



## **INVESTIMENTO E PODER POLÍTICO: PRÓS E CONTRAS DOS ATRIBUTOS DE UMA CAPITAL - VITÓRIA, ESTADO DO ESPÍRITO SANTO, BRASIL**

Eneida Maria Souza Mendonça  
Universidade Federal do Espírito Santo  
eneidamendonca@gmail.com

José Francisco Bernardino Freitas  
Universidade Federal do Espírito Santo  
jfbfreitas@gmail.com

### **Investimento e poder político: prós e contras dos atributos de uma capital - vitória, estado do Espírito Santo, Brasil (Resumo)**

O esforço político exercido para assegurar o efetivo papel de Vitória como capital do estado do Espírito Santo na região sudeste do Brasil e a demonstração do potencial ou o poder dessa capital em atrair investimentos para seu território são aqui abordados de modo a explorar vantagens e desvantagens desta situação. A metodologia inclui estudo da história da cidade de Vitória com destaque a períodos e fatos que correspondam a mudanças significativas na caracterização de sua importância política e de seus aspectos urbanísticos, incluindo o exame de situações exemplares. Estas demonstram que em alguns momentos, o Estado ou o Município não mediram esforços para suas realizações, enquanto em outros a atratividade da capital se mostrou suficiente para atrair empreendimentos sem necessitar de apoio governamental. A análise desses episódios indica que o bônus do desenvolvimento almejado vem acompanhado de ônus ou impactos, em particular, aqueles de ordem ambiental, financeira ou urbana.

**Palavras-chave:** poder político, cidade capital, urbanização.

### **Investments and political power: pros and cons of a capital city's attributes – Vitória, Espírito Santo state, Brazil (Abstract)**

The political drive in reassuring Vitória the role of the capital city in the Espírito Santo State in the Southeastern region in Brazil, aligned with its potential to attract investments to its territory, are examined to disclose advantages and disadvantages of such a position. The methodological approach highlights its history focusing on exemplars periods and facts which

are linked to significant changes in its political, economic and urban scenario. Such facts demonstrate that in specific situations the State or the Municipality have made sound efforts in welcoming investments to it, while in others, the capital's power in attracting them worked *per se* to turn them viable. The pieces of evidence examined indicate that the benefits for the development of the capital city always came with financial, environmental or urban burdens.

**Key-words:** political power, capital city, urbanization.

A oscilação entre alcançar a hierarquia mais elevada em termos urbanos e manter-se de fato em condição de superioridade política, econômica e administrativa em relação ao território circundante corresponde à temática que acompanha a história de Vitória, capital do estado brasileiro do Espírito Santo. Desde a origem de sua ocupação esteve presente o embate entre donatário e sesmeiro, quando o primeiro decidiu, transferir a sede da capitania do Espírito Santo de Vila Velha para Vitória, sem consultar o segundo, que permaneceu conseqüentemente, sem poderes de fundar ali a sua vila (ARAÚJO In: VITÓRIA, 2006).

Embora do ponto de vista documental a data não seja precisa, hoje, as comemorações sobre a fundação de Vitória remetem ao ano de 1551, coincidindo com a chegada dos jesuítas, que no Brasil permaneceram até 1760 (NOVAES, s/d e OLIVEIRA, 1975). A permanência dos jesuítas permitiu que a região prosperasse como demonstram as sedes por eles estabelecidas em Vitória e na região vizinha, indicando o amplo território que detinham como domínio.

Cabe assinalar, no entanto, que não foi tarefa viável ao Espírito Santo permanecer próspero nos séculos seguintes à saída dos jesuítas do país, considerando-se de modo especial, sua situação geográfica, entre Salvador, Rio de Janeiro e as prósperas minas gerais. Neste sentido, é possível também indicar a dificuldade empreendida politicamente para que Vitória se viabilizasse como sede econômico-político-administrativa, tendo em vista a forma dispersa e autônoma como se davam a chegada e o escoamento de produtos por portos ou atracadouros ao longo do litoral capixaba.

Diante da problemática exposta, este estudo trata do esforço político exercido durante os primeiros anos da República, para assegurar a *capitalidade* de Vitória no Espírito Santo, e durante todo o período republicano em geral, para atrair para seu território investimentos em seu benefício.

Inicialmente busca-se assinalar no artigo, a minimização das ações urbanísticas em Vitória, até o século XIX, com destaque para dois aspectos: o isolamento planejado para controle do contrabando do ouro e a polarização exercida pelo Rio de Janeiro, por longos anos, sede do reino português e do império brasileiro.

Em seguida, busca-se aqui, debater acerca de algumas estratégias republicanas que tornaram e mantiveram Vitória como centro político-administrativo e econômico do estado e, portanto, sua capital. Neste contexto tem destaque o programa de governo de Muniz Freire, presidente do estado entre 1892 e 1896, e a realização ao longo da primeira metade do século XX das três frentes de empreendimentos por ele previstas e ressaltadas por Campos Júnior (1996) e Mendonça et al. (2009). São elas: a estruturação ferroviária e o reaparelhamento do porto, aqui tratado em conjunto, e a construção de um subúrbio-jardim higienista, conforme classificação construída por Andrade (1992).



A abrangência urbana da vila de Vitória encontra-se, no entanto, mais significativamente representada na figura 2, datada de 1761. Comparando-se esta à figura 3 de 1895, observa-se que a abrangência de ocupação urbana se manteve de modo pouco alterado até o início da República, proclamada em 1889, seguindo o processo geral da economia da capitania.

Como já indicado, esta estagnação econômica e urbana teve como marco a saída dos jesuítas do Brasil, em 1760. Porém, com base no que aponta Araújo (In: VITÓRIA, 2006) este processo de estagnação iniciou-se antes desta ocasião.



**Figura 2 – Baía do Espírito Santo levantada pelo Cap. José Antônio Caldas em 1761 e copiada por João Fonseca Bittencourt, praticante, 1767.**

Fonte: Fundação Biblioteca Nacional.

