

ANTONIO DE PÁDUA GURGEL

PORTOS

DO ESPÍRITO SANTO

Ports of Espírito Santo State

PROTEXTO

A large container ship is docked at a port in Espírito Santo, Brazil. The ship is loaded with colorful containers and is surrounded by a road and green hills. The sky is blue with some clouds. The text 'PORTOS DO ESPÍRITO SANTO' and 'Ports of Espírito Santo State' is overlaid on the image. The publisher's name 'PROTEXTO' is at the bottom.

ANTONIO DE PÁDUA GURGEL

Coordenador | *Publisher*

PORTOS

DO ESPÍRITO SANTO

Ports of Espírito Santo State

Vitória, ES

PRO TEXTO

2020

Copyright by
Pro Texto Serviços e Projetos Culturais Ltda

Projeto, coordenação e texto final | *Concept, coordination and final text*

Antonio de Pádua Gurgel

Pesquisa | *Research*

Ana Paula Alcântara

Antonio de Pádua Gurgel

Carolina Polese

Hesio Pessali

Edição executiva | *Executive edition*

Hesio Pessali

Consultor gráfico | *Graphic consultant*

Geraldo Netto

Foto da capa | *Cover photo*

Cristiano A. A. Sales

Foto da contracapa | *Back cover photo*

Acervo ArcelorMittal

Apoio administrativo | *Administrative support*

Rafaela da Penha Aranda

Impressão | *Printing*

Gráfica e Editora GSA

Dados Internacionais para Catalogação na Publicação (CIP)

Biblioteca Pública do Espírito Santo

Ficha catalográfica elaborada pela bibliotecária Alessandra Pattuzzo – CRB 752/ES

G979e Gurgel, Antonio de Pádua.

Portos do Espírito Santo / Antonio de Pádua Gurgel. – Vitória, ES; 2020.
128 f.; il. 23 cm.

ISBN: 978-85-99757-60-4

1. Espírito Santo – História. 2. Espírito Santo – Portos. 3. Espírito Santo – Desenvolvimento econômico. I. Gurgel, Antonio de Pádua. II. Título.

CDD: 981.1523

Agradecimentos

Acknowledgements

Alex Breder

Dirceu Cetto

Fábio Pirajá

Francisca Selidonha

José Carlos Mattedi

José Tatagiba

Luiz Fernando de Amorim Coelho

Miguel Martinelli Pessali

Mirela Adams

Philippe César da Silva Souza

Rodinaldo Amorim

Rogéria Gomes

Rose Duarte

Tiago Alves

Apresentação

A história deste livro começa em 1994, quando coordenei a publicação num jornal capixaba de quatro suplementos especiais intitulados “Espírito Santo: uma vocação para o comércio exterior”.

Naquela época, o assunto estava em grande evidência, inclusive porque o Corredor de Transportes Centro-Leste estava em pleno processo de consolidação. Não apenas devido a uma política nacional nesse sentido, mas também pelo entusiasmo que o tema despertava entre as autoridades capixabas.

Afinal, o então governador Albuíno Azeredo, engenheiro, tinha sido um dos principais responsáveis pela duplicação da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM). Essa obra foi de fundamental importância para o Corredor, cuja espinha dorsal é formada pela EFVM e pela Rede Ferroviária Federal. No total, o sistema integra 2 mil quilômetros de vias férreas, além do complexo portuário capixaba.

Mas os suplementos publicados em 1994 não abordavam apenas o Corredor Centro-Leste. Na primeira daquelas publicações, enfocamos o papel de entreposto comercial exercido pelo Estado capixaba desde o período colonial até o século XX. Outras duas edições focalizavam as perspectivas do setor no Espírito Santo, inclusive a implantação de uma Zona de Processamento de Exportação, que estava em debate na época.

Esses suplementos despertaram grande interesse, principalmente como apoio para atividades didáticas. Em 1998, a antiga Companhia Siderúrgica de Tubarão, atual ArcelorMittal Tubarão, pediu uma cópia das tais publicações para oferecer a estudantes que a procuravam em busca de material sobre a história dos portos capixabas. Na época, ponderei que o material estava desatualizado e percebi que estava na hora de editar um livro sobre o assunto, o que foi feito em 2001.

Quase 20 anos depois, temos a alegria de lhe apresentar um outro livro sobre o mesmo tema, com novas informações e uma nova abordagem.

Introduction

The story of this book starts in 1994 when I was assigned the coordination of the elaboration and publishing of four special newspaper supplementary sections under the title “Espírito Santo: a vocation for international trade”.

Back in those days, there was huge public interest in this topic inasmuch as the Center-East Transport Corridor was undergoing its full consolidation process, not only due to the national policy for transport infrastructure but also because of the enthusiasm this theme arose among local authorities.

As a matter of fact, the then governor of Espírito Santo State Albuíno Azeredo, an engineer, had been one of the main authorities striving for the doubling of the Vitória-Minas railway track (EFVM). This work played a fundamental role in the transport corridor, whose backbone consisted of EFVM and the National Railway Network. Altogether, the system integrates 2 thousand kilometers (1,242.74 miles) of railways in addition to the set of ports in Espírito Santo State.

However, the newspaper supplements published in 1994 did not cover only the Center-East Transport Corridor. In the very first one, we focused on the role of trade hub that had been exercised by Espírito Santo State since the colonial period and ongoing throughout the 20th century. The two following editions focused on the perspectives of this sector in Espírito Santo State, including the implementation of an export zone what was being debated by then.

These supplements awakened great public interest and were even resorted to as a support material to didactical activities. In 1998, the former steel mill Companhia Siderúrgica de Tubarão, currently renamed ArcelorMittal Tubarão after the takeover, requested reprinted copies of such supplements to offer them to students who were interested in the history of the ports in Espírito Santo. By then I pondered that the material was already outdated and I realized that it was about time to write a book on this topic, which I did in 2001.

Almost 20 years later, we are glad to present you another book on the same theme, but with new information and a new approach.

Ao escrever a história dos portos capixabas, desta vez tivemos o cuidado de relacionar o que aconteceu no Espírito Santo com a geopolítica mundial desde o século XVI.

Quando o rei português D. João III doou a Capitania do Espírito Santo a Vasco Fernandes Coutinho, exigiu que os portos aqui existentes só operassem com a Coroa. Era uma política que Portugal adotava também com as outras colônias, tendo grande importância para a Metrópole explorar e controlar suas possessões.

Neste livro você verá como o lendário desaparecimento do rei português D. Sebastião, durante a batalha de Alcácer Quibir, contribuiu para aumentar o movimento dos portos capixabas.

A invasão de Lisboa por Napoleão Bonaparte também influenciou no movimento dos portos capixabas, pois – durante sua fuga para o Brasil – a família real portuguesa contou com a proteção da Armada inglesa. Em troca, a Inglaterra – que estava impedida por Napoleão de operar com os portos europeus – exigiu que Portugal decretasse a abertura dos portos brasileiros. Além de beneficiar a Inglaterra, a medida abriu novas possibilidades de negócios por meio dos portos brasileiros em geral, e dos portos capixabas em particular.

Mas nem só de passado é feita esta publicação.

Aqui você verá um detalhado relato sobre o complexo portuário capixaba nos dias atuais, os terminais existentes, a legislação que regula suas atividades, a excelência de suas operações.

Espero vivamente que você tenha uma
Boa leitura!

Vitória, março de 2020.

Antonio de Pádua Gurgel

In writing the history of the Espírito Santo ports, this time we were careful to relate what has happened in Espírito Santo and to world geopolitics since the 16th century.

When the King of Portugal D. João III donated the territory of Espírito Santo State to Vasco Fernandes Coutinho, he demanded that ports here would only operate under the control of the Portuguese Kingdom, often referred to as the Portuguese Crown, or simply The Crown. This was also the policy adopted by Portugal toward its other colonies, what was of great importance to enable Portugal to explore and control its colonies around the world.

In this book, you will learn how the legendary disappearing of the Portuguese King D. Sebastião in battle in the Moroccan city Alcácer Quibir in 1578 (also known as Battle of Three Kings) contributed to the increase in the trade of goods in the ports in Espírito Santo State in Brazil.

The invasion of Lisbon by Napoleon Bonaparte also derived in contributions to Espírito Santo ports. During their flight to Brazil, the Portuguese Royal Family relied on the protection of the British armada. In exchange, England, which had been hindered by Napoleon to operate with European ports, demanded that Portugal decreed the opening of Brazilian ports. Besides benefitting England, this measure opened up new business possibilities to Brazilian ports and particularly to the ports in Espírito Santo.

But this publication is not only about the past.

Here you will find a detailed recount of the port complex in Espírito Santo at the present stage, the currently operating terminals, the legislation that regulates port activities and the pursuit of excellence in their activities.

I hope you have an enjoyable reading!

Vitória, March, 2020.

Antonio de Pádua Gurgel

Sumário

Summary

12 **Prefácio**

I

- 18 Primórdios
- 26 Abertura dos Portos
- 28 Café
- 32 Cais do Imperador
- 36 Navegação fluvial
- 42 Cresce o movimento dos portos
- 44 Evolução
- 48 Cais do Hidroavião
- 51 Diversificação das mercadorias

II

- 56 Novas oportunidades
- 60 Ponta do Tubarão
- 62 Grandes projetos industriais
- 66 Projeto ousado e inovador
- 68 Ampliando o conhecimento
- 68 Fundap
- 72 Corredor de Transportes Centro-Leste
- 74 Integração com a economia nacional
- 78 Nova lei dos portos
- 82 Porto seco
- 84 Praticagem
- 86 Petróleo

III

- 90 Um portal para o mundo
- 92 Infraestrutura portuária do Espírito Santo
- 94 Complexo Portuário de Tubarão
- 102 Complexo Portuário de Vitória
- 106 Portocel / Barra do Riacho (Granito)
- 110 Porto de Ubu
- 114 Terminal Norte Capixaba
- 114 Terminal de Uso Privativo Estaleiro Jurong
- 118 Futuro

123 **Referências**

13 **Preface**

I

- 19 The beginning
- 27 The opening of Brazilian ports
- 29 Coffee
- 33 The Emperor's Docks
- 37 Inland waterways
- 43 Activity on the ports grows busier
- 45 Evolution
- 48 The Seaplane Docks
- 51 Diversification of traded goods

II

- 57 New opportunities
- 60 The Tubarão water breaker
- 63 Major industrial projects
- 67 A bold and innovating project
- 69 Advancing in expertise
- 69 Fundap program
- 73 The Center-East Transport Corridor
- 75 Integration with nationwide economy
- 79 The new law for ports
- 83 Dry ports
- 84 Ship piloting
- 87 Petroleum

III

- 91 A gateway to the world
- 93 Port infrastructure
- 95 Tubarão Port Complex
- 103 Vitória Port Complex
- 107 Portocel / Barra do Riacho Port (Granite)
- 111 Ubu Port
- 115 Norte Capixaba Terminal
- 115 Jurong Shipyards Private Use Terminal
- 119 The future

123 **References**

Prefácio

Com pouco mais de 400 quilômetros de costa estendidos de norte a sul do seu território, o Espírito Santo é destaque no cenário portuário nacional. Os portos do Estado movimentam parcela significativa das mercadorias que circulam pelo País, alimentando uma robusta cadeia de negócios focada no comércio exterior, cujo impacto no PIB estadual é representativo.

Fazemos parte de um dos maiores complexos portuários da América Latina, contando com terminais especializados que são referência mundial em eficiência. É pelas águas da costa capixaba que deixa o País o maior volume de produtos siderúrgicos, de minério de ferro e de celulose exportados pelo Brasil. Por essa mesma costa também chega uma diversidade de carga containerizada e de veículos para abastecer mercados de diversos estados brasileiros. A atividade alimenta uma cadeia de negócios que inclui empresas da área de logística (transporte, armazenagem e manuseio de cargas), serviços marítimos, tradings e outros segmentos.

A ArcelorMittal Tubarão faz parte dessa cadeia, operando o Terminal de Produtos Siderúrgicos (TPS) e o Terminal de Barcaças Oceânicas (TBO). O TPS é responsável pela movimentação da produção exportada pela ArcelorMittal Tubarão e por duas outras indústrias do mesmo segmento, sendo o mais eficiente do Brasil na movimentação de produtos siderúrgicos e referência em âmbito mundial. Também é benchmark em aspectos relacionados à segurança do trabalho e à gestão ambiental. O TPS responde ainda por mais de 35% das requisições de trabalhadores portuários avulsos no Espírito Santo, o que mostra a sua importância.

Preface

With little more than 400 kilometers (248.54 miles) of coastline spanning from the north southwards alongside its territory, Espírito Santo State stands out in the national harbors setting. The ports of this state move a significant portion of the goods hauled about the country, thus feeding a robust network of businesses focused on international trade whose impact on the gross state product is expressive.

We are ranked high among the largest harbor complexes in Latin America, with our specialized terminals, which are worldwide references in efficiency. It is through the coast of Espírito Santo State that the largest bulk of steel mill products, iron ore and pulp exported by Brazil leave the country. It is also through this same coast that a great diversity of inbound container cargo and imported vehicles arrives to supply the markets in several Brazilian states. This activity feeds a business chain that includes companies in the areas of logistics (carriers, storage and handling of cargoes), maritime services, tradings and others.

ArcelorMittal Tubarão, a steel mill industry part of this chain, operates the Steel Mill Products Terminal (TPS) and the Oceanbound Barge Terminal (TBO). TPS is responsible for the movement of the products exported by ArcelorMittal and by two other steel mill industries and is the most efficient port terminal worldwide in moving steel mill products. It is also a benchmark in aspects related to occupational safety and environmental management. TPS is also responsible for 35% of the hiring of indirect port contractors in Espírito Santo State, which makes its representativeness evident.

Com o TBO, contribuímos para fortalecer a navegação de cabotagem, que ainda tem amplo campo para crescer no Brasil. O terminal escoou a nossa produção de bobinas destinada à ArcelorMittal Vega, em Santa Catarina, retirando das estradas brasileiras cerca de 100 carretas por dia. Além de mais seguro, o transporte feito em barcaças oceânicas tem o apelo da sustentabilidade já que, ao substituir as carretas nas rodovias, emite menos CO2 e consome menos derivados do petróleo, como combustível e pneus.

