

O desenvolvimento destas duas cidades tem origem na produção de cana de açúcar, passando também, pelo café, mesmo que com

intensidade diferente, chegando à atração de atividades industriais. Nesse contexto, os rios tinham presença fundamental, seja pelo papel de suporte de transporte, seja pela fonte de abastecimento de água. A estrutura física das cidades, com o traçado urbano e localização das principais construções, definia-se tomando o rio como referência, em Campos dos Goytacazes onde predomina a planície e em Cachoeiro, onde o relevo é marcadamente acidentado. As necessidades de transportar as margens foram resolvidas ao longo do tempo, por embarcação e mais tarde por pontes. Tudo isso estimulou o desenvolvimento da vida social relacionada ao rio.

Por outro lado, a importância dos rios decaiu a partir da implantação da ferrovia, que, no entanto, mantém as duas cidades como pólos regionais importantes e relacionadas ao Rio de Janeiro. A economia de Campos dos Goytacazes articulada ao petróleo da Bacia de Campos e de Cachoeiro de Itapemirim como capital do Mármore e do Granito, atrai população e estimula negócios e serviços. No entanto, essa economia não tem sido capaz de favorecer a urbanidade em termos de extensão e abrangência de benefícios urbanos no território e em termos qualitativos, incluindo a integração entre os rios Paraíba do Sul e Itapemirim e as cidades.

A poluição das mais diferentes origens, a supressão de vegetação às suas margens, seguida de impermeabilização, chegando à ocultação dos rios por tamponamento, constituem-se nas situações mais frequentes aos rios urbanos brasileiros, evidenciados, no entanto, em períodos de enchentes, causando prejuízos materiais e imateriais. Cabe lembrar que as cheias, principalmente nos períodos de chuvas, são processos naturais dos rios, daí a importância de conhecer as suas características, adaptando a apropriação de suas margens aos movimentos cíclicos de suas águas.

Além disso, Costa (2006) afirma a importância das bacias hidrográficas no que diz respeito à construção e à dinâmica da paisagem urbana, devendo ser reconhecidas como um dos principais

elementos estruturadores dos espaços livres públicos e de conexão com as áreas das cidades.

Nesse sentido, ao dar destaque nesse artigo ao papel destes rios na criação e desenvolvimento urbano dessas cidades, em especial para a sua vida social, econômica e cultural, almeja-se contribuir para reflexões que possam conduzir à construção de políticas que visem à despoluição de suas águas, a valorização das margens como espaço público e recurso paisagístico, pelo lugar preponderante na história desses municípios e região de influência, destacando-se não somente como patrimônio ambiental, mas, sobretudo cultural.

## REFERÊNCIAS

AGÊNCIA de Desenvolvimento Sustentável do Sul do Espírito Santo. **Cachoeiro 21**: plano estratégico de Cachoeiro de Itapemirim 2004-2020: Agenda 21 Local. Cachoeiro de Itapemirim: ADESE, 2005.

ANA - AGÊNCIA NACIONAL DE ÁGUAS. **Bacias Hidrográficas do Atlântico Sul**. s.d. Disponível em: [hidroweb.ana.gov.br/cd4/es.doc](http://hidroweb.ana.gov.br/cd4/es.doc) Acesso em: 13 jul. 2015.

BITENCOURT, C. **Empreendimentos costeiros de grande porte e conflitos no uso e ocupação do solo**: a zona costeira sul capixaba. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – UFES, Vitória: 2013.

BRAGA, M. **Rio Itapemirim**: sua contribuição para a história. 2º ed. Cachoeiro de Itapemirim: 1988. 26 p.

BRAGA, N. **Histórias de Cachoeiro**. Rio de Janeiro: Booklink, 2011.

BRAGA, R. Crônicas do Espírito Santo. *In: Coleção Letras Capixabas*, v.16, p. 157. Vitória, ES: Fundação Ceciliano Abel de Almeida/Secretaria de Estado da Educação e Cultura, 1984.

BRASIL, Decreto nº 9529 de 12 de dezembro de 1885. *In: Coleção de Leis do Império do Brasil*, v. 1, 1885.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. **Censo Demográfico 2010**.

Brito, F. R. Projetos e relatórios: o saneamento de Campos. *In: Obras Completas de Saturnino de Brito*, v. VI. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM. Prefeitura Municipal de Cachoeiro de Itapemirim. **Plano de Manejo do Monumento Natural do Itabira**. Versão preliminar. Cachoeiro de Itapemirim, s.d.

CAETANO, J. D. **Projeto político do Partido dos Trabalhadores em Cachoeiro de Itapemirim/ES e a gestão (2009-2012) no âmbito dos pilares do “modo petista de governar”**. Dissertação (Mestrado em História) – UFES. Vitória, 2014.

COSTA, L. (org.). **Rios e paisagens urbanas em cidade brasileira**. Rio de Janeiro: PROURB, 2006.

COUTO REIS, M. M. **Manuscritos de Manoel Martins do Couto Reys**: descrição geográfica, política e cronográfica do distrito de Campos dos Goiatacaz, 1785. Rio de Janeiro: APERJ/UENF, 1997.

ESPÍRITO SANTO, IJSN - Instituto Jones dos Santos Neves. **Programa de apoio às capitais e cidades de porte médio**: perfil da cidade de Cachoeiro de Itapemirim. 1980.

ESPÍRITO SANTO. **Projeto corredores ecológicos**: síntese do processo de definição e planejamento dos corredores prioritários no Espírito Santo. Cariacica: 2006.