Para a autora, o aspecto fundamental desta estagnação foi o impedimento de abertura de caminhos entre as minas gerais e o litoral do Espírito Santo, a despeito desta constituir-se a distância mais curta entre as minas e o litoral. Datando seu argumento, Araújo indica que em 1693 deu-se o primeiro registro de ouro encontrado no Brasil. A riqueza teria sido descoberta “no Rio da Casca, afluente do rio Doce, e em território da capitania do Espírito Santo”, naquela ocasião. Seu registro realizado em Vitória contribuiu para a conclusão de Araújo de que a sede da capitania capixaba (relativa ao Espírito Santo) teria sido o caminho mais curto entre as minas e o litoral (ARAÚJO In: VITÓRIA, 2006).

Corroborando com esta argumentação a autora acrescenta outros elementos. Um deles diz respeito às ordens portuguesas, desde 1704, chegadas através da Bahia, “para que não houvesse migração de capixabas em direção às minas, e que os que lá estivessem, fossem

recambiados à capitania” (ARAÚJO In: VITÓRIA, 2006). Outro fato indicado corresponde à criação da “Capitania Real das Minas Gerais, em 1720, com a maior parte das terras capixabas” (ARAÚJO In: VITÓRIA, 2006).

Deste modo, considerando, a proibição de abertura de caminhos, entre as minas e o litoral capixaba e a expulsão dos jesuítas do Brasil, a economia de Vitória, ao longo do século XVIII prosseguiu de forma descendente. Se junta a estes, o fato da Coroa Portuguesa ter declarado as terras capixabas como reserva madeireira, sendo proibida sua exploração (NOVAES, s/d; OLIVEIRA, 1975). Ainda assim, Araújo (In: VITÓRIA, 2006) admite que até meados do século XVIII, a prosperidade era ainda percebida em Vitória e no Espírito Santo, sendo atribuída aos jesuítas inacianos, que mantinham índios catequizados e produtivos. Interessa ressaltar que a proibição de abertura de caminhos, ao mesmo tempo em que levou à estagnação, atraiu investimentos para Vitória destinados à militarização da baía, com a construção e manutenção de fortes. De algum modo, é possível que esta postura militarizante tenha, por um lado, contribuído para a segregação dificultando a construção de uma rede de cidades e por outro, contribuído também, para a concentração de riquezas em Vitória a despeito de seu isolamento. Este fato pode ser deduzido a partir da seguinte indicação: “Em 1790, a população da vila é de 7.225 habitantes sendo 4.898 escravos, o que equivalia a 67,5% da população da capital. Esse número expressivo de escravos, que valiam até 800\$000 (oitocentos mil reis), demonstra que existem fortunas significativas na cidade de Vitória, pois possuí-los demanda capital” (ARAÚJO In: VITÓRIA, 2006).

Esta realidade política e econômica estabelecida durante o século XVIII, de um modo geral, pouco se alterou em relação à Vitória e ao Espírito Santo até o último quartel do século XIX. O estabelecimento, no início do século XIX, da corte portuguesa, no Rio de Janeiro, que se tornou em seguida, sede do Império brasileiro, auxiliou o direcionamento de recursos para melhoramentos urbanísticos para esta cidade, em detrimento de outras áreas, dentre as quais, Vitória (ARAÚJO In: VITÓRIA, 2006).

No entanto, alguns anos adiante, Vitória e o Espírito Santo experimentaram uma nova dinâmica econômica. A colonização do interior do estado por imigrantes europeus, sobretudo italianos, contribuiu para tornar o café, o principal produto da economia até meados do século XX e também, para construir uma considerável rede urbana.

Deste modo, o estado e sua capital mostraram-se, nas últimas décadas do século XIX, mais promissores que antes e também, gradativamente, mais integrados à economia nacional, mesmo que sempre sujeitos às oscilações relacionadas ao valor do café no mercado externo.

Tal processo se fortaleceu a partir dos primeiros anos da república e articulado a um cuidadoso planejamento, que contribuiu para a manutenção e o fortalecimento da *capitalidade* de Vitória no Espírito Santo, aspecto apresentado a seguir.

## **Vitória como capital: uma estratégia governamental construída**

As mudanças ocorridas em Vitória, desde que o Espírito Santo passou a receber imigrantes europeus destinados à colonização do interior, favoreceram a construção de estratégias republicanas para tornar Vitória o centro econômico, além do político-administrativo.

A despeito de sede da capitania desde tempos remotos como já exposto, e exercendo desde então, papel fundamental quanto à função portuária, Vitória, ao final do século XIX mantinha-se como escoadouro somente da produção da região central do estado, sendo o transporte da produção agrícola até o litoral desenvolvido por meio fluvial.

Neste sentido, Campos Junior (1996) chama a atenção de que o escoamento da produção do sul do Espírito Santo era realizado pelo porto de Itapemirim para o Rio de Janeiro, seguindo daí para o exterior, sem o controle direto do estado. Situação semelhante ocorria no norte por meio do porto de São Mateus, segundo o mesmo autor (CAMPOS JÚNIOR, 1996).

Deste modo, observa-se que a despeito do evidente incremento econômico do estado em comparação a períodos anteriores, o controle e a organização deste crescimento demandavam uma ação política planejada. Estimulado pelo elevado valor do café no mercado externo e pela crescente produção deste produto no estado, Muniz Freire, presidente do Espírito Santo entre 1892 e 1896 realizou programa de governo com o objetivo de direcionar para Vitória o controle econômico do estado (CAMPOS JÚNIOR, 1996 e MENDONÇA et al., 2009), garantindo assim, a permanência do controle político-administrativo.

Articulação imprescindível neste contexto compreendia a modernização da capital capixaba. A planta geral de Vitória de 1895, apresentada na figura 3, permite avaliar que a cidade conformava uma continuidade urbana semelhante ao que expressa o desenho da cidade, de 1761, na figura 2. Além desta lenta evolução urbana ao longo de dois séculos, nota-se ainda, na figura 4, a modéstia das instalações portuárias, atestando a possível inadequação das mesmas à comercialização de maior vulto produtivo, almejada por Freire.