O TBO foi um projeto desafiador e imprescindível para viabilizar o transporte de bobinas até a unidade de Vega. A solução logística é um case de sucesso e, para dar visibilidade ao projeto, a empresa, juntamente com outros parceiros, promoveu em 2004 a regata de vela oceânica Rota do Aço, um percurso de 634 milhas náuticas (1.174 km) entre a Praia de Camburi, em Vitória, e a histórica São Francisco do Sul, em Santa Catarina. A prova reuniu 5 mil participantes, que conheceram de perto a rota do aço percorrida pelas barcaças que transportam bobinas.

O complexo portuário do Espírito Santo já é representativo no cenário nacional e tem potencial para ganhar relevância ainda maior, haja vista que há novos projetos sendo implementados. Ao contar a história dos portos do Espírito Santo, este livro traz à tona os movimentos estratégicos que tornaram o Estado referência em atividades de exportação e importação. Esses movimentos incluem decisões que trouxeram para solo capixaba indústrias exportadoras de peso, como a ArcelorMittal Tubarão, e que foram decisivas para fazer do Estado uma grande porta para o desenvolvimento do comércio exterior.

Benjamin Baptista Filho

Diretor da Associação Latino-americana do Aço, conselheiro do Instituto Aço Brasil, presidente da ArcelorMittal Brasil e CEO Aços Planos para a América do Sul

Through the TBO terminal, we contribute to strengthen the domestic coastal shipping lines, which has much room to grow in Brazil. This terminal is used to ship our hot-rolled steel coils to ArcelorMittal Vega in Santa Catarina, south Brazil, thus avoiding the traffic of 100 semi-trailer trucks along Brazilian interstate roads per day. In addition to being safer, the oceanbound transport barges value sustainability, since by replacing truck hauls on roads they produce lower CO² emission levels and consume fewer petroleum products such as fuel and tyres.

TBO was both a challenging and indispensable project to enable the shipping of hot-rolled metal sheet coils to the Vega plant. This logistic solution is a success case, and, to publicize it, the company, along with other partners, promoted and sponsored the sailing race “Rota do Aço” (The Steel Route Sailing Race) in 2004, a 624 nautical miles course from Camburi Beach in Vitória to the historical São Francisco do Sul, in Santa Catarina State in the south region of Brazil. The sailing race gathered 5 thousand participants who experienced upclose the same steel route that the oceanbound barges navigate to transport the hot-rolled flat steel coils.

The harbor complex of Espírito Santo State already holds a representative position in the national setting and has the potential to achieve even greater relevance as new projects are being implemented. While telling the history of the ports in Espírito Santo, this book brings to light the strategic movements that made this state a reference in import-export activities. These movements include decisions that brought to the state the export industry majors, such as ArcelorMittal Tubarão, and these were decisive to change the state into a gateway to international trade.

Benjamin Baptista Filho

Director of the Latin American Association for Steel, Counsellor at Instituto Aço Brasil (The Institute for Steel, Brazil), President of ArcelorMittal Brasil and CEO at Aços Planos para a América do Sul (Flat Steel for South America)





Primórdios

A história dos portos capixabas começa em 1534, quando o rei português D. João III entregou a Capitania Hereditária do Espírito Santo ao donatário Vasco Fernandes Coutinho.

No termo de concessão, foram definidas as atribuições da Alfândega, o pagamento de impostos no embarque e desembarque de mercadorias, bem como as licenças para proceder ao carregamento de gêneros e à saída de navios.

Merece registro o primeiro desembarque ocorrido em terras capixabas: o do próprio Vasco, após atravessar em sua frágil caravela o então misterioso Oceano Atlântico. Como sua principal intenção era encontrar ouro e pedras preciosas, trouxe um especialista em mineração entre os 60 homens que vieram com ele.

As tais pedras não foram encontradas na época. Mas Vasco não desistiu e fez todo o possível pelo desenvolvimento da undécima Capitania, que foi lento devido a vários fatores. Além dos constantes ataques dos índios, havia as longas ausências do donatário, que fez várias viagens à Corte em busca de recursos. Só para ir e voltar demorava pelo menos quatro meses. Além disso, havia desentendimentos entre os colonizadores e o donatário, bem como ameaças de invasão por piratas.

No início da colonização, a principal atividade econômica era o plantio de mandioca e de cana. Apesar das dificuldades, as lavouras canavieiras prosperavam e conseguiam abastecer os primeiros engenhos.

Em 1545, já havia no Espírito Santo cinco engenhos movidos a água e dois movidos a tração animal. É daquele ano a notícia dos primeiros embarques de mandioca e de açúcar. Produzia-se açúcar suficiente para atrair de três a quatro navios por ano, sendo o pagamento feito com produtos do Reino, que davam um ar mais civilizado à vila de Vitória.

Em 1550, foi instalada a Alfândega, na expectativa de um comércio regular com Portugal, até então único destino permitido para as exportações.

É interessante assinalar que o governador geral Mem de Sá (1558-1572) foi a primeira pessoa a dizer que a Baía de Vitória, por sua posição geográfica, haveria de ser um entreposto comercial. (O registro foi feito em 1857 pelo barão de Itapemirim, Joaquim Marcelino da Silva Lima, que na época era vice-presidente da Província).

Em 1578, aconteceu um fato histórico amplamente conhecido que alterou essa situação. Foi o desaparecimento do rei português D. Sebastião no Marrocos, durante a batalha de Alcácer Quibir. Como ele não tinha descendentes diretos, quem assumiu o trono foi o seu tio-avô, D. Henrique. Mas este acabou morrendo dois anos depois, também sem deixar herdeiros. Isso desencadeou uma crise sucessória que resultou na chamada União Ibérica, dos reinos de Portugal e Espanha, sob o comando do rei espanhol D. Filipe II.

The beginning

This history of the ports of Espírito Santo State begins in 1534, when the Portuguese king D. João III bestowed the territory of Espírito Santo to Vasco Fernandes Coutinho as an ownership to be inherited by his descendants.

The terms of the concession defined the duties of the Customs, the collection of taxes on loading and unloading of goods as well as the charging of fees to process the cargo checks and ship sail away clearance.

It is worthwhile making a record of the first disembarkment ever to take place in the lands of Espírito Santo: Vasco's own landing upon crossing the then mysterious Atlantic Ocean in his fragile vessel. Since his main intention was to find gold and gemstones, he brought a specialist in mining among the 60 men who came along with him.

Such gemstones were not found by then. Nonetheless, Vasco did not give up and endeavored in everything possible for the development of the eleventh Brazilian territory, which was slow due to various factors. Besides the natural hardships and the constant attacks by the native Indians, Vasco had to spend long periods absent from the land on his voyages back to Portugal in search for resources. The journey itself to go to Portugal and to come back took at least four months. In addition, there were arguments between the settlers and the recipient of the territory and also threats of invasions by pirates.

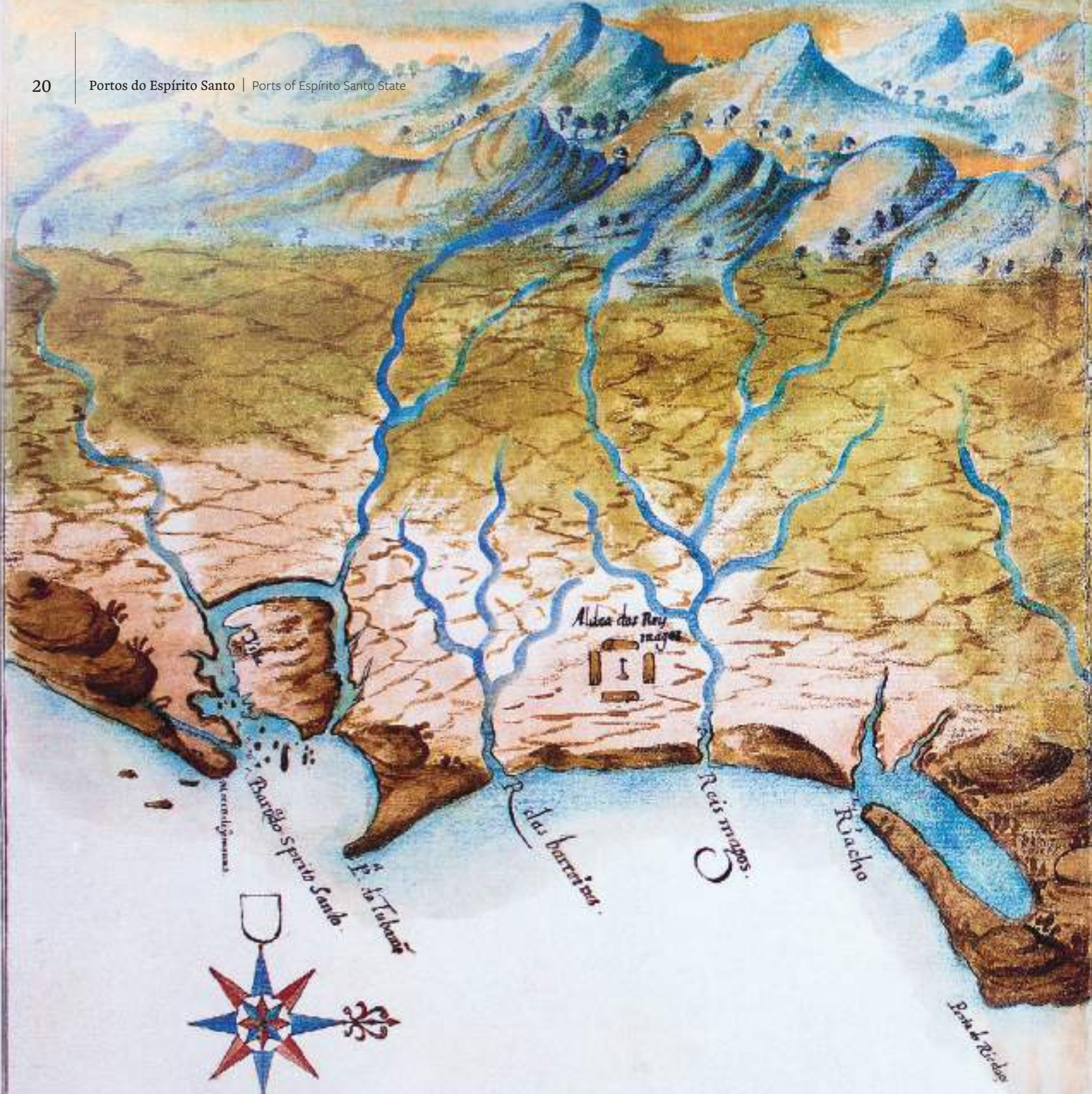
At the beginning of the settlement, the main economic activities were the plantations of cassava and sugar cane. In spite of the difficulties the sugar cane crops prospered and managed to supply to the first sugar cane mills.

By 1545, there were already five water-powered sugar cane mills and two animal-driven mills in Vitória. The first written record of the first shipments of sugar and cassava is also dated on the same year. Enough sugar was produced to load three to four ships per year, being payments made through exchanges for products from the kingdom of Portugal, which added a more civilized atmosphere to the small village of Vitória.

In 1550, the Customs Service office was established in expectation for a regular commercial shipping route with Portugal, which was up to then the only allowed export destination.

It is noteworthy that the general governor Mem de Sá (1558-1572) was the first person to say that Vitória Bay, due to its geographic position in the central part of the Brazilian coastline, would become one of the hubs for Brazil's commerce. (This statement was made in 1857 by Itapemirim Baron, Joaquim Marcelino da Silva Lima, who was by then the vice-president of the province).

In 1578, a widely known historical fact took place which changed the status quo of the colony. It was the disappearing of the Portuguese king D. Sebastião in Morocco during the Battle of Alcácer Quibir. Since he had no direct descendants, his grandfather's brother succeeded him to the throne. Notwithstanding, D. Henrique died only two years later, also without leaving heirs. These developments unfolded into a succession crisis, which resulted in the inception of the Iberian Union consisting of both the Kingdom of Portugal and of Spain under the ruling of the Spanish king D. Filipe II.





CAPITANIA DE PORTO SEGURO.

À esquerda, a Baía de Vitória em mapa de 1631 que mostra parte do litoral capixaba. Na época, o território acima do Rio Doce pertencia à Capitania de Porto Seguro

On the left side, a map of Vitória Bay drawn in 1631 showing a section of Espírito Santo's coastline. At that time, the territory above Doce River belonged to the Captaincy of Porto Seguro

spiritosancto.org

R. Doce Aqui Comeca
a Capitanía de Porto
Seguro.

R. Cricaré

R. Guarindaba

R. Mamp

Durante o período da chamada União Ibérica (1580-1640), foram liberadas operações dos portos brasileiros com portos estrangeiros, o que resultou num intenso comércio entre a Capitania do Espírito Santo e o Sul do continente americano. A produção de mercadorias aumentou e alguns engenhos chegaram a produzir 20 mil arrobas (300 toneladas) de açúcar por ano.

O incremento da produção agrícola incluiu também itens como arroz, tabaco e aguardente, com a consequente demanda por mão de obra. Devido à resistência dos jesuítas contra a escravização dos índios, foi iniciado em 1621 o tráfico de escravos negros para o Porto de Vitória, prática que já havia em outras partes do Brasil. Os traficantes eram pagos com produtos agrícolas.

Com a prosperidade da Capitania, o crescimento do comércio internacional de açúcar e as guerras na Europa, a costa do Espírito Santo passou a atrair a cobiça de corsários. O formato favorável do canal foi determinante para a localização do “porto” junto à vila de Vitória, num local de águas calmas e relativamente seguro.

Naquela época, foi difundida em Portugal a crença de que o desaparecido rei D. Sebastião não tinha morrido e que a qualquer momento apareceria para libertar seu país da Espanha. Mas isso nunca aconteceu e a chamada União Ibérica só terminou com um movimento denominado Restauração, em 1640. Foi quando o rei D. João IV assumiu o trono português, inaugurou a Dinastia dos Bragança e voltou a proibir as operações dos portos brasileiros com portos estrangeiros.

During the Iberian Union (from 1580 to 1640), Brazilian ports were allowed to have trade routes to other foreign ports, what resulted in intense commercial activity between Espírito Santo territory and the rest of the South American continent. The production of goods increased and some sugar cane farms produced 300 tons of sugar per year.