ESPÍRITO SANTO. SEPLAN - Secretaria de Estado do Planejamento. **Zonas naturais do Espírito Santo**: uma regionalização do estado, das microrregiões e dos municípios. Vitória: 1999.

FARIA, T. P.; QUINTO JR, L. P. Os canais como estruturadores do espaço urbano: os projetos de Saturnino de Brito para as cidades de Campos dos Goytacazes/RJ e Santos/SP. *In: Anais do XIX SHCU*, p. 1-12, Recife: 2008.

FARIA T. P.; QUINTO JR, L. P. Rios e história urbana: o papel do rio Paraíba do Sul na criação e desenvolvimento do município de Campos dos Goytacazes/RJ. *In: Labor & Engenharia*, Campinas/SP, Brasil, v. 11, n. 2, p. 103-115, abr./jun. 2017.

FARIA, T. P. **Campos dos Goytacazes**: resources et virtualités d'une ville Brésilienne, données de l'histoire. Tese (Doutorado) – EHESS, Paris, France: 1998.

GEADES: Grupo de Estudos Ambientais e Desenvolvimento Sustentável da Bacia do rio Itapemirim. **Diagnóstico e caracterização da Bacia do Rio Itapemirim**. Cachoeiro de Itapemirim: 2004.

GORSKI, M. B. **Rios e cidades**: ruptura e reconciliação. São Paulo: SENAC, 2010.

KLIGERMAN, D. C. **Gestão ambiental integrada**: recursos hídricos, saneamento e saúde. Tese (Doutorado em Ciências em Planejamento Energético) – Programa de Pós-Graduação de Engenharia, UFRJ. Rio de Janeiro: 2001.

LAMEGO, A. R. O homem e o brejo. *In: Setores da Evolução Fluminense*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1945.

LANGENBUCH, J. R. **A estruturação da Grande São Paulo**. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1971.

MACIEL, M. G. **Voltando ao Cachoeiro Antigo**, v. I. Cachoeiro de Itapemirim: Gracal, 200-?.

MENDONÇA, E. S.; AZEVEDO, M. S. A produção petrolífera e sua influência no espaço urbano: o litoral fluminense e capixaba, Brasil. *In: Anais do Encontro de Geógrafos de América Latina*, Lima, 2013, p.1-20.

MENDONÇA, E. S.; GOLTARA, G. B. Transformação do uso do solo e conflito no litoral de Anchieta/ES. *In: Anais do XII SHCU*, Porto Alegre: 2012, v. 1. p. 1-11.

MOREIRA, E. **Cachoeiro uma história de lutas: resenha histórica do início de Cachoeiro (1539-1930)**, v. I. Cachoeiro de Itapemirim: Gracal, 2004a.

MOREIRA, E. **Cachoeiro uma história de lutas: resenha histórica do início de Cachoeiro (1931-1980)**, v. II. Cachoeiro de Itapemirim: Gracal, 2004b.

MOTA, A.; TOTTI, M. E. **Bacia do Rio Paraíba do Sul: que lugar é esse?** Campos dos Goytacazes: CFET-Campos, 2007.

PENNA, T. C. Rios urbanos e paisagem: do convívio à negação em Cachoeiro de Itapemirim/ES. Dissertação de mestrado (Arquitetura e Urbanismo). UFES, 2017.

PRADO JR, C. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense, 1983.

QUINTO JR, L. P.; FARIA, T. P.; CRESPO, M. P.; CARVALHO, L. S. Complexo Portuário e Industrial do Açú e as transformações no sistema de macrodrenagem do Norte Fluminense. *In: Anais do XVI Encontro Nacional de Geógrafos*, Porto Alegre: AGB, 2010.

RESENDE, M., *et al.* (coords.). **Bacia do Rio Itapemirim**: aspectos ecológicos. Brasília/DF: Secretaria de Assuntos Estratégicos; Viçosa/MG: UFV; Vitória/ES: EMCAPA, 1993.

RONCAYOLO, M. **La ville et sesterritoires**. Paris: Gallimard, Edition revue, 1997.

SOARES, L. S.; PINHEIRO, R. M. **A fauna de peixes nas bacias do sul do Espírito Santo, Brasil**. SITIENTIBUS série Ciências Biológicas, v. 13. p. 1-37, 2013. Disponível em: <http://periodicos.uefs.br/index.php/sitientibusBiologia/article/view/218> Acesso em: mar. 2017.

SOFFIATI, A. A. Saturnino de Brito e o saneamento da Baixada dos Goitacazes. *In: Faria, T. P. (org.). Anais do Seminário Saturnino de Brito 100 Anos do Projeto de Saneamento de Campos*, Santa Cruz do Rio Pardo: Editora Viena, 2003. p.78-112.

TEIXEIRA, S. El canal Campos-Macaé y lared de canales em el Norte Fluminense: análisis de algunas fuentes documentales para una investigación. *In: GARCÍA, R. N.; VILLASEÑOR, A. T. (orgs.). Gestão Hidráulica América Latina e Espanha*. Campos dos Goytacazes: EDUENF, 2014. p. 67-84.

TEIXEIRA, S.; FARIA, T. P. El Agua y la Ciudad: tensión/interacción em la cuenca del Bajo Paraíba do Sul. *In*: GARCÍA, R. N.; SANTILLÁN, J. R.; VILLASEÑOR, A. T. (orgs.). **Agua, Território y Médio Ambiente. España y América Latina: políticas públicas y participación ciudadana**. México: Universidad de Guadalajara/CSIC, 2013. p. 183-197.

# *Ensaio fotográfico*

*David Protti*