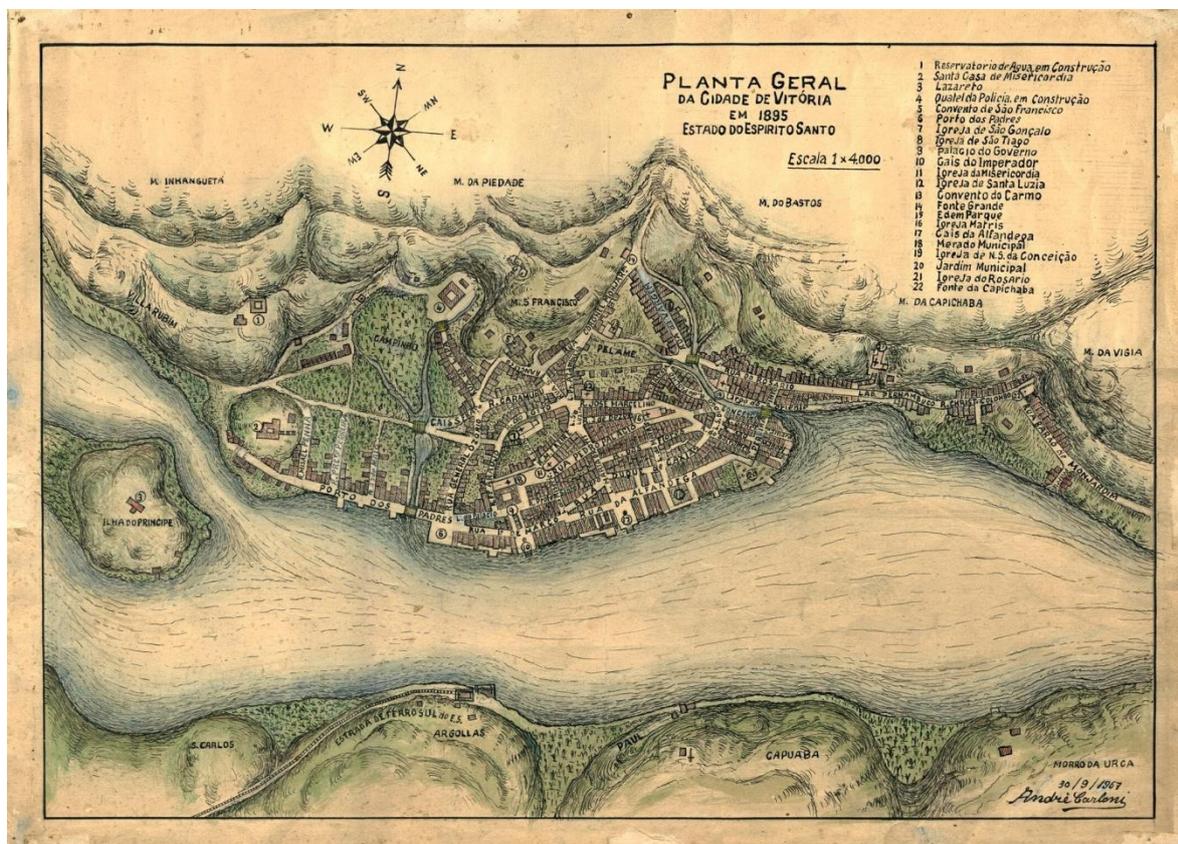


Figura 3 – Planta geral da cidade de Vitória em 1895, desenho de André Carloni. Fonte: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

As figuras 3 e 4 permitem ainda notar o estreito sítio onde se estabeleceu o núcleo urbano de Vitória, entre os morros e as águas da baía. Enquanto no século XVI, esta determinação teria sido necessária ao intuito do colonizador português protegendo a sede da capitania em área mais resguardada que a utilizada inicialmente na Vila Velha (figura 2), ao final do século XIX, esta mesma localização tornava-se um entrave à expansão urbana e à infraestrutura necessária à economia da capital e de uma ampla região no seu entorno.

Foi diante deste contexto e para garantir a centralização econômica e política de Vitória sobre o estado, que Muniz Freire idealizou estrategicamente um programa de governo que incluía três frentes diferentes de empreendimentos, porém completamente articuladas. Uma delas compreendia a conformação de uma rede ferroviária convergente para Vitória, que permitisse a chegada à capital capixaba de toda a produção exportável do estado e de parte de Minas Gerais. Outra frente de empreendimento visava o reaparelhamento do porto da capital, com vista a dar vazão ao escoamento da larga produção que seria direcionada ao local. A terceira destas frentes apresentava-se como complementar ao intuito firmado pelas anteriores, mas nem por isso, de pequena importância. Tratava-se do projeto de expansão para Vitória a partir da construção de uma espécie, segundo Andrade (1992), de subúrbio-jardim.



**Figura 4 – Vitória a partir da baía, em 1884. Fotografia: Marc Ferrez.**

Fonte: Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo - UFES.

Do programa de governo de Freire são extraídos para exame dois dos quatro episódios aqui apresentados, associados à execução de projetos de desenvolvimento do Município ou do Estado, que parecem indicar a acepção de *capitalidade* de Vitória. Tratam-se aqui do porto, associado ao sistema ferroviário e do projeto do novo bairro, denominado o Novo Arrabalde.

### *O porto de Vitória e a reestruturação da rede ferroviária*

A problemática referente ao programa de governo de Muniz Freire, mesmo que amplamente tratada por Campos Júnior (1996) e de certo modo também por Mendonça et al. (2009) merece aqui atenção, tendo em vista o papel desta estratégia de governo na viabilização de Vitória como capital republicana do Espírito Santo.