The booming agricultural production included items such as rice, tobacco and spirits and consequently caused an increase in the demand for labor force. Because of the resistance posed by the Jesuit priests against enslaving the native Indians, the slave traffic of Africans began in 1621 to Vitória port, an existing practice in other parts of Brazil. Slave traffickers were paid in agricultural products in a barter system.

The prosperity of the territory, the growth in the international sugar trade and the wars among European nations led corsairs to covet the coast of Espírito Santo State. The favorable outline of the canal was paramount for choosing the site for the port by the village of Vitória, a relatively safe place with sheltered waters.

Back in those days, rumors were widespread in Portugal saying that the then missing D. Sebastião had not died, but would show up anytime to set his country free from Spain. That never happened and the Iberian Union only ended as the culmination of a movement called Restoration in 1640, when King D. João IV resumed to the Portuguese throne, initiated the Dynasty of the Braganças and again forbade operations of Brazilian ports with foreign ports.

D. Sebastião, rei de Portugal,
cujo desaparecimento beneficiou
os portos do Espírito Santo

*D. Sebastião, King of Portugal,
whose disappearance had a positive
effect on the ports of Espírito Santo*



Por isso, as mercadorias saídas do Espírito Santo passaram a ser levadas principalmente para Salvador, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, Iguape, Cananeia, Itanhaém e Ilha Grande, além de outros portos.

As embarcações, pertencentes a comerciantes de Vitória, levavam mantimentos, açúcar e algodão em diversos graus de manufatura: pano, fios e fibra descaroçada. Levavam também toras de madeira e madeira serrada, principalmente de espécies que tinham boa aceitação na construção naval: braúnas, sapucaias, ipês, cabiúnas, sobros, sucupiras, vinháticos, perobas, tapinhoãs (variedade de cedro resistente à umidade), araribas, jacarandás, pau-brasil, pau-ferro e outras próprias para a construção e para o fabrico de tintas.

Mem de Sá

Após o Governo Mem de Sá (1558-1572), instalou-se um clima de ambiguidade no que se refere à jurisdição sobre a Capitania capixaba. Esta sempre obedeceu à Coroa Portuguesa (ou à União Ibérica), mas também se reportava ao Governo Geral do Brasil, cuja sede era na Bahia. Mesmo depois que o Governo Geral se transferiu para o Rio de Janeiro, no final do século XVIII, o capitão-mor da Bahia manteve o título de “governador” e exercia alguma influência sobre as capitanias próximas, inclusive a do Espírito Santo. Essa situação só terminou em 1808, quando a família real se instalou no Rio de Janeiro.

For this reason, goods sailing away from Espírito Santo were carried mainly to Salvador, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, Iguape, Cananeia, Itanhaém and Ilha Grande, besides other ports.

Vessels owned by Vitória's tradesmen carried groceries, sugar, and cotton at different levels of processing: coarse fabrics, yarn and seedless cotton fibers. They also transported timber, logs, wood planks specially those kinds of wood that were regarded as acceptable by the shipbuilding industry: braúnas (*Melanoxylon brauna*), sapucaias (*Lecythis pisonis*), ipês (*Handroanthus albus*), cabiúnas (*Dalbergia miscolobium*), sobros (*Quercus suber*), sucupiras (*Pterodon emarginatus*), vinháticos (*Plathymenia foliosa*), perobas (*Aspidosperma polyneuron*), tapinhoãs (*Mezilaurus navalium* – a strain of cedar that does not rot in water), araribas (*Centrolobium robustum*), jacarandás (*Dalbergia nigra* or Brazilian rosewood), pau-brasil (Brazilwood – *Paubrasilia echinata*), pau-ferro (*Caesalpinia leiostachya*) and others which were appropriate for construction and to produce paints and fabric dyes.

Mem de Sá

Along with the controversy on the dominion of the Portuguese Crown – and hence on the dominion over the colonial Brazil – there was another one directly related to the territory of Espírito Santo. After Mem de Sá's government (1558-1572) an atmosphere of ambiguity emerged concerning the jurisdiction over the territory of Espírito Santo. The latter has always complied with the Portuguese Crown (or the Iberian Union) but also reported to the General-government of Brazil whose headquarter was in Bahia. Even after the General-government was transferred to Rio de Janeiro by the end of the eighteenth century, the chief captain of Bahia kept the title of governor and exerted some influence on the surrounding territories, including Espírito Santo. This situation would only end in 1808 when the Portuguese royal family settled down in Rio de Janeiro.

Vista para o interior da Baía de Vitória tendo ao fundo o Monte Moxuara
Inner part of Vitória Bay, with Moxuara mountain in the background



Abertura dos portos

Em 24 de janeiro de 1808, o príncipe regente D. João Maria José Francisco Xavier de Paula Luís António Domingos Rafael de Bragança, mais tarde coroado como D. João VI, assinou em Salvador uma Carta Régia abrindo os portos brasileiros às nações amigas. A medida foi uma exigência da Inglaterra, que garantiu a segurança da frota portuguesa durante a fuga para o Brasil, e que era aliada de Portugal no contexto das chamadas Guerras Napoleônicas. Com a abertura, a Inglaterra conseguiu exportar e importar através dos portos brasileiros, compensando pelo menos parcialmente o bloqueio imposto por Napoleão a seu comércio com países europeus.

Tendo em vista que a exclusividade do comércio com Portugal era uma das bases da condição colonial, esse decreto é considerado por alguns historiadores como o primeiro passo para a chamada

Cedida por Fábio Pirajá / Picture given by Fábio Pirajá



The opening of Brazilian ports

On January 24, 1808, the prince regent D. João Maria José Francisco Xavier de Paula Luís António Domingos Rafael de Bragança, who was later crowned as D. João VI, signed the Royal Bill (Carta Régia), thus opening the Brazilian ports to friendly nations. This measure was a request of England which had guaranteed his safety and that of the Royal Family by the time they fled from Portugal to Brazil and had also been his ally within the context of the opposition wars to Napoleon's expansions. Upon opening of Brazilian ports, England could import and export through Brazilian commercial routes thus partially offsetting the trade blockage imposed by Napoleon to British trade with European ports.

With grounds on the fact that the exclusivity of trade with Portugal was one of the fundamental conditions for Brazil to remain a colony, this decree is regarded, by some historians, as the first step to the so called

Independência do Brasil. Aliás, a Inglaterra teve um papel crucial em todo o processo que levou ao Sete de Setembro.

No que se refere ao Espírito Santo, cuja vocação como entreposto comercial já começava a se tornar evidente, a abertura dos portos representou o início de um novo ciclo de desenvolvimento.

Em 1815, iniciou-se o movimento migratório em direção às terras capixabas, com a chegada de 30 casais açorianos.

Com uma população de 24.585 habitantes, em 1818 havia no Espírito Santo seis vilas, seis povoações, oito freguesias, 75 engenhos, três colégios, um hospital (a Santa Casa de Misericórdia) e sete portos de mar.

Café

No início do século XIX, o Espírito Santo produzia cana-de-açúcar, mandioca, algodão, arroz, milho, legumes, madeira e cachaça. Foi nessa época que o café começou a ganhar um espaço na economia capixaba. Em 1827, foram embarcadas 150 arrobas.

A produção cafeeira ganhou maior impulso quando começaram a chegar os imigrantes europeus, principalmente italianos e germânicos. O café passou a ser o item mais importante na pauta de exportação, mas o comércio era feito quase todo com o Rio de Janeiro, de onde os produtos seguiam para o exterior.

Naquele período, começaram a ser fabricados barcos de até 16 toneladas em estaleiros primitivos.

Em 1856, foi criada a Capitania dos Portos do Espírito Santo, com o objetivo zelar pelo bom desempenho das atividades relativas à Marinha Mercante, entre outros.

Em janeiro de 1860, o Espírito Santo recebeu a visita do imperador Dom Pedro II e do almirante Tamandaré, que deram garantias de melhorar as condições de atracação dos navios.

A construção do Farol da Barra, em 1870, também contribuiu para aumentar o fluxo de embarcações, e durante 20 anos registrou-se um intenso movimento de imigrantes, principalmente italianos, todos vindos por via marítima, nos conhecidos “vapores”.

O maior contingente desembarcou em Vitória que, em razão disso, teve um incremento em sua população. Mas a grande maioria foi ocupar o Sul e o Centro do Espírito Santo, trazendo novas perspectivas de desenvolvimento.

Entre os anos de 1870 e 1880, empresas de navegação assinaram contratos com o governo da Província para explorar o tráfego fluvial nas principais bacias capixabas. Café, mandioca, madeira e açúcar vinham do interior, inclusive pelos portos de Itapemirim, no sul, e de São Mateus, no norte.

Brazil's process of independence. By the way, England played a crucial role throughout the whole process that culminated in the September 7 Declaration of Independence.

As far as Espírito Santo is concerned, whose vocation for commercial hub already stood out, the opening of Brazilian ports meant the beginning of a new development cycle.

The migration movement toward Espírito Santo lands began in 1815 with the arrival of 30 couples from the Azores Islands.

With a population of 24.585 inhabitants in 1818, Espírito Santo had six villages, six settlements, eight boroughs, 75 sugar cane mills, three schools, one hospital (Santa Casa de Misericórdia) and seven seaports.

Coffee

The territory produced sugar cane, cassava, cotton, rice, corn, vegetables, wood and sugar cane spirits. It was in the early part of the XIX century that coffee was added to the production's roster of the local economy. Until 1820, only a few kilograms of coffee were exported, but in 1827 a cargo of 2.2 tons was loaded and then shipped abroad.

Coffee production gained further strength after the arrival of European immigrants, specially the Italians and Germans. Coffee soon became the most important item in the export list, but almost the entirety of it was shipped to Rio de Janeiro and from there it was shipped abroad.

At that time the first seaworthy vessels with up to a tonnage of 16 tons began to be built in workshops with very primitive boatbuilding conditions.

The Port Authority Office of Espírito Santo was established in 1856 with the purpose to watch over and enable the good performance of merchant shipping activities among other things.

In the beginning of the 1860s, Espírito Santo was visited by the Emperor D. Pedro II and by Admiral Tamandaré who implemented improvements in the conditions of controls, scheduling and berthing of vessels at the local ports.

The building of the lighthouse at Barra in 1870 also contributed to increase the traffic of vessels and, for 20 years, an intense movement of immigrants was recorded, most of them Italians, but all of whom came by sea, aboard the well-known steamships, which were also referred to as "steamers".

In 1872, Vitória had a population of about 16.157 inhabitants, but these figures kept on increasing sharply with the arrival of more European immigrants, the vast majority of whom disembarked in Vitória and settled down in the central and southern areas of Espírito Santo, bringing along new perspectives for development.

Between 1870 and 1880, navigation companies signed contracts with the government of the province to explore the inland waterways in the main local river basins. Coffee, cassava, wood and sugar were carried from the inland areas including from the ports in Itapemirim in the south and from São Mateus in the north.



Embarque de café pelo Porto de Vitória
Coffee being shipped from the Port of Vitória

Cedida por Fábio Pirajá / Picture given by Fábio Pirajá



Cais do Imperador

“Em 1860, quando o Espírito Santo estava sob a presidência do Dr. Pedro Leão Veloso, toda a cidade de Vitória se engalanou para receber a visita de Sua Majestade o Imperador Pedro II. Ele voltava de uma viagem às províncias do norte e chegou à nossa baía às oito e meia do dia 26 de janeiro, a bordo do navio Apa. O comandante do navio era Joaquim Marques Lisboa, futuro Marquês de Tamandaré. Além da imperatriz Tereza Cristina, faziam parte da comitiva João Almeida Pereira Filho, ministro do Império, Cândido de Araújo Viana, camareiro, e Dona Josefina da Fonseca Costa, dama de companhia da Imperatriz.

O desembarque ocorreu ao meio dia, no cais das Colunas, que tinha sido reformado, da mesma forma que a praça em frente. Esta ganhou seu primeiro calçamento, já que ali saltariam SS.MM. Construiu-se uma ponte para desembarque e ergueram-se, no local, dois palanques, à direita e à esquerda, um para as altas autoridades e outro para as senhoras gradas.

O imperador e sua comitiva, após festivamente recepcionados, visitaram repartições, conventos, igrejas, quartéis, aldeamentos indígenas, escolas, hospitais e cadeias. Sua estadia na província demorou-se até 8 de fevereiro, tudo conforme se lê em jornais da época e no “diário” escrito pelo próprio monarca, documento este minuciosamente comentado e publicado pelo historiador Levy Rocha.

Desde então, o cais e a Praça das Colunas passaram a chamar-se do Imperador.”

*(Texto de Elmo Elton no livro “Logradouros antigos de Vitória”,
compilado por Walter de Aguiar Filho e publicado no site Morro do Moreno).*

[Nota do editor: nesse local funciona atualmente o Cais Comercial de Vitória]

The Emperor's Docks

“In 1860, when Espírito Santo was under the presidency of Dr. Pedro Leão Veloso, the entire city of Vitória was decked out to receive the visit of His Majesty Emperor Pedro II. He was returning from a trip to the northern provinces and arrived at our bay at eight thirty on January 26th, aboard the Apa ship. The captain of the ship was Joaquim Marques Lisboa, who would later receive the title of Marquês de Tamandaré. Among his travel companions, in addition to the Emperess Teresa Cristina, were also João Almeida Pereira Filho, minister of the Empire; Cândido de Araújo Viana, the steward; and Dona Josefina da Fonseca Costa, a chaperon to the emperess.

The disembarkment took place at noon, at Cais das Colunas (The Colonnade Docks), which had been renovated just as well as the public square right opposite to it. The pavement was built in the latter for the arrival of His Majesty. A bridge was put up for the disembarkment and two raised wooden decks were also built, one on the right and the other on the left, one for the authorities to await for the disembarkment ceremony and the other for the prominent ladies.

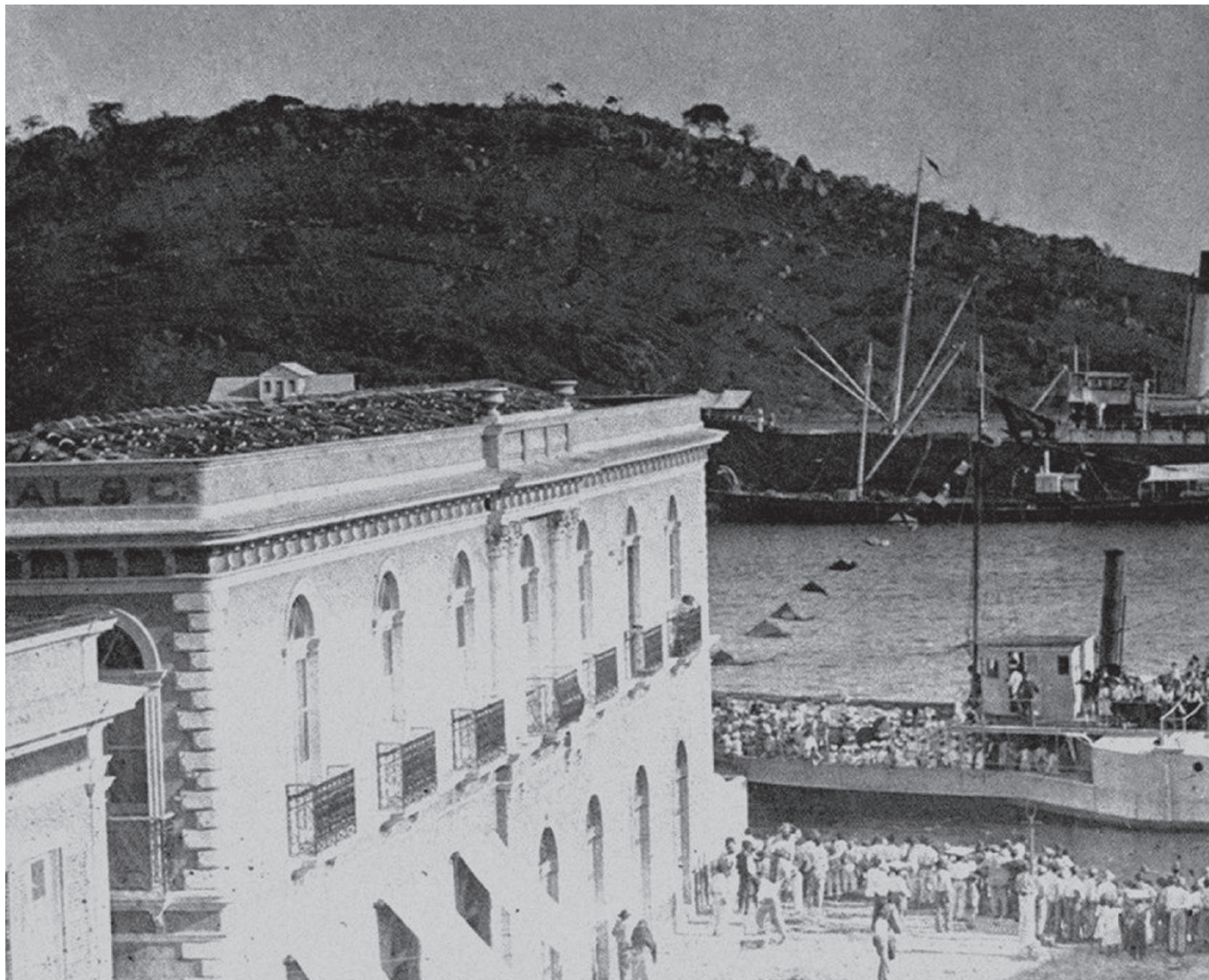
The emperor and his delegation, after being lively welcomed, visited public buildings, monasteries, military quarters, native indian villages, schools, hospitals and prisons. His stay in the province lasted until February 8, as stated in the newspaper of that time and in the journal written by the monarch himself.

This document was thoroughly commented on and published by historian Levy Rocha.

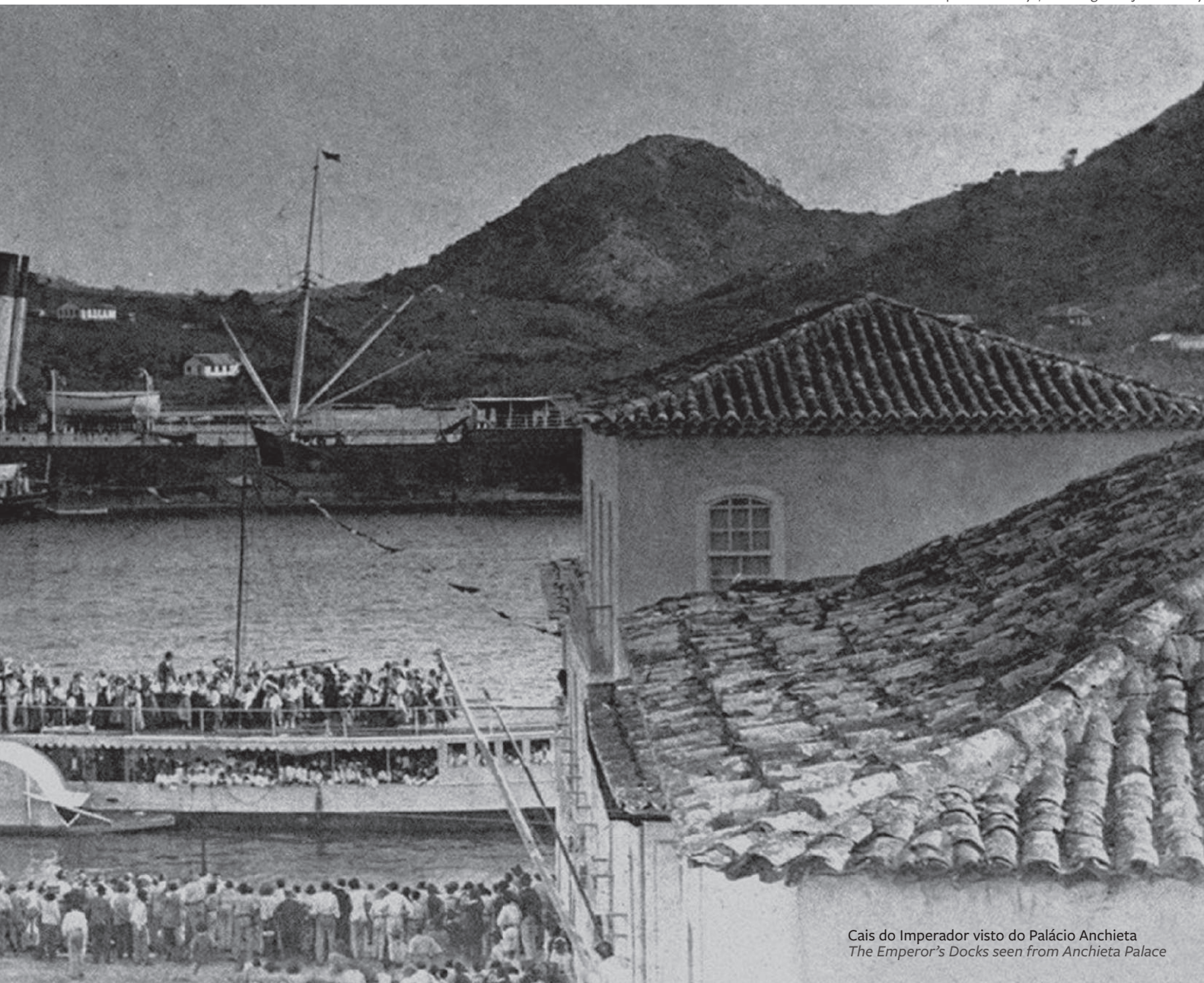
From that day on, both the docks and the square of Colonnades were renamed as The Emperor's Docks (Cais do Imperador) and The Emperor's Square (Praça do Imperador) respectively.”

*(Text by Elmo Elton in the book “Logradouros antigos de Vitória”,
compiled by Walter de Aguiar Filho and published in Morro do Moreno website).*

[Editor's note: This same location is where Vitória Port Commercial Wharf operates today]



Cedida por Fábio Pirajá / Picture given by Fábio Pirajá



Cais do Imperador visto do Palácio Anchieta
The Emperor's Docks seen from Anchieta Palace

Navegação fluvial

Até o início do século XX não havia rodovias e ferrovias conectando o interior do Espírito Santo com seu litoral. Por isso, a produção agrícola capixaba chegava aos portos no lombo de animais ou em pequenas embarcações que operavam na parte navegável dos rios.

Eles ofereciam um percurso estreito, sinuoso, não muito profundo, de pequeno declive, e limitado pelos afloramentos rochosos já a poucas léguas do litoral. Até mesmo o Rio Doce, mais volumoso, que corta o Estado de oeste para leste, tem a navegação limitada por corredeiras na divisa com o território mineiro.

Os rios mais utilizados tiveram alguma população se estabelecendo e formando povoados em suas margens. A partir do norte, podem ser citados os rios Cricaré, Doce, Piraquê-Açu, Santa Maria da Vitória, Benevente, Itapemirim e Itabapoana.

Além de movimentar a produção agrícola, os rios foram o caminho inicial de interiorização do enorme contingente de imigrantes, que chegaram às dezenas de milhares no século XIX. As rotas mais movimentadas, que levaram esses colonos europeus até os barracões coletivos, sua habitação inicial, foram o Benevente e o Santa Maria da Vitória.

Por eles passaram grande número de alemães, italianos e pomeranos. Em menor escala, poloneses, austríacos, luxemburgueses, suíços, belgas



PCDRONE



Foz do Rio Benevente, navegável até a década de 1930, na cidade de Anchieta
Benevente River's mouth, navigable until the 1930's, in the town of Anchieta

Inland waterways

Until the early part of the XX century, there were not roads or railways connecting the inland part of Espírito Santo to its seashore. For this reason, the farming produce of the territory reached the ports either carried by mules or aboard small watercrafts that operated in the navigable stretches of rivers.

These waterways presented narrow, windy, relatively shallow and slow route due to their low gradient, and navigation was also limited by the rocky stretches encountered not many miles upstream from the deltas. Even Doce River, the largest one flowing west to east across the state, offers hindrances to navigation by rapids nearby the border with Minas Gerais State.

The rivers that were most used as waterways were also the ones along which more people settled down and established riverside villages. Among them are the rivers Cricaré, Doce, Piraquê-Açu, Santa Maria da Vitória, Benevente, Itapemirim and Itabapoana.

Besides being used as a means to move the agricultural produce, local rivers were also the initial pathfinder route to settle away from coastlands the huge droves of immigrants that kept on arriving in tens of thousands by the later part of the 19th century. The busiest routes taken by these European settlers to reach the large communal houses that would be their first dwellings were the Benevente River and the Santa Maria da Vitória River.

Through these waterways a large number of German, Italian and Pomeranian immigrants journeyed towards the backcountry lands they were to own. In lesser figures, were also Polish, Austrians,

e holandeses. Desembarcados principalmente nos portos de Vitória e Benevente (hoje Anchieta), cumpriam uma quarentena e subiam o rio em pranchas primitivas, que homens postados na ré da embarcação empurravam com grossas varas para vencer a correnteza.

A contribuição dos imigrantes em pouco tempo multiplicou a produção do café, já na época o maior produto de exportação, mas até então reduzido a umas poucas fazendas no Sul do Estado. Embarcações de todos os tipos – balsas, canoas, pranchas – faziam o transporte do café da espécie bourbon, apropriada para cultivo em terras em maior altitude, até os portos.

Ficaram famosos os canoeiros do Rio Santa Maria, por onde escoava a produção da região serrana. Durante meio século, as tropas de burro traziam a produção de uma larga faixa do interior montanhoso até o chamado Porto da Pedra, em Cachoeiro de Santa Leopoldina – e daí voltavam com suprimentos para os aglomerados que cresciam no interior do Estado. Essa viagem de ida e volta chegava a durar semanas.

Do Porto da Pedra, o café descia em canoas estreitas, mais propícias para navegar no percurso sinuoso, até o Porto de Vitória. Construídas na própria localidade, as canoas transportavam por 60 quilômetros uma média de 100 sacas cada uma. Esse comércio fluvial transformou Santa Leopoldina no mais importante centro comercial, social e cultural do interior do Estado, em alguns aspectos mais ativo e moderno do que a própria capital. O telefone, por exemplo, chegou lá antes de chegar a Vitória.

A navegação fluvial no Espírito Santo começou no Rio Doce, por onde colonizadores já se aventuravam na busca de pedras preciosas. Mais tarde, barcos transportavam madeiras, para consumo regional e para exportação. A regularização e o controle do Estado chegaram na segunda metade do século XIX, quando companhias de navegação utilizando barcos a vapor passaram a transportar passageiros e mercadorias.

Assim como aconteceu no Rio Doce, empresas de navegação passaram a explorar também o Rio Cricaré, o Itabapoana e o Itapemirim. Outros menores, como o Benevente, mesmo sem organização empresarial para o transporte, eram escoadouros naturais para a produção do café.

Na década de 1930, metade da produção do café de Alfredo Chaves seguia em cima de pranchas Rio Benevente abaixo, carregadas em três atracadouros na cidade, à margem direita do rio. A outra metade era levada para Vitória pelo trem da Estrada de Ferro Leopoldina Railway, que cortava o município de oeste para leste.

Por um bom tempo, o Porto de Barra de Itapemirim rivalizou com o de Vitória no volume de exportação de café, que era levado diretamente para o Rio de Janeiro. Para chegar até ele, a produção da região convergia para um ponto a seis léguas da foz, de onde seguia para o seu destino.

Primeiro as ferrovias, e depois a expansão do modal rodoviário, foram substituindo o transporte fluvial, que praticamente não existe mais em terras capixabas.

Luxembourgish, Swiss, Belgians and Dutch newcomers. Upon landing at Vitória port and Benevente (currently Anchieta) Docks, they were to comply with a quarantine and afterwards they set out upstream on primitive rafts driven by human labor positioned on the stern with thick long poles to push the vessel against the stream.

Soon the immigrants' contribution multiplied the coffee yield, which was by then the most important export product albeit limited in Espírito Santo to a few farms in the south of the state. Watercrafts of all kinds (barges, canoes and rafts) carried to the ports the Bourbon coffee, which was appropriate to high altitude lands.

The canoe operators became renowned alongside Santa Maria River through which the produce of the mountainous region was carried. For half a century, trains of mules and donkeys carried farm produce from a large portion of the mountainous inland to Porto da Pedra (The Stone Port) in Cachoeiro de Santa Leopoldina and from there they returned taking supplies to the growing countryside villages. The journey to and fro lasted for weeks.