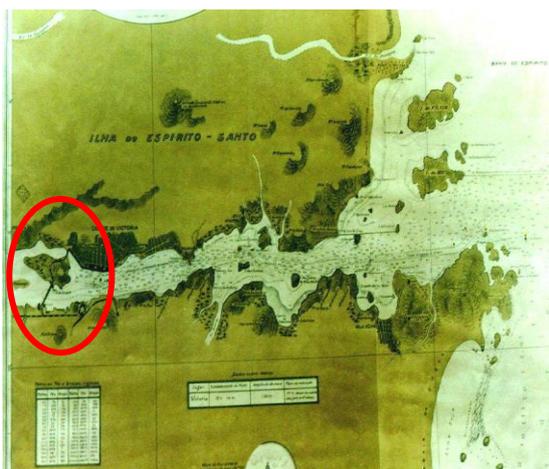
Neste sentido caberia comentar brevemente cada uma destas frentes empreendedoras e algumas de suas características. A estruturação de uma rede ferroviária convergindo para a capital e o reaparelhamento do porto são frentes empreendedoras tão articuladas que não faria sentido a realização de uma delas sem a garantia de execução da outra.

Em relatório de governo (ESPÍRITO SANTO, 1896), Muniz Freire deixa evidente não só o interesse de direcionar, por meio da ferrovia, a produção econômica de vasta área, para o porto de Vitória, mas também, a meta de tornar a capital capixaba populosa. A referência, conforme indicado pelo próprio Freire, era a de que o avanço econômico estava relacionado a centros urbanos populosos como Paris e Londres, por exemplo. Assim, havia explicitamente por parte de Freire a ideia de que ferrovia e porto eram meios não só de otimizar o escoamento da produção, mas também, de viabilizar a chegada de volumosa população para Vitória, acreditando que este processo, em comparação com as maiores capitais mundiais, constituía-se em elemento fundamental para incremento da economia.

A convergência da ferrovia para Vitória teria, no entanto, que enfrentar um esforço especial para atingir o porto considerando-se o caráter insular da capital capixaba. Neste sentido, Freitas (2004 e 2005) indica que estudos técnicos mostraram que o município vizinho, Vila Velha, apresentava condições superiores à Vitória para assimilar as instalações portuárias. No entanto, tudo leva a crer que politicamente não interessava que estas instalações fossem realizadas fora de Vitória.

Assim, a despeito das condições físicas adversas, o percurso ferroviário até Vitória foi viabilizado ao final da década de 1920, por meio de vultosos aparatos de engenharia, possibilitando a instalação do porto na ilha. A figura 5 permite visualizar os dois trechos marítimos vencidos pela Ponte Florentino Avidos – um entre Vila Velha e a Ilha do Príncipe e outro entre esta e Vitória –, para garantir a extensão da ferrovia até a capital. A figura 6 apresenta imagens das obras desta ponte, em estrutura de ferro importada da Alemanha, oferecendo a dimensão do porte deste empreendimento. O porto de Vitória tornou-se deste modo, uma meta constante e fundamental dos diversos governos que sucederam Muniz Freire, apresentando-se concluído, segundo Siqueira (1994), na década de 1940.

Situação semelhante sucedeu na execução da terceira frente de empreendimentos lançada por Muniz Freire, referente à construção de um novo bairro como expansão da capital, uma vez que, sua viabilização dependeu também, da continuidade de ações de diversos governantes.



**Figura 5 – Baía da Vitória, s/d.** Fonte: Fundação Biblioteca Nacional.



**Figura 6 – Ponte Florentino Avidos, s/d.** Fonte: Arquivo Geral de Vitória

### *Um Novo Arrabalde para Vitória*

Conforme indicado, mesmo em complemento às demais frentes, o projeto de um novo arrabalde para Vitória, contratado ao engenheiro Saturnino de Brito, garantiu a inserção da modernidade urbana no programa de governo de Freire e, ao mesmo tempo, a expansão de uma cidade espremida entre morros e água. A figura 7 demonstra, a leste, o projeto do novo bairro caracterizado pelo traçado em quadrículas, expandindo a cidade em cerca de cinco a seis vezes (BRITO, 1896), em contraste com a diminuta cidade de então, a sudoeste.

Mendonça et al. (2009) analisam o processo de evolução urbana do novo arrabalde demonstrando as dificuldades na implantação de infraestrutura necessária à viabilização do bairro, que demandava até mesmo e acima de tudo, ligação rodoviária e transporte urbano em relação ao Centro. A figura 7 permite ainda, perceber extensa área alagada, além do relevo acidentado entre a cidade existente e o novo bairro, auxiliando o entendimento quanto à ordem de grandeza dos trabalhos de engenharia necessários para superar a conexão entre ambas.

Assim sendo, a implantação do novo arrabalde, como o porto e a ferrovia, seguiu durante décadas, como meta governamental de modo que nos anos de 1930 já apresentava o aspecto de balneário, que caracterizou o lugar até a década de 1950, quando iniciou sua consolidação como bairro (MENDONÇA et al., 2009) da capital.

Enquanto até meados do século XX a economia capixaba tinha o café como produto hegemônico, a partir de então, outra dinâmica econômica foi empreendida no Espírito Santo, de modo que a siderurgia e a grande indústria tomaram o espaço da agroindústria exportadora (ROCHA e MORANDI, 1991). Neste contexto, uma vez mais, a cidade de Vitória, como capital teve destaque na disputa pela localização de empreendimentos. No entanto, os dois exemplos mais significativos desta situação, relacionam-se a empresas de grande porte, que tiveram a escolha da localização determinada bem mais pela atratividade que a cidade de Vitória exercia do que por estratégias políticas que fomentasse o interesse pelo local. Os relatos a seguir tratam destas questões a partir do contexto que envolveu a localização do complexo Companhia Vale do Rio Doce - Companhia Siderúrgica de Tubarão e da Unidade de Negócios da Petrobras.



Figura 7 – Planta da Ilha. Victoria. 1896. Projeto de um novo arrabalde para Vitória do engenheiro Saturnino de Brito. Fonte: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo.