From Porto da Pedra, coffee sailed downstream on narrow canoes that were more fitting to cross the windy stretch of rivers than other watercrafts as far as Vitória port. Each one of the locally built canoes carried an average of 100 coffee bags through 60 kilometers of waterways. This inland waterways trade route changed Santa Leopoldina into the most important commercial, social and cultural hub in the inland area and, in some aspects this town was more active and modern than the capital of the state. For instance, the first telephone ever to be brought to the state came to Santa Leopoldina.

Inland waterways navigation in Espírito Santo began in the Doce River, where first settlers had ventured in search of gemstones. As the local population grew, boats carrying timber both for regional use and for export became commonplace. Regulation and State control were implemented during the second half of the 19th century when navigation companies which owned steamers, began to transport both passengers and goods.

Just as it happened in Doce River, navigation companies also began to explore the transport of goods through rivers Cricaré, Itabapoama and Itapemirim. Other smaller rivers such as the Benevente, though without any formal organizational business structure, were likewise used as natural coffee produce outlets.

During the 1930s, half of the coffee production in Alfredo Chaves was loaded onto rafts at the three docks located on the right side embankment downtown and carried downstream the Benevente River. The other half was transported to Vitória by train along the Leopoldina railway which crossed the county from west eastwards.

For quite a long time, the port in Barra de Itapemirim competed with Vitória port for the first position in the volume of coffee exported, which was shipped to Rio de Janeiro. In order to reach this port, the produce of the region converged to a warehouse located six miles from the estuary from where it was shipped to its final destination.

Inland waterways carriages were gradually replaced, beginning with the operation of railways and later by the expansion of road freight mode until it became non-existent throughout the state.



De autor desconhecido, recuperada por José Tatagiba / Unknown photographer, picture recovered by José Tatagiba



Porto de São Mateus no Rio Cricaré
Port of São Mateus at the Cricaré River

Cresce o movimento dos portos

Após a Proclamação da República, houve um real incremento nas exportações e importações capixabas.

Em 1903, o café representava 95% da receita estadual e 80% das exportações capixabas, tendo como principais destinos a Europa e os Estados Unidos. O crescimento da produção cafeeira e sua exportação aconteceram no mesmo ritmo em que aumentava a presença de colonos italianos e alemães dedicados ao seu cultivo.

Assentados principalmente na região montanhosa, os imigrantes produziam café e abriam pontos comerciais que funcionavam como entrepostos na distribuição de mercadorias. O processo de urbanização das cidades capixabas, além dos crescentes incentivos a modais como o ferroviário e o rodoviário, facilitavam a chegada do café até o porto.

A partir do início do século XX, Vitória teve um crescimento acelerado. Após a implantação da República, o governo estadual criou um imposto sobre atividades portuárias, do qual uma parcela era destinada ao desenvolvimento dos portos.

A Capital capixaba contava com vários atracadouros para embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, mas foi o antigo Cais das Colunas, em frente ao Colégio Jesuíta (mais tarde Palácio Anchieta), que deu lugar ao Porto de Vitória.

Sua criação oficial pelo governo federal foi em 28 de março de 1906, com a denominação de Companhia Porto de Vitória (CPV). Nas duas primeiras décadas do século XX,

Recepção a autoridades no Cais da Alfândega em frente à Praça Santos Dumont, hoje Praça Oito, em foto de 1910
Authorities are welcomed at the customs pier, in front of Santos Dumont square, nowadays known as Praça Oito square, 1910



De autor desconhecido, recuperada por José Tatagiba /
Unknown photographer, picture recovered by José Tatagiba



Activity on the ports grows busier

Upon the proclamation of the Republic, a real boom took place in the local export and import volumes.

In 1903, coffee represented 95% of state revenue and 80% of Espírito Santo exports, being Europe and the United States the main destinations. The growth of coffee production and, consequently, its export took place at the same pace as the presence of Italian and German settlers dedicated to its cultivation increased.

Settled mainly in the mountainous region, the immigrants produced coffee and opened commercial spots that functioned as warehouses in the distribution of goods. The urbanization process of Espírito Santo cities, in addition to the increasing incentives for modes such as rail and road, facilitated the arrival of coffee to the port.

From the beginning of the 20th century, Vitória had an accelerated growth. After the implantation of the Republic, the state government created taxes on port activities, a portion of which was destined for port development.

The capital of Espírito Santo had several berths for the loading and unloading of passengers and goods, but it was the former Cais das Colunas (The Colonnade Docks), in front of the Jesuit College (that later became the Anchieta Palace), which gave way to the Port of Vitória.

Its official creation by the federal government took place on March 28, 1906, under the name of Companhia Porto de Vitória (CPV). In the first two decades of the 20th century, coffee continued as the main item in

o café continuou como principal item da economia capixaba e das exportações pelo Porto de Vitória, que se consolidou como principal rota comercial do Estado, tanto em número de embarcações quanto em tonelagem embarcada.

A Primeira Guerra Mundial teve grande impacto nas exportações e, conseqüentemente, no desenvolvimento da economia capixaba. Em 1913, Vitória recebeu 132 navios estrangeiros, número que caiu para 11 embarcações em 1918. As relações comerciais com o exterior voltariam à normalidade a partir da década de 1920.

Entre 1920 e 1940, o Porto de Vitória escoava mais que 80% da produção do café produzido no Espírito Santo, conquistando o posto de terceiro maior exportador do Brasil, perdendo apenas para Santos e Rio de Janeiro. Esse aumento na movimentação do porto teve a contribuição da Estrada de Ferro Vitória a Minas, que vinha intensificando o fluxo comercial e ampliando o escoamento da produção até o porto. Quase 30% do café exportado eram produzidos em Minas Gerais.

Nessa época, o Porto de Vitória se consolidava como o principal eixo de riqueza do Espírito Santo: as exportações já representavam 65% das divisas.

Embora em maior número, os navios brasileiros que saíram do Porto de Vitória na década de 1920 tinham menor capacidade de carga. Em 1927, 983 embarcações nacionais levaram 564.213 toneladas. No mesmo período, 189 navios estrangeiros deixaram Vitória carregados com 693.574 toneladas.

Madeira e areia

Na década de 1920, a derrubada de árvores foi incentivada pelo governo do Estado visando ao comércio de madeira. Nos anos 1930, a areia monazítica de Guarapari entrou na pauta de exportações capixabas. Navios americanos partiam do Porto de Vitória carregados da areia, que era utilizada na fabricação de rádios e outros equipamentos, além de ter propriedades medicinais e estratégicas.

Evolução

A construção da Ponte Florentino Avidos, inaugurada em 1928, permitiu uma ligação do Porto de Vitória com o continente e facilitou a entrada e saída de cargas. Mas era necessário ir além, e outras melhorias foram surgindo, como obras de enrocamento e aterros.

Depois de construídos os três primeiros armazéns, em 1940 o porto recebeu novas melhorias, como a limpeza do canal, o aprofundamento da área de manobra e a remoção de rochas submersas.

Outros importantes investimentos em infraestrutura foram a aquisição de plataforma para embarque de mercadorias, guindastes e a instalação de uma linha férrea.

the Espírito Santo economy and exports through the Port of Vitória, which consolidated itself as the main commercial route of the state, both in number of vessels and in tonnage shipped.

The First World War had a major impact on exports and, consequently, on the development of the Espírito Santo economy. In 1913, Vitória received 132 foreign ships, a number that dropped to 11 vessels in 1918. Commercial relations with foreign countries would resume to normal levels from the 1920s on.

Between 1920 and 1940, the Port of Vitória shipped more than 80% of the production of coffee produced in Espírito Santo, conquering the position of Brazil's third largest exporter, second only to Santos and Rio de Janeiro. Almost 30% of the exported coffee was produced in Minas Gerais, the neighboring state to the west.

At that time, the Port of Vitória was consolidated as the main hub of wealth output in Espírito Santo: exports already represented 65% of foreign exchange.

Although in greater numbers, the Brazilian ships that left the Port of Vitória in the 1920s had less cargo capacity. In 1927, 983 national vessels carried 564,213 tons. In the same period, 189 foreign ships sailed away from Vitória loaded with 693,574 tons.

Evolution

The building of Florentino Avidos bridge which was inaugurated in 1928 enabled the road link of Vitória port with the continent and eased inbound and outbound movement of cargo. However more infrastructure works were required and other improvements ensued, such as rockfills and land reclaiming works.

After the first three warehouses had been built, the port also underwent other improvements such as the cleaning of the canal, the dredging of the maneuvering basin and the removal of seabed rocks.

Other important investments in infrastructure were the acquisition of shore-based loading-unloading ramps, cranes and the construction of a railway line.

Timber and sand

In the 1920s, logging was encouraged by the state government purporting a boost in the timber trade. In the 1930s, Guarapari rare earth sands (containing Samarium, Yttrium, Thorium, Neodymium, Bohrium, Europium, Gadolinium, Erbium, Thulium, and Holmium) entered the local export basket. American ships left the Port of Vitória loaded with such rare earth sand, which was used in the manufacture of radios and other equipment, in addition to having medicinal and strategic properties.



Cedida por Fábio Pirajá / Picture given by Fábio Pirajá



View of Vitória's port in 1937
Vista do Porto de Vitória em 1937

Cais do Hidroavião

Em 1939, Vitória ganhou o Cais do Hidroavião, que funcionou durante cerca de dez anos no bairro de Santo Antônio, Zona Sul da Cidade.

Era constituído por uma plataforma fixa no Rio Santa Maria, onde os passageiros desembarcavam após serem retirados das aeronaves em barcos.

Os aviões não desciam diretamente no local para não colocar em risco a população ribeirinha.

A plataforma foi construída naquele local devido às águas calmas e ao fato de o bairro ter uma linha de bonde que o conectava ao Centro de Vitória.

Segundo o escritor Álvaro José Silva, autor do livro “Patrulha da madrugada: o início da aviação no Espírito Santo”, algumas aeronaves que vinham do exterior e pousavam em Salvador não tinham autorização para voar diretamente da Bahia para o Rio. Por isso, precisavam fazer uma escala no Cais do Hidroavião. O Cais também era usado para voos nacionais.

Entre os passageiros que usaram esse cais podem ser citados o ex-presidente Getúlio Vargas e o ator Tirone Power.

The Seaplane Docks

In 1939, Vitória opened the Seaplane Docks (Cais do Hidroavião), which operated for about 10 years in the neighborhood of Santo Antônio, in the south end of the city.

It consisted of a fixed platform on the Rio Santa Maria, where passengers disembarked after being shuttled from aircraft in boats.

The planes did not descend directly on the site of the platform so as not to put the riverside population at risk.

The platform was built in that place due to the smooth waters and the fact that Santo Antônio had a trolley line that connected it to the center of Vitória.

According to the writer Álvaro José Silva, author of the book “Patrulha da madrugada: the beginning of aviation in Espírito Santo”, some aircrafts that came from abroad and landed in Salvador were not authorized to fly directly from Bahia to Rio. Therefore, they needed to make a stopover at the Seaplane Docks (Cais do Hidroavião), which was also used for domestic flights.

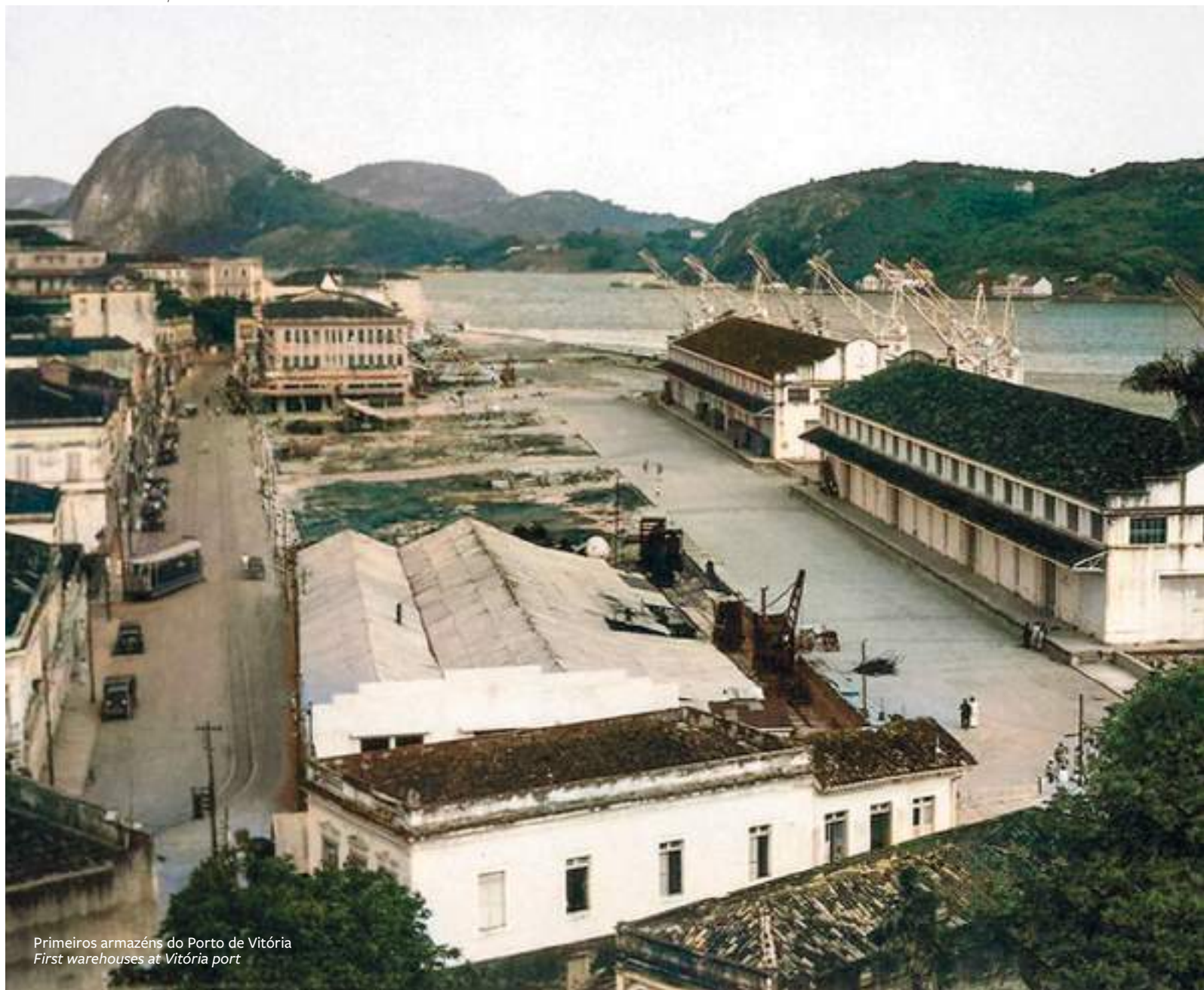
Among the prominent passengers who passed by there, noteworthy to be mentioned, are the ex-president Getúlio Vargas and the actor Tirone Power.

Cais do Hidroavião no Bairro Santo Antônio, em Vitória
Seaplane Docks at Santo Antônio district, Vitória

Cedida por Fábio Pirajá / Picture given by Fábio Pirajá

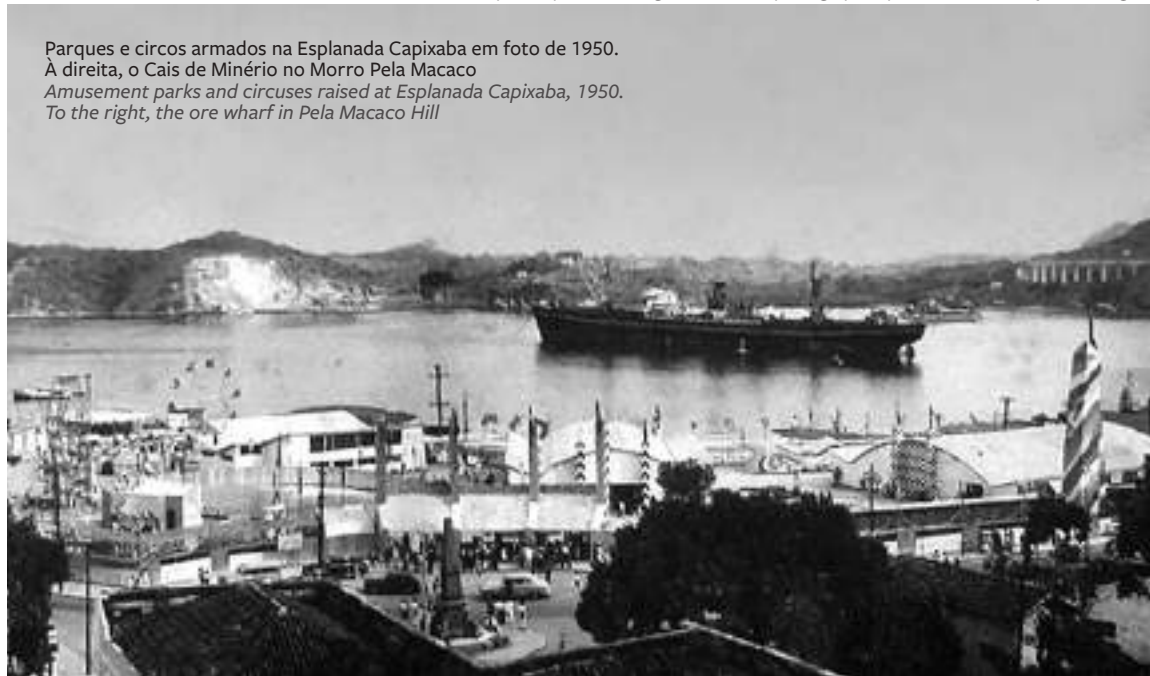


Acervo Eumenes Guimarães / Eumenes Guimarães collection



Primeiros armazéns do Porto de Vitória
First warehouses at Vitória port

De autor desconhecido, recuperada por José Tatagiba / Unknown photographer, picture recovered by José Tatagiba



Parques e circos armados na Esplanada Capixaba em foto de 1950.
À direita, o Cais de Minério no Morro Pela Macaco
*Amusement parks and circuses raised at Esplanada Capixaba, 1950.
To the right, the ore wharf in Pela Macaco Hill*

Diversificação das mercadorias

Após um século sendo o principal produto de exportação capixaba, o café começou a perder esse protagonismo a partir dos anos 1940, quando novas técnicas de produção e manuseio adotadas em outros estados deixaram a produção local em condições inferiores de competitividade.

Diversification of traded goods

Coffee made Port of Vitória one of the most important in the country. However, after a century of being the main export product from Espírito Santo, it began to lose its predominance. New techniques of production and handling elsewhere left the local production in inferior conditions of competitiveness in relation to other states of Brazil from the end of 1940s on.

Analisando a conjuntura econômica naquele período, o ex-interventor e ex-governador Jones dos Santos Neves pronunciou uma frase marcante: “Os ramos dos cafeeiros se tornaram frágeis demais para sustentar nossos sonhos de progresso”.

Naqueles anos 1940, foi iniciada pelo cais comercial do Porto de Vitória a exportação de minério de ferro extraído em Itabira, Minas Gerais.

Para aumentar o embarque de minério, foram necessárias novas transformações físicas, técnicas e econômicas. Estudos demonstraram a viabilidade técnica para se construir no Morro do Atalaia, do outro lado da baía, um cais que recebeu o nome de Eumenes Guimarães, em homenagem a um engenheiro que atuou longos anos na antiga Companhia Vale do Rio Doce (hoje Vale). Esse cais tem acesso à meia altura do morro, aproveitando a regularidade de sua superfície para acostamento e descarga dos vagões, além do armazenamento do minério em silos suspensos.

Com obras iniciadas em 1941, o Cais Eumenes Guimarães marcava a expansão do porto para o Município de Vila Velha, sendo a primeira grande intervenção na estrutura portuária para atender a um novo produto. Todo o minério trazido pelos trens da Estrada de Ferro Vitória a Minas era exportado por um cais de 150 metros de extensão.

O minério de ferro trouxe ainda maior movimentação de navios para o canal. Por isso, nos anos 1950 foram necessárias intervenções no acesso, com outras obras de dragagem e novas melhorias no enrocamento, permitindo a entrada de embarcações com maior calado.

While analyzing the predominance of coffee, ex-intervener and ex-governor Jones dos Santos Neves pronounced a striking statement: “The branches of coffee trees are too fragile to sustain our dreams of progress”.

By then, the export of iron ore mined in Itabira, Minas Gerais, began, through the commercial pier of the Port of Vitória.

To increase iron ore shipment, new physical, technical and economic changes were necessary. Surveys had demonstrated the technical feasibility of building a pier at Morro do Atalaia across the bay, which was named Eumenes Guimarães, in honor of an engineer who had worked for many years at the former Vale do Rio Doce Company (now Vale). This pier has access to half the height of the hill, taking advantage of the regularity of its surface for berthing and unloading the wagons, in addition to the storage of iron ore in elevated silos.

With works started in 1941, the Eumenes Guimarães Wharf marked the expansion of the port to the Municipality of Vila Velha, being the first major intervention in the port structure to serve a new product. All the iron ore brought by trains from the Vitória-Minas Railway was exported through a 150-meter long pier.

Iron ore export operations brought even greater movement of ships to the channel. That is why, in the 1950s, interventions in access were necessary, with additional dredging works and new improvements in rockfill, thus allowing the entry of larger draft vessels.

Guilherme Landeiro



Navio realiza manobra próximo à Avenida Beira-Mar, no Centro de Vitória. A modernização do Porto de Vitória aumentou mais ainda sua ligação com a Capital, que sempre teve profunda relação com a atividade portuária

Ship steers next to Beira-Mar Avenue, at Vitória's center. The modernization of Vitória port increased its connection to the capital city, which always thrived with maritime commerce

Além disso, foi construído ao lado o Cais de Paul, que passou a operar com berços de minério e de carvão num total de 420 metros de extensão. Outra novidade foi a implantação de um sistema de sinalização, que permitiu operações como atracação, embarque, desembarque e saída de navios com maior tonelagem, inclusive durante a noite.

Em 1951, foram exportadas pelo Porto de Vitória 1 milhão de toneladas de minério de ferro.

Ainda na década de 1950, foram construídos no Município de Vila Velha três novos terminais para descarregar petróleo e derivados, além de tanques para armazenagem. ■

In addition, the Paul's Wharf was built next to it, which started to operate with iron ore and coal berths in a total of 420 meters in length. Another innovation was the implementation of a signaling system, which allowed operations such as mooring, loading, unloading and sail away of larger tonnage ships, at night as well.

In 1951, 1 million tons of iron ore were exported through the Port of Vitória.

Still in the 1950s, three new terminals were built in the Municipality of Vila Velha to unload oil and oil products, in addition to a tank farm for storage of fuels. ■





II

Novas oportunidades

A demanda internacional, a evolução do transporte marítimo e o processo de industrialização pelo qual passaram o Espírito Santo e o Brasil exigiram novos rumos para a atividade portuária a partir de 1970.

O enfraquecimento da cafeicultura coincide com um processo de mudanças na economia brasileira: foram feitos grandes investimentos em telecomunicações, abertas novas estradas, aumentado o fluxo de capital estrangeiro em empresas nativas e ampliada a presença de empresas multinacionais.

O espaço deixado pelo café foi preenchido por projetos que contribuíram para dar novos contornos à economia local e que foram concebidos para atender, prioritariamente, o mercado internacional. Os empreendimentos que surgiram no Espírito Santo a partir da década de 1970 garantiram não apenas a plena utilização dos terminais portuários existentes, mas também a sua contínua expansão, em um crescimento para além da baía.

A nova fase estava ancorada em decreto presidencial que criou o Fundo de Recuperação Econômica do Espírito Santo e em grandes projetos industriais, fundamentais para superar a estagnação em que se encontrava a economia capixaba.

A inclusão do Espírito Santo no I Plano Nacional de Desenvolvimento impulsionou novos negócios e resultou na reorganização e no reaparelhamento dos portos capixabas.

Após os ciclos do pau-brasil, da cana-de-açúcar, do café e da exportação limitada de minério de ferro, o Espírito Santo passou a viver novos tempos.

Os projetos industriais trouxeram grande contribuição à evolução dos portos e alteraram profundamente a economia capixaba, que ampliou sua capacidade logística, passando a exportar grandes quantidades de commodities e produtos industrializados.

A partir desse período foram instalados empreendimentos como a Companhia Siderúrgica de Tubarão (hoje ArcelorMittal Tubarão), a Companhia Vale do Rio Doce (hoje Vale), a Aracruz Celulose (hoje Suzano) e a Samarco, que tinham em comum o objetivo de produzir para o mercado transoceânico. Além das mercadorias geradas por esses projetos, houve o incremento na exportação de minério e de outros produtos siderúrgicos, o que demandou a formação de um complexo portuário mais robusto.

Inaugurado em 1959, o Cais de Paul, em Vila Velha, foi construído pela Vale para exportar minérios finos, o que exigiu a instalação de equipamentos mecanizados.

No entanto, o Cais de Paul, e o de Atalaia – já existente na época com a mesma finalidade – tornaram-se insuficientes para operar as quantidades crescentes de minério que chegavam para ser exportadas. A estrutura desses terminais não permitia movimentação superior a oito milhões de toneladas anuais nem o atracamento de navios acima de 40 mil toneladas.

New opportunities

International demand, the evolution of maritime transport and the industrialization process that Espírito Santo and Brazil went through demanded new directions for port activity from 1970 on.

The weakening of coffee production coincides with a process of changes in the Brazilian economy: large investments were made in telecommunications, new roads were opened, the flow of foreign capital in native companies increased and the presence of worldwide companies expanded.

The void left by decreasing coffee trade was filled by projects that contributed to give new contours to the local economy and that were designed to serve, primarily, the international market. The ventures that emerged in Espírito Santo from the 1970s guaranteed not only the full use of the existing port terminals, but also their continuous expansion, in a growth beyond the bay.

The new phase was anchored in a presidential decree that created the Espírito Santo Economic Recovery Fund and in large industrial projects, essential to overcome the stagnation which the Espírito Santo economy was undergoing.

The inclusion of Espírito Santo in the First National Development Plan boosted new businesses and resulted in the reorganization and refitting of Espírito Santo ports.

After the cycles of brazilwood, sugar cane, coffee and the limited export of iron ore, Espírito Santo began to live in new times.

The large industrial projects made a major contribution to the evolution of ports and profoundly altered the Espírito Santo economy, which expanded its logistical capacity, starting to export large quantities of commodities and industrialized products.

From that period onwards, enterprises such as Companhia Siderúrgica de Tubarão (now ArcelorMittal Tubarão), Companhia Vale do Rio Doce (now Vale), Aracruz Celulose (today Suzano) and Samarco were installed, which had in common the objective of producing for overseas markets. In addition to the goods generated by these projects, there was an increase in the export of iron ore and other steel products, which required the formation of a more robust port complex.

Inaugurated in 1959, the Paul Pier, in Vila Velha, was built by Vale to export fine ores, which required the installation of mechanized equipment.

However, both Paul's Wharf and the existing Atalaia's Wharf – built next to it for the same purpose – soon became insufficient to operate the increasing quantities of ore arriving to be exported. The structure of these terminals did not allow the handling of more than eight million tons per year nor the berthing of vessels with tonnage over 40 thousand tons.

The full use of the port capacity installed in the state and its limitation in relation to the volume of cargo reinforced the need for new terminals. The idea of an aframax sea port emerged as the best alternative



Cedida por Fábio Pirajá / Picture given by Fábio Pirajá



Vagões de transporte de minério no Cais do Atalaia
Wagons loaded with iron ore at Atalaia's Wharf

A plena utilização da capacidade portuária instalada no Estado e sua limitação em relação ao volume de cargas reforçou a necessidade de novos terminais. Um porto de mar aberto surgia como a melhor alternativa e representava desafios não só pela técnica exigida para a construção, mas também por sua localização fora do centro da cidade, onde aconteciam as principais transações comerciais.

Sair da baía e crescer em infraestrutura portuária foi inevitável e atendeu a uma nova dinâmica produtiva que se desenhava em terras capixabas.