### *As Companhias Vale do Rio Doce e Siderúrgica de Tubarão*

Zorzal (2004), em extensa e detalhada pesquisa acerca do papel da Companhia Vale do Rio Doce no desenvolvimento do país, ensina que seu estabelecimento em território capixaba independeu da vontade do Estado ou do Município, sendo produto do que denomina elemento-chave na constituição do “Estado desenvolvimentista” brasileiro. Segundo Zorzal (2004: 138) foi em um “[...] cenário marcado pelo conflito mundial, que a questão da siderurgia e da mineração é equacionada no âmbito da esfera política”. Desde os anos de 1930, o debate acerca do “regime legal das minas” ocupava posição de destaque na agenda do governo para o desenvolvimento nacional, tendo sido a siderurgia considerada “[...] como o problema mais grave a impedir o desenvolvimento” da nação (ZORZAL, 2004, p. 134).

A reforma institucional promovida pelo presidente da república Getúlio Vargas, visando à centralização político-administrativa e ao fortalecimento da ação do Estado, facilitou a criação, em 1941, da Usina de Volta Redonda e a instituição do Decreto-Lei Federal nº 4.352, de julho do ano de 1942, que estabeleceu os requisitos e aprovou o estatuto da futura Companhia, denominando-a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD).

É oportuno reiterar que este período governamental no Brasil, conhecido como Estado Novo, associado à demanda mundial do ferro exigida pela Grande Guerra, tenha favorecido acordos

quanto à exploração da mineração e à instalação da siderurgia no país. Corroborando essa assertiva e ilustra a independência da ação imperiosa da União a entrevista publicada no periódico *Brasil Mineral* (n. 24, p. 35) de novembro de 1985, em que Eliezer Batista, presidente da CVRD entre 1961 e 1964 e entre 1979 e 1986, afirma: “Desde a sua origem a VALE foi criada para gerar divisas e, assim, ser um instrumento de desenvolvimento do País”.

Independentemente da participação do Estado ou do Município, a existência de infraestrutura portuária na capital, certamente pesou nessa decisão, conforme alerta Zorzal (2004, p. 200). Diante dessa evidência, a localização do Porto de Vitória na capital certamente foi o fator de *capitalidade* que levou o governo do país a essa decisão.

Com o estabelecimento e o sucesso das operações da Vale, outros projetos foram atraídos para o Estado do Espírito Santo, em particular na área de influência da empresa. Zorzal (2004) indica que, entre 1970 e 1983, os seguintes empreendimentos foram implementados: a Companhia Siderúrgica de Tubarão; em área contígua a da Vale; a Samarco Mineração S.A. no litoral a sul da capital; e a Aracruz Celulose S.A. no litoral norte de Vitória, além da expansão do complexo portuário do Estado.

Interessa frisar que a localização geográfica do complexo siderúrgico (CVRD – atualmente Vale) e da Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST – atualmente Arcelor Mittal Tubarão) veio resultar em ônus ambientais irreparáveis.

Essas empresas estão situadas na região continental noroeste do município a montante dos ventos dominantes. A área urbana municipal, por sua vez, localiza-se a jusante desses ventos de direção nordeste, que atingem, em particular e mais imediatamente (e ironicamente), os bairros mais valorizados do ponto de vista imobiliário da ilha, como se observa na figura 8.

Cumprindo lembrar que a produção e o transporte de *pellets* de ferro das Arcelor Mittal Tubarão e Vale são geradoras de precipitações conhecidas como pó de minério. Em entrevista concedida ao jornalista Rogério Medeiros, em 1975, o ambientalista Augusto Ruschi alertava para a impropriedade da localização da siderúrgica e a emissão de poluentes atmosféricos. A entrevista foi divulgada em seu livro “Ruschi: o agitador ecológico”, publicado pela Editora Record, em 1995, e integralmente reproduzida, em edição especial, no periódico eletrônico “Século Diário” (sem data). Na entrevista, Ruschi faz menção a um documento publicado pela Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra (ADESG), originário de uma palestra proferida em 1971, na mesma instituição.

Comprovam os impactos dessas empresas na cidade de Vitória o conjunto de notícias publicado no periódico diário local “A Gazeta” como se segue: em 27 de agosto de 2009 o jornal noticiou que Ministério Público Estadual (MPES) “[...] abriu um inquérito civil para investigar se a empresa Arcelor Mittal, [...] está causando danos ao meio ambiente, principalmente decorrentes da emissão no ar de particulados, conhecidos pela população como pó preto”. Na mesma matéria, o jornal indica que a Arcelor se posiciona contrária a um acordo que prevê medidas para o controle da emissão de poluentes. Ressalta que acordo semelhante foi assinado pela mineradora Vale em agosto de 2008, por meio de um Termo de Compromisso Ambiental (TCA).

Em outro artigo publicado no dia anterior, em 26 de agosto de 2009, o mesmo periódico, comemora a instalação da primeira barreira de vento (*wind fence*) na Vale. Essa barreira, construída com telas, tem por finalidade reduzir a emissão de poeira originária das pilhas de

minério espalhada pelo ar e pretende eficiência de cerca de 80% na redução desse particulado na Grande Vitória.



**Figura 8 – A localização da Vale e a estocagem de *pellets* em 2009.**

Fonte: Acervo pessoal do autor. Fotografia de Simone Guimarães

“A Gazeta” em 4 de fevereiro de 2010, traz a informação de que a instalação das *wind fences* reduziu em 77,4% a emissão de partículas de minério de ferro no ar da Grande Vitória. Indica que, de acordo com a Vale, a emissão de partículas de pó preto no ar da Grande Vitória caiu de 22,6kg/h para 5,3kg/h entre maio e novembro de 2009. Ressalta, contudo, que apenas 10% da área total do parque industrial encontram-se cobertas pelas telas e que, a partir de 2011, todas as barreiras estarão instaladas. O depoimento do representante das associações de moradores da Grande Vitória, Paulo Esteves, que acompanha o processo, é de que a redução na poluição ainda não foi sentida pela população. A mesma matéria indica que a Arcelor Mittal Tubarão estuda um acordo com o MPES para reduzir sua emissão.