Ponta de Tubarão

Ainda na administração de Carlos Lindenberg (1958-1962), o governo tinha comprado uma área na Ponta de Tubarão, um local deserto e isolado, dentro de uma enorme propriedade rural improdutiva. Seis quilômetros ao norte da ilha, a Ponta não tinha acesso rodoviário nem ferroviário.

Nesse local, que os índios chamavam de Piranhém (Tubarão), foi lançada a pedra fundamental para a construção do Porto em agosto de 1961. Foi um dia memorável, com a presença do presidente da República, João Goulart; do ministro das Minas e Energia, Eliezer Batista da Silva; do governador Carlos Lindenberg, de políticos, empresários e centenas de outras pessoas.

Um ano depois foram iniciadas as obras, após a decisiva assinatura de contratos garantindo fornecimento de minério para o Japão e para a Alemanha por um longo período de tempo.

and presented challenges not only due to the technique required for construction, but also due to its location outside the city center, where the main commercial transactions took place.

Leaving the bay and growing in port infrastructure was inevitable and would respond to a new productive cycle that was gaining momentum in Espírito Santo lands.

The Tubarão water breaker

Still under the administration of Carlos Lindenberg (1958-1962), the government had bought an area in Ponta de Tubarão (Tubarão Peninsula), a deserted and isolated place, within a huge unproductive rural property. Located six kilometers to the north of the island, it had no road or rail access.

In this place, which the native Indians called Piranhém (Tubarão, which means shark in their language), the foundation stone was laid in August 1961 for the construction of the Port of Tubarão. Despite the rain, it was a memorable day, with the presence of the President of the Republic, João Goulart, of the Minister of Mines and Energy, Eliezer Batista da Silva, of Governor Carlos Lindenberg, businesspeople and hundreds of others.

A year later, the construction works began, after the decisive signing of contracts guaranteeing the supply of ore to Japan and Germany for a long period of time.



Vista panorâmica das instalações da ArcelorMittal na Ponta de Tubarão
Panoramic view of ArcelorMittal's facilities at Ponta de Tubarão

Tendo um projeto que previa capacidade para receber navios que ainda nem eram fabricados, o Porto de Tubarão já nasceu como um destaque mundial em sua categoria.

No dia 1º de abril de 1966, o Terminal Marítimo de Tubarão foi inaugurado como um divisor de águas para o comércio exterior. O primeiro píer tinha 380 metros de comprimento e, protegido por um quebra-mar, o segundo foi concluído quatro anos depois com 350 metros.

A tecnologia pioneira do Porto de Tubarão gerou grande entusiasmo entre os investidores japoneses e muito contribuiu para elevar o conceito do Brasil no mercado internacional. De imediato, a construção atraiu investimentos como a Celulose Nipo Brasileira S.A. (Cenibra), a Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST), a Albrás–Alunorte (alumina e alumínio), a Mineração da Serra Geral (minério de ferro), a Nova Era Silicon (ligas de ferro-silício) e o primeiro grande projeto no exterior, a California Steel Industries (CSI), joint venture da Vale com a Kawasaki.

Logo que começou a operar, Tubarão tornou-se o maior e mais moderno atracadouro para embarque mecanizado de granéis sólidos do Brasil. Podia receber navios capazes de transportar até 150 mil toneladas de minério, numa época em que a capacidade da frota mundial não passava de 60 mil toneladas.

O primeiro navio que partiu de Tubarão foi o Lappland, de bandeira sueca, levando para a França 19.800 toneladas de minério.

A inauguração do porto gerou demandas como abertura e pavimentação de ruas, estradas e outras vias de acesso. A ponte de Camburi foi uma importante obra realizada com a chegada do Porto de Tubarão e da Vale, estimulando o crescimento imobiliário na porção continental de Vitória. Tubarão não só dinamizou a urbanização dessa parte da Capital capixaba como também alavancou o desenvolvimento de outros municípios.

Até então, o minério que saía do Espírito Santo era escoado pelo terminal de Paul, que tinha capacidade para exportar anualmente seis milhões de toneladas. Tubarão foi construído para viabilizar um volume até 20 vezes maior. Na época, a Companhia Vale do Rio Doce criou uma empresa de navegação, a Docenave, e encomendou navios de porte inédito a estaleiros do Japão, país que surgiu como o novo grande comprador de minério de ferro do Brasil.

Grandes projetos industriais

Em 1967, foi criada a Companhia de Desenvolvimento Econômico do Espírito Santo (Codes). Tendo como objetivo reerguer a economia local enfraquecida com a crise do café, a entidade contribuiu para a implantação de novos projetos industriais.

Having been designed within a project that forethought the capacity to berth such huge ships as there hadn't any been built yet, Tubarão port stood out worldwide in its concept.

On April 1, 1966, the Tubarão Maritime Terminal was inaugurated as a game changer for foreign trade. The first pier was 380 meters long. Protected by a breakwater, the second was completed four years later and had 350 in length.

The pioneering technology of the Port of Tubarão generated great enthusiasm among Japanese investors and contributed a lot to elevate Brazil's reputation in the international market. The construction immediately attracted investments such as Celulose Nipo Brasileira S.A. (Cenibra), Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST), Albrás – Alunorte (alumina and aluminum), Mineração da Serra Geral (iron ore), Nova Era Silicon (ferro-silicon alloys) and the first major project abroad, California Steel Industries (CSI), Vale's joint venture with Kawasaki.

As soon as it started operating, Tubarão became the largest and most modern dock for mechanized shiploading of solid bulk in Brazil. It could berth ships capable of transporting up to 150 thousand tons of iron ore, at a time when the tonnage among vessels in the world fleet did not exceed 60 thousand tons.

The first ship that sailed away from Tubarão port was the Swedish flag Lappland IMO (5203554) (001-00.00.1968), taking 19,800 tons of iron ore to France.

The inauguration of the port generated demands such as opening and paving streets, road building and other access roads. The Camburi bridge was an important project carried out with the arrival of the Port of Tubarão and Vale, stimulating real estate growth in the continental portion of Vitória. Tubarão port not only boosted the urbanization of this part of the capital of Espírito Santo, but also boosted the development of other municipalities, such as Serra.

Until then, the iron ore was shipped out of Espírito Santo through Paul's Wharf, which was capable of exporting 6 million tons annually. Tubarão was built to be able to export 20 times that quantity. At that time, Vale do Rio Doce Company created a shipping company, called Docenave, and ordered ships of unprecedented size from shipyards in Japan, a country that emerged as the new major buyer of iron ore in Brazil.

Major industrial projects

In 1967, the Espírito Santo Economic Development Company (Codes) was created. With the objective of rebuilding the local economy that had been weakened by the coffee crisis, the entity contributed to the implementation of new industrial projects.

In 1969, Codes was reshaped into Bandes (Development Bank of Espírito Santo), which had greater capacity to carry out this work.

Em 1969, a Codes foi transformada em Bandes (Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo), que tinha maior capacidade para realizar esse trabalho.

Foi um período em que grandes investimentos modificaram a estrutura socioeconômica e territorial do Espírito Santo, com impacto direto no que viria a ser o complexo portuário capixaba. Os chamados grandes projetos industriais – Companhia Vale do Rio Doce, Companhia Siderúrgica de Tubarão, Aracruz Celulose e Samarco Mineração – localizados no litoral, influenciaram o perfil dos negócios que passaram a sustentar a economia, fortalecendo a vocação exportadora capixaba.

No mesmo ritmo, o setor de importação manteve uma tendência crescente, graças a produtos como enxofre, fertilizantes, sal, trigo, milho, carvão, derivados de petróleo e maquinário industrial, destinados à implantação e à expansão dos grandes empreendimentos.

Entre 1969 e 1979, a Vale construiu no Espírito Santo seis usinas de pelotização de minério de ferro. Em 1969, foi descoberto em São Mateus um campo de petróleo, que começou a ser explorado em 1973. Nesse mesmo período, o gás natural passou a abastecer indústrias na Grande Vitória.

Em 1976, começou a construção da fábrica da Aracruz Celulose, que entrou em atividade em 1978 e passou a operar um porto exclusivo, em Barra do Riacho.

Em 1977, começou a operação da Samarco Mineração, em Anchieta. O projeto incluiu o Porto de Ubu, especializado no embarque de minério de ferro e pellets. Em 1978, a Samarco já iniciava suas transações comerciais, com venda de pelotas para o mundo.

Em 1983, a Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST) começou a operar no Município de Serra, após investimentos de US\$ 3 bilhões.

It was a period in which large investments changed the social-economical and territorial structure of Espírito Santo, with a direct impact on what would later become the Espírito Santo port complex. The so-called major industrial projects – Companhia Vale do Rio Doce, Companhia Siderúrgica de Tubarão, Aracruz Celulose pulp mill and Samarco Mineração – located on the coast, influenced the profile of the businesses that started to sustain the economy, strengthening the Espírito Santo export vocation.

At the same pace, the import sector maintained a growing trend, thanks to products such as sulfur, fertilizers, salt, wheat, corn, coal, oil products and industrial machinery which was intended for the implantation and expansion of large industrial enterprises.

Between 1969 and 1979, Vale built six iron ore pelletizing plants in Espírito Santo. In 1969, an oilfield was discovered in São Mateus, which began to be explored in 1973. In that same period, industries in Greater Vitória began to be supplied with natural gas.

In 1976, construction began on the Aracruz Celulose factory, a pulp mill, which went into operation in 1978 and started to operate its exclusive port, in Barra do Riacho.

In 1977, Samarco Mineração started operating in Anchieta. The project included the Port of Ubu, which specializes in shipping iron ore and pellets. In 1978, Samarco started its commercial transactions, selling iron pellets to the world.

In 1983, the map of major investments became even more robust after the implantation and operation of Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST), a steel mill, in the Municipality of Serra, with investments of US\$ 3 billion and subsequent expansions.



Cais do Porto de Praia Mole, em operação desde 1983
Praia Mole's port, operational since 1983

Projeto ousado e inovador

No movimento ascendente que o Espírito Santo vivia com os projetos industriais e com a consolidação de sua vocação portuária, o Terminal de Produtos Siderúrgicos (TPS), também conhecido como Terminal de Praia Mole, surgiu como uma peça estratégica e de extrema relevância.

Segundo o historiador Fernando Achiamé, o nome Praia Mole se deve ao fato de que em alguns pontos da região foi encontrada uma espécie de areia movediça.

Desenvolvido para viabilizar a comercialização do aço que começou a ser produzido pela antiga CST, o TPS foi um marco na história dos portos capixabas, tornando-se o principal escoador de produtos siderúrgicos do Brasil.

Foi acordado que os três acionistas da CST – a Siderbras (com 51% das ações), a japonesa Kawasaki Steel Corporation e a italiana Finsider (com 24,5% cada) – compartilhariam o aço produzido na proporção de sua participação acionária. A Siderbras distribuiria placas para todo o sistema nacional de siderurgia e os outros dois sócios levariam o produto para seus países de origem.

Nesse modelo, tornava-se determinante que a empresa tivesse um porto para viabilizar a operação, com terminais para embarque do aço e para recebimento de carvão, matéria-prima da aciaria e dos altos-fornos que também era utilizada nas usinas da Vale.

A demanda pela construção de um novo porto, ao lado do Porto de Tubarão, pautou as articulações promovidas pela Siderbras junto à Portobras e à Vale, que se tornaram suas parceiras num consórcio para tocar o empreendimento.

Em 1973, começaram os primeiros estudos visando à construção do Terminal de Produtos Siderúrgicos. Uma empresa americana foi contratada para desenvolver o projeto de engenharia portuária, considerado ousado e inovador para a época. O píer de carvão teria 18 metros de profundidade e outras características revolucionárias para a década de 1970.

Após anos de estudos, em 1978 foi iniciada a terraplanagem da área. Equipamentos utilizados na obra da Ponte Rio-Niterói foram trazidos ao Espírito Santo para realizar as fundações do terminal.

A Siderbras, a Portobras e a Vale dividiram as responsabilidades durante a obra.

Coube à Siderbras construir o terminal de produtos siderúrgicos. As obras de enrocamento para abrigo e movimentação, bacia de evolução e dragagem e rodovia de acesso foram conduzidas pela Portobras. Por sua vez, a Vale construiu o terminal para descarga de carvão e estendeu a área de utilidades (água e energia elétrica) do Porto de Tubarão para o futuro TPS.

O acordo definia que o terminal de carvão serviria à CST, à Usiminas e à Açominas, além da Vale e de outras usinas da Siderbras. A Vale construiu ao lado de Praia Mole uma área enorme para estocagem de carvão. Para a CST, o produto seria entregue via esteira transportadora, em um modelo facilitado pela proximidade entre as duas empresas. As outras usinas receberiam o carvão por ferrovia.

A bold innovating project

Amidst the uptick economic trend experienced by Espírito Santo State due to major industrial projects and the consolidation of its port activity vocation, the construction of the Steel Products Terminal (TPS), also known as “Terminal de Praia Mole”, emerged as a strategic and highly relevant cog.

According to the historian Fernando Achiamé, the name Praia Mole is due to the fact that in some parts of the region some spots of quicksand were found.

Developed to enable the commercialization of steel that started to be produced by the former CST, TPS was a milestone in the history of Espírito Santo ports, as it became the main outlet for steel products in Brazil.

It was agreed that CST’s three shareholders – Siderbras (with 51% of the shares), the Japanese Kawasaki Steel Corporation and the Italian Finsider (with 24.5% each) – would share the steel produced in proportion to their shareholding. Siderbras would supply flat steel plates for the entire national steelmaking system and the other two partners would take their shares of the product to their countries of origin.

In this model, it was paramount that the company had a port to make the operation feasible, with terminals for loading steel and receiving coal, the raw material for the steel mill and blast furnaces that was likewise used in Vale’s plants.

The demand for the construction of a new port, next to the Port of Tubarão, guided the articulations promoted by Siderbras with Portobras and Vale, which became its partners in a consortium to run the project.

In 1973, the first viability surveys were started aiming at the construction of the Steel Products Terminal. An American company was hired to develop the port engineering project, which was considered bold and innovative for the time. The coal pier would be 18 meters deep and have other revolutionary features for the 1970s.

After years of study, in 1978 the earthmoving of the area started. Equipment used in the Rio-Niterói Bridge project was brought to Espírito Santo to build the terminal’s foundations.