Augusto Ruschi pode ter profetizado uma realidade. O fato é que o município de Vitória se encontra ainda hoje bastante exposto às partículas originárias do processo de pelotização a despeito da precaução ambiental apreçada pela indústria siderúrgica.

### ***A Unidade de Negócios da Petrobras***

Para o Espírito Santo, o novo milênio trouxe a notícia de que a Petrobras, como resultado da reestruturação da estatal, resolveu estabelecer uma Unidade de Negócios no Estado (UN/ES), e a capital foi escolhida para sediar essa unidade administrativa. Interessa mencionar que a Petrobras já se encontrava instalada e desenvolvia atividades ao norte do Estado no município de São Mateus, nas imediações do limite do Espírito Santo com a Bahia. Parece irrelevante desvendar até que ponto o município agiu em favor dessa decisão ou se a decisão por Vitória partiu da própria Petrobras. As evidências apresentadas a seguir apontam para esta última. O que se tem por certo é que, em 2002, a Petrobras já havia estabelecido convênio com a Universidade Federal do Espírito Santo, localizada na parte continental do município de Vitória, e ocupava duas edificações no Campus Universitário de Goiabeiras.

Um artigo publicado pela “Gazeta Mercantil” (sem data, mas por seu conteúdo, possivelmente de fins de 2000 ou início de 2001) destaca que a “[...] boa receptividade da Ufes, a chance de

ampliarmos parcerias, como treinamento de nosso pessoal, e a ausência do pagamento de aluguel foram decisivos para a escolha do local”, segundo depoimento de Oswaldo Monte, gerente-geral da empresa à época. O mesmo artigo aponta que o acordo entre UFES e Petrobras, coloca “[...] um ponto final na corrida deflagrada pelas Prefeituras da Grande Vitória interessadas em sediar o futuro endereço da estatal”.

Em outro artigo, publicado em dezembro de 2004, o geólogo e representante da área de suporte operacional da Petrobras, Luiz Otávio de Castro, indica que “[...] a idéia da empresa se estabelecer na universidade surgiu principalmente pelo fato da Ufes estar numa área federal e ser uma instituição de ensino e pesquisa” (UNIVERSO UFES, 2004).

Em abril de 2001, a Petrobras assina um Protocolo de Intenções com a UFES objetivando “[...] intercâmbio em programas e projetos de ensino, pesquisa e extensão, e criar oportunidades de estágio aos seus alunos e contribuir para a formação especializada para atuação na indústria do petróleo” (PETROBRAS, 2002). No escopo desse protocolo de intenções, em abril do ano seguinte, é firmado o Convênio nº 162.4.002.02-5, celebrado entre a Universidade e a estatal.

Independentemente de a Petrobras ter optado por se estabelecer em Vitória ou de o município ter atraído a empresa para seu território, o fato é que a infraestrutura e serviços oferecidos pela capital, dentre estes, a própria existência da Universidade em seu território, funcionaram como fator de atração à empresa, mesmo com a “corrida das Prefeituras da Grande Vitória” interessadas em abrigar suas instalações. Diante dessa evidência, pode-se indicar novamente o apelo da *capitalidade* exercido por Vitória com relação às demais cidades da conurbação metropolitana da Grande Vitória.

Interessa mencionar que o estabelecimento da Petrobras na capital resultou em controvérsias e impactos de ordem ambiental, urbana e tributária. Dentre estas, merece destaque a audiência pública convocada para discutir o convênio entre a Petrobras e a Ufes realizada em julho de 2003. Na oportunidade, foi questionada a intenção da empresa em construir sua sede administrativa, ou sua Unidade de Negócio, no próprio *campus*. Em questão estava o porte dessa unidade em relação à área do *campus* e os impactos que trariam à própria UFES, ao entorno e à cidade como um todo.

Tantos foram os argumentos apresentados por técnicos e pela comunidade em geral, a despeito da perseverança dos argumentos do reitor José Weber Freire de Macedo, defensor da parceria, que a própria Petrobras acabou por desistir da construção do prédio no *campus*. Posteriormente, o geólogo e representante da área de suporte operacional da Petrobras Luiz Otávio de Castro apontou como motivo o fato de que a Petrobras “[...] analisou o espaço que a universidade poderia ceder e concluiu que seria insuficiente para suas instalações” (UNIVERSO UFES, 2004). Assim, a Petrobras optou por construir sua Unidade de Negócios em terreno próprio em uma das avenidas mais movimentadas da cidade. A figura 9 ilustra essa localização com as obras ainda em andamento.

Em 2008, após a Petrobras ter adquirido uma área em um dos bairros de maior valorização imobiliária da capital, nova audiência pública foi realizada, desta vez para avaliar impactos da construção da Unidade de Negócios da estatal na cidade de Vitória. O terreno escolhido, uma área de 101.636,19 metros quadrados na Chácara Paraíso, na Praia do Canto, foi preparado para acomodar um empreendimento de 82 mil metros quadrados de área construída, entre prédios e estacionamentos, e abrigar cerca de 3 mil empregados, a partir de projeto arquitetônico selecionado por concurso público de alcance nacional.



**Figura 9 – Obras da construção da Unidade de Negócios da Petrobras em 2010.**

Fonte: Acervo pessoal e fotos do autor

Um Relatório de Impacto Urbano foi realizado, minimizando os conflitos gerados na cidade pelo novo empreendimento, tendo sido considerado até turnos de trabalho na empresa que, segundo a Prefeitura de Vitória, não coincidiriam com os horários de pico porque as jornadas de trabalho se iniciariam às 7h30min e às 8h30min e terminam às 16h30min e às 17h30min. Como elemento mitigador desses conflitos, incluiu-se também a cessão, por parte da empresa, de área de lazer (parque) de cerca de 15 mil metros quadrados, a ser construída pela Companhia (ESPÍRITO SANTO EM FOCO, 2008). Em outra matéria publicada no jornal eletrônico “Século Diário”, datada de 06-06-2009, o periódico denuncia:

Não fosse a grande mobilização dos moradores de Barro Vermelho, Santa Luiza e Praia do Canto, uma das condicionantes da obra da nova sede da Petrobras (Reta da Penha), que previa a construção de um parque de 15 mil m<sup>2</sup> numa parte do terreno da empresa, não seria cumprida.

Diante desses fatos envolvendo a instalação da Unidade de Negócios da Petrobras em Vitória e dos anteriormente enumerados acerca do Novo Arrabalde, do caso do estabelecimento do Porto de Vitória e das Vale e Arcelor Mittal Tubarão, ratifica-se a atração da capital – o atributo *capitalidade* – capitaneando investimentos e benefícios ao desenvolvimento econômico ou urbano para a cidade. Fica também claro que cada uma dessas intervenções resulta em impactos, muitas vezes, não avaliados, ou mesmo minimizados, quando da decisão pelo empreendimento.

## **Complementos e conclusões**

De modo análogo ao ocorrido em relação às instalações portuárias como alertado por Freitas (2004 e 2005), houve também ponderação na época de elaboração do projeto do Novo Arrabalde, quanto à adequação das terras de Vila Velha para esta finalidade, se comparadas ao sítio escolhido em Vitória. Campos Júnior (1996) argumenta sobre as vantagens da empresa urbanizadora para implantação do projeto nas terras da capital, enquanto Pimentel

(2005) discute sobre a inviabilidade naquele momento, em transpor as águas da baía para manter uma ligação rodoviária entre a cidade existente e o novo bairro, para que este se situasse fora da ilha de Vitória. Acrescentando-se argumentos a estas interpretações, este artigo aponta o interesse político de manter a sede da capitania do Espírito Santo como capital republicana como motivo relevante para que a área escolhida para o projeto de Brito fosse em Vitória. Significa dizer que a previsão de expansão conforme concebida no projeto em foco correspondia à possibilidade de crescimento urbano necessário a Vitória, como capital de estado, e aos elementos modernizadores necessários à legitimação da República.

Deste modo, procura-se então, aqui destacar a importância do programa de governo de Muniz Freire na manutenção do que se chamou, neste artigo, de *capitalidade* de Vitória. A oscilação entre a manutenção ou a perda do atributo de capital esteve pendente em algumas situações posteriores ao início da república alcançando, porém, pelo menos até o presente, argumentação favorável à permanência, justificada, sobretudo, pelos esforços econômicos e infraestruturais já empreendidos para este fim.

Assim, a despeito de todas as dificuldades relativas ao isolamento planejado (ARAÚJO In: VITÓRIA, 2006) e às características do sítio físico, ilhado e montanhoso, os governos seguintes, mesmo os opositores a Muniz Freire, deram sequência as três frentes de empreendimentos previstas, de modo a construir e consolidar a *capitalidade* de Vitória.

Há que se observar que os benefícios que esses empreendimentos podem trazer, em muitas situações, eclipsam os ônus ambientais e financeiros futuros decorrentes. No caso do Arrabalde, do Porto, da Vale/Arcelor Mittal Tubarão ou da Petrobras, a cidade de Vitória, a despeito de poder ter logrado o desenvolvimento vislumbrado, veio experimentar ônus ambientais com uma sucessão de aterros de seus manguezais que já extinguiram e continuarão extinguindo flora e, sobretudo, fauna importantes na culinária, nas tradições, na cultura e identidade do local.

Vai ainda experimentar o desconforto e ônus à saúde de seus habitantes pelas precipitações atmosféricas exacerbadas pela localização inapropriada das indústrias associadas à siderurgia. Também se vê forçada a arcar com os ônus das questões de transporte, acessibilidade ou mobilidade gerados pelos crescentes fluxos em seu território. Com isso a cidade tem restritos seus espaços públicos (canteiros centrais, praças, calçadas, dentre outros) para acomodar esse fluxo.

Tomando por certo que: o atributo de *capitalidade* de Vitória, que influenciou nas decisões a respeito dos casos examinados, é decorrente de seu *status* de capital; que esse *status* é responsável pela existência de condições de infraestrutura e serviços públicos e de centro de poder administrativo e político em seu território, por sua vez responsável pela atração de empreendimentos ou investimentos para a cidade, pode-se argumentar que toda cidade que detenha esse *status* se caracteriza por esse atributo.

Assim sendo, presume-se que qualquer capital, como detentora desse *status*, se qualifica à atração de empreendimentos ou investimentos da mesma natureza que os realizados em Vitória. Significa dizer que os casos aqui examinados podem ser entendidos, de uma forma mais universal, como indicadores de situações semelhantes para a grande maioria das capitais do país e, possivelmente, para qualquer capital no mundo. Por fim, as evidências acima apresentadas demonstram que o atributo de *capitalidade* pode, além de atrair benefícios, resultar em malefícios ou circunstâncias perversas que necessitam ser avaliadas antes da decisão de execução de projetos e investimentos com esse caráter desenvolvimentista.

Vale enfatizar que este estudo se propõe verificar alterações físico-territoriais que os empreendimentos examinados promoveram na Ilha de Vitória, da mesma forma que os problemas ambientais e urbanos deles advindos. Dessa forma, entende-se que as conclusões aqui esboçadas necessitam ser complementadas por investigações que incluam aspectos tanto econômicos como sociais acerca desses empreendimentos.

## **Bibliografia**

ANDRADE, C. R. M. de. *A peste e o plano. O urbanismo sanitaria do Engenheiro Saturnino de Brito*. São Paulo, 1992. Dissertação (mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

ARAÚJO, L. Análise Histórica com ênfase na Evolução Urbana do Centro de Vitória. In: VITÓRIA. Prefeitura Municipal de Vitória / Secretaria de Desenvolvimento da Cidade. *Planejamento Urbano Interativo do Centro*. Vitória: PMV, CD-ROM, 2006.

BRITO, Francisco Saturnino Rodrigues de. *Projecto de um Novo Arrabalde: dotado dos serviços de abastecimento d'água e drenagem*. Victoria, Comissão de Melhoramentos da Capital: Estado do Espírito Santo, 1896.

CAMPOS JÚNIOR, Carlos Teixeira de. *O Novo Arrabalde*. Vitória: PMV, Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 1996.

ESPÍRITO SANTO EM FOCO. *Sede da Petrobras*. 1 dez. 2008. Disponível em: <<http://vitoria-es-brasil.com/visaogeral-grandevix/desenvolvimento-de-rmgv/816-nova-sede-da-petrobras.html>> Acesso em: 14 abr. 2010.

ESPÍRITO SANTO. Presidente (1892-1896: Freire). *Relatorio apresentado pelo Exmo. Snr. Dr. J. de M. C. Moniz Freire Presidente do Estado do Espírito Santo ao passar o governo ao Exmo. Snr. Dr. Graciano dos Santos Neves em 23 de maio de 1896*. Rio de Janeiro: Typ. Leuzinger, 1896.

FREITAS, J. F. B. Aterros e decisões políticas no município de Vitória: efeito cascata. In: *Anais do VIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Niterói: ARQ.URB/UFF, PPGG/GEO/UFRJ, IPPUR/UFRJ e PROURB/FAU/UFRJ., 2004. v. 1. p. 1-17.

FREITAS, J. F. B. O aterro da Esplanada Capixaba: a "modernidade" privada. In: *XXIII Simpósio Nacional de História - História: Guerra e Paz*. Londrina PR: Editorial Mídia, 2005.

GAZETA MERCANTIL. *Petrobras fica na Ufes e investe US\$ 150 milhões no ano que vem no ES*. Disponível em: <[http://www.dep.fem.unicamp.br/boletim/BE07/nov\\_70.htm](http://www.dep.fem.unicamp.br/boletim/BE07/nov_70.htm)>. Acesso em: 14 abr. 2010.

GAZETA ON-LINE. *Cercas de proteção reduzem emissão de pó preto em 77%*. 4 de fev. 2010. Disponível em: <[http://gazetaonline.globo.com/\\_conteudo/2010/02/597948-cercas+de+protecao+reduzem+emissao+de+po+preto+em+77.html](http://gazetaonline.globo.com/_conteudo/2010/02/597948-cercas+de+protecao+reduzem+emissao+de+po+preto+em+77.html)>. Acesso em: 3 mai. 2010.

GAZETA ON-LINE. *Ministério Público vai apurar poluição emitida pela Arcelor*. 27 ago. 2009. Disponível em: <[http://gazetaonline.globo.com/\\_conteudo/2009/08/526726-ministerio+publico+vai+apurar+poluicao+emitida+pela+arcelor.html](http://gazetaonline.globo.com/_conteudo/2009/08/526726-ministerio+publico+vai+apurar+poluicao+emitida+pela+arcelor.html)>. Acesso em: 3 maio 2010.

GAZETA ON-LINE. *Vale instala barreira de vento para conter emissão de poeira no ar*. 26 ago. 2009. Disponível em: <[http://gazetaonline.globo.com/\\_conteudo/2009/08/123425-vale+instala+barreira+de+vento+para+conter+emissao+de+poeira+no+ar.html](http://gazetaonline.globo.com/_conteudo/2009/08/123425-vale+instala+barreira+de+vento+para+conter+emissao+de+poeira+no+ar.html)>. Acesso em: 3 maio 2010.

MENDONÇA, E. M. S.; FREITAS, J. F. B.; CAMPOS, M. M.; PRADO, M. M. e ALMEIDA, R. H. de. *Cidade Prospectiva: o projeto de Saturnino de Brito para Vitória*. Vitória: EDUFES; São Paulo: Annablume, 2009.

NOVAES, Maria Stela de. *História do Espírito Santo*. Vitória: Fundo Editorial do Espírito Santo, s/d.

OLIVEIRA, J. T. de. *História do Estado do Espírito Santo*. 2ª ed. Vitória: 1975.

PETROBRAS. *Convênio nº 162.4.002.02-5*. Convênio que entre si celebram Petróleo Brasileiro S. A. (PETROBRAS) e a Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), Vitória, 24 abr. 2002. Mimeografado.

PIMENTEL, V. L. Novo Arrabalde - Expansão urbana e mídia impressa, In: *XXIII Simpósio Nacional de História - História: Guerra e Paz*. Londrina PR: Editorial Mídia, 2005.

ROCHA, Haroldo Correa, MORANDI, Ângela Maria. *Cafecultura e Grande Indústria: a transição no Espírito Santo - 1955-1985*. Vitória: Fundação Ceciliano Abel de Almeida, 1991.

SÉCULO DIÁRIO. *A guerra ecológica capixaba chama a atenção da imprensa*. s/d. Entrevista concedida em Santa Tereza, em 1975. Disponível em: <[www.seculodiario.com/ruschi/ruschi4.doc](http://www.seculodiario.com/ruschi/ruschi4.doc)>. Acesso em: 24 abr. 2010.

SÉCULO DIÁRIO. *Mobilização dos moradores evitou que parque “virasse” pracinha*. 6 jun. 2009. Disponível em: <[http://www.seculodiario.com/exibir\\_not.asp?id=3276](http://www.seculodiario.com/exibir_not.asp?id=3276)>. Acesso em: 14 abr. 2010.

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

UNIVERSO UFES. *Jornal Experimental da Comunicação Social da UFES. Parceria Ufes - Petrobras: até quando?* 10 dez. 2004. Disponível em: <[http://geocities.ws/universoufes/vida\\_universitaria/2004/dez/10\\_petrobras\\_mila.html](http://geocities.ws/universoufes/vida_universitaria/2004/dez/10_petrobras_mila.html)>. Acesso em: 14 abr. 2010.

ZORZAL e Silva, Marta. *A Vale do Rio Doce na estratégia do desenvolvimento brasileiro*. Vitória: Editora da Universidade Federal do Espírito Santo – EDUFES, 2004.

XII Coloquio de Geocrítica 2012  
Bogotá, 7 al 11 de Mayo