Siderbras, Portobras and Vale shared the responsibilities during the work.

Siderbras was assigned with the task of building the Steel Products Terminal. The rockfill works of the breakwater for sheltered waters and maneuvering basin, and the dredging of the basin and access roads were carried out by Portobras. In turn, Vale built the terminal for unloading coal and expanded the utilities (water and electricity) at the Port of Tubarão to the future TPS.

The agreement determined that the coal terminal would serve CST, Usiminas and Açominas, in addition to Vale and other Siderbras plants. Vale built a huge coal storage area next to Praia Mole. For CST, the product would be delivered via an overland conveyor belt, a design facilitated by the proximity between the two companies. The other plants would receive coal by rail.

Em 1983, Praia Mole começou a operar, primeiro com recebimento de carvão. No ano seguinte, o terminal iniciou a exportação de placas de aço, com capacidade para 1,5 milhão de toneladas anuais. A ArcelorMittal Tubarão foi a grande responsável pela criação do mercado transoceânico de placas, ainda inédito no mundo das navegações.

O volume de exportação cresceu na mesma proporção que a produção siderúrgica e logo atingiu 2,5 milhões de toneladas de aço. Foi nesta época que a CST assumiu a gestão do TPS, estruturando uma área para gerir toda a operação, o que incluía equipamentos, pátios de armazenagem e gerenciamento do que também seria exportado por Açominas e Usiminas.

Por apresentar alto índice de produtividade e performance elevada, o TPS foi um dos primeiros portos a entrar na lista de privatizações, passando a ser controlado pela CST, Açominas e Usiminas.

Ampliando o conhecimento

Com a participação de engenheiros especializados, a construção do Terminal de Produtos Siderúrgicos enriqueceu todo o complexo portuário do Estado com um acervo de conhecimentos práticos e teóricos sobre o setor.

Equipes da CST e de outras empresas visitaram empreendimentos portuários no Japão, nos Estados Unidos e em países da Europa para conhecer suas experiências, visando construir um porto diferenciado e moderno. O desafio era trazer para o Espírito Santo as melhores práticas operacionais.

Engenheiros da Soros, referência mundial em projetos portuários, estiveram em visita técnica ao TPS na década de 1990 e manifestaram publicamente seu encantamento com a condução das obras e com as soluções criadas para a operação. O TPS passou a ser referência em eficácia e produtividade no embarque de placas de aço.

A obra do Terminal de Praia Mole foi um incentivo à abertura de cursos superiores de Engenharia no Estado. Aumentou também a contratação de profissionais e empresas prestadoras de serviços para diversas atividades decorrentes do aumento no fluxo de navios em águas capixabas.

Fundap

Implantado em 1970, o Fundo para o Desenvolvimento das Atividades Portuárias (Fundap) diminuiu tributos para importação de mercadorias e, com isso, atraiu numerosas empresas para a região.

In 1983, Praia Mole started operating, first with the unloading of coal. In the following year, the terminal started exporting steel slabs, with a capacity of 1.5 million tons per year. ArcelorMittal Tubarão was largely responsible for the creation of the worldwide steel slab market, still unprecedented in the world of navigation.

The export volume grew in the same proportion as the steel production and soon reached 2.5 million tons of steel. It was at this time that CST took over the management of the TPS, and revamped the area to manage the entire operation, which includes equipment, storage yards and management of what would also be exported by Açominas and Usiminas.

Due to its high productivity and high performance, TPS was one of the first ports to enter the privatization list, after which they came under control of CST, Açominas and Usiminas.

Advancing in expertise

With the participation of specialized engineers, the construction of the Steel Products Terminal enriched the entire port complex in the state with a rich compilation of practical and theoretical knowledge about the sector.

Engineering and management teams from CST and other companies visited port premises in Japan, the United States and several European countries to learn about their experiences, aiming to build an outstanding and modern port. Their quest was to bring the best operational practices to Espírito Santo.

Soros engineers, a world reference in port projects, were on a technical field trip to TPS in the 1990s and publicly expressed their marvel at accomplishments of the works and at the solutions created for the operation. TPS has become a benchmark for efficiency and productivity when shipping steel slabs.

The construction of the Praia Mole Terminal was an incentive to open college engineering courses in the state. There was also an increase in the hiring of professionals and service providers for various activities resulting from the increase in the flow of ships in Espírito Santo waters.

Fundap program

The Port Activities Development Fund (Fundap), implemented in 1970 reduced taxes for the importation of goods, thus attracting numerous companies to the region.

De grande importância para incrementar a atividade portuária, o Fundap era financiado com base na receita gerada pelo recolhimento do Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS).

Do ICMS devido – equivalente a 12% sobre o valor da mercadoria importada – 8% eram financiados às empresas que aderissem ao Fundo. Desse percentual, a empresa era obrigada a investir 7% em projetos de incremento à estrutura logística capixaba, que resultaram na geração de muitas oportunidades de trabalho e renda.

Graças ao Fundap e seus incentivos, o Espírito Santo passou a ser uma das principais portas para a entrada das importações brasileiras. Novas empresas de importação e exportação, de logística e de comércio, trouxeram seus negócios para terras capixabas.

Dados da Secretaria Estadual da Fazenda demonstram como foi crescente na década de 1990 a instalação de trading companies na Grande Vitória, atraídas pelos benefícios do Fundap. O número de empresas “fundapeanas” passou de 21 em 1971 para 257 em 2000. Toda a economia capixaba desfrutou desse instrumento, que foi determinante para a modernização da estrutura portuária, especialmente no suporte às importações.

Entre 1970 e 1994, enquanto a economia brasileira cresceu 1,067%, o Espírito Santo teve crescimento de 1,87%. No mesmo período, as alíquotas de importação sofreram uma redução de 85% em 1990 para 40% em 1992, 35% em 1993 e 20% em 1994.

Acervo Codesa / Codesa collection



O Fundap incrementou a importação de veículos
The Fundap (Port Activities Development Fund)
increased the import of automobiles



Extremely important to increase port activity, Fundap was financed based on the revenue generated by the payment of the Tax on Purchase and Sales of Goods and Services (ICMS).

8% out of the 12% ICMS Tax owed by the companies to the government could be loaned to those firms that joined the Fund. The companies were compelled to invest 7% of the loaned amount in projects that would increase local logistics structure, what resulted in the generation of many job opportunities and increase in per capita income.

Thanks to Fundap and its incentives, Espírito Santo became one of the main doors for the entry of Brazilian imports. New import and export, logistics and trade companies set up shops in Espírito Santo lands.

Data from the State Secretary of Finances demonstrate how the installation of trading companies in Greater Vitória was growing in the 1990s, attracted by the benefits of Fundap. The number of “fundapean” companies grew from 21 in 1971 to 257 in 2000. The entire Espírito Santo economy benefitted from this instrument, which was decisive for the modernization of the port structure, especially in support of imports.

Between 1970 and 1994, while the Brazilian economy grew 1.067%, Espírito Santo grew 1.87%. In that same period, import tariffs were slashed from 85% in 1990 to 40% in 1992, to 35% in 1993 and to 20% in 1994.

Também concorreu para o incremento na atividade portuária a liberação dos consórcios para carros importados. Mais de 40 modelos foram colocados à disposição de compradores a partir de 1992, ano em que a alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) dos veículos automotores foi reduzida para no máximo 36%.

Em 2012, a Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado aprovou um projeto que reduzia a alíquota do ICMS das importações, e acabou com o Fundap.

Corredor de Transportes Centro-Leste

O Espírito Santo entrou no projeto dos corredores de transportes graças a sua posição estratégica e ao crescimento da produção no cerrado brasileiro. Com a demanda crescente por soja e derivados, o governo brasileiro buscou alternativas para melhorar a rede de escoamento da Região Centro-Leste com foco no mercado internacional.

O primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento, de 1970, já estabelecia os corredores como um dos pilares para a conquista do mercado externo, dinamizando os setores agrícola e industrial. Por isso, os portos assumiam um importante papel na estratégia do governo federal e Vitória era a ponta de um dos sete corredores, da mesma forma que Recife, Salvador, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá e Rio Grande.

Ao fazer parte desse eixo, o Espírito Santo ampliou exponencialmente sua presença no comércio exterior. Interligando os modais ferroviário, rodoviário e marítimo, o Corredor Centro-Leste envolveu um conjunto de ações de infraestrutura: desde a construção de silos e armazéns até a modernização dos terminais de cereais para receber produtos de Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Tocantins, Goiás, Distrito Federal, Bahia, Acre e Rondônia.

Como parte do Corredor Centro-Leste, em 1974 a Portobras começou a construir o Cais Comercial de Capuaba, para operar com granéis agrícolas, carne e carga geral.

Devido à crise mundial do petróleo, no entanto, a obra sofreu atrasos e vários projetos de infraestrutura precisaram ser adiados. As operações em Capuaba começaram a acontecer plenamente somente em 1984, quando foram embarcadas para a Espanha 18 toneladas de soja produzidas em Minas e Goiás.

Na década de 1990, o governo do Estado elegeu o Corredor como prioridade, em forte articulação política com estados vizinhos. Em 1991, foi criado o Conselho Interestadual de Desenvolvimento do Corredor, visando promover a integração entre ferrovias e portos, otimizar as condições operacionais de pátios e terminais, além de criar oportunidades de negócios no Brasil e no exterior.

The permission for the operation of financing consortiums for the purchase of imported vehicles also contributed to the increase in port activity. More than 40 models of vehicles were made available to buyers as of 1992, the year in which the tax on Industrialized Products Tax (IPI) on motor vehicles was reduced to a maximum of 36%.

In 2012, the Senate Economic Affairs Committee (CAE) approved a bill that reduced the ICMS tax rate on imports, and ended Fundap program.

The Center-East Transport Corridor

Espírito Santo joined the transport corridors project thanks to its strategic position and the growth in the production of the Brazilian Midwest plains (also known as cerrado). With the growing demand for soybeans and derivatives, the Brazilian government sought alternatives to improve the flow network of the Midwest region production with a focus on the international market.

The first National Development Plan, of 1970, already established the corridors as one of the pillars for the conquest of the foreign market, stimulating the agricultural and industrial sectors. For this reason, ports played an important role in the federal government's strategy and Vitória was the destination spot of one of the seven corridors, namely Recife, Salvador, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá and Rio Grande.

By partaking in this corridor, Espírito Santo expanded its presence in foreign trade exponentially. Connecting the rail, road and sea modes, the Center-East Corridor involved a set of infrastructure actions: from the construction of silos and warehouses to the modernization of cereal terminals to receive products from Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Tocantins, Goiás, Federal District, Bahia, Acre and Rondônia.

As part of the Center-East Corridor, in 1974 Portobras started to build the Capuaba Commercial Wharf, to operate with agricultural bulk, meat and general cargo.

Due to the global oil crisis, however, the work was delayed and several infrastructure projects had to be postponed. Capuaba Wharf operations only began to take place in 1984, when 18 tons of soybeans produced in Minas and Goiás were shipped to Spain.

In the 1990s, the state government ranked the Corridor as a priority, in strong political articulations with neighboring states. In 1991, the Interstate Corridor Development Council was created, aiming at promoting the integration between railways and ports, optimizing the operational conditions of yards and terminals, in addition to creating business opportunities in Brazil and abroad.

Os anos seguintes trouxeram conquistas e avanços que fortaleceram o projeto dos corredores e, como consequência, dinamizaram os portos capixabas. A criação do Consórcio Operacional do Corredor Centro-Leste marca esse período. A iniciativa envolveu cerca de 50 empresas no Brasil e no exterior voltadas para a manutenção do Corredor, cuja espinha dorsal é formada pela Estrada de Ferro Vitória a Minas e pela Rede Ferroviária Federal. No total, o sistema integra 2 mil quilômetros de vias férreas, além do complexo portuário capixaba.

Paralelamente ao Corredor Centro-Leste, o Espírito Santo vinculou-se, a partir de 1996, ao Corredor Atlântico do Mercosul, que ligou as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste do Brasil ao Sul do continente americano.

Com escritórios no Espírito Santo, Rio de Janeiro e Buenos Aires, esse novo corredor surgiu como uma via marítima alternativa para comercialização com os países do Mercosul. Foi concebido em função do grande número de portos existentes na costa atlântica brasileira, facilmente articuláveis ao sistema de rodovias, por onde circula a maior parte dos produtos comercializados nesse mercado.

Integração com a economia nacional

O crescimento do Porto de Vitória, a estruturação do Corredor Centro-Leste, a construção do Porto de Tubarão e, em seguida, do Terminal de Produtos Siderúrgicos (TPS) foram decisivos para consolidar o Espírito Santo como um polo de logística e infraestrutura.

Integrado à economia nacional, o Estado capixaba iniciou um novo capítulo em sua história.

Até então focadas no café e no minério, as exportações pelo Porto de Vitória passaram a incluir álcool, melão, rochas ornamentais, manufaturados de madeira, celulose e produtos siderúrgicos.

Outro fato importante para o comércio exterior capixaba nesse período foi a criação da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), em 9 de setembro de 1982. Seu objetivo era administrar diretamente os portos de Vitória, Capuaba e Barra do Riacho, ficando também sob sua jurisdição os terminais privativos de Tubarão, Ubu, Regência e Praia Mole.

A década de 1980 foi um divisor de águas para a economia do Estado, que recebeu investimentos industriais e de infraestrutura, modificando significativamente o seu perfil.

O impacto causado pelos investimentos de grandes empresas – como Aracruz Celulose, CST, Vale e Samarco, e em setores como os de mármore, granito, confecções e metalmeccânico – foi importantíssimo para a economia capixaba.

The following years brought along achievements and breakthroughs that strengthened the purposes of the corridors and, as a consequence, enhanced the dynamics of the ports in Espírito Santo. The creation of the Central-Eastern Corridor Operational Consortium marks this period. The initiative involved around 50 companies in Brazil and abroad focused on the maintenance of the Corridor, whose backbone is formed by the Vitória-Minas Railway and the Federal Railway Network. Altogether, the system integrates 2 thousand kilometers of railways, in addition to the Espírito Santo port complex.

In addition to the Center-East Corridor, Espírito Santo State also joined the Atlantic Corridor under the Mercosul Treaty in 1996 which connected the Northern, Northeastern and Midwestern regions of Brazil to participating countries in the south part of the South American continent.

With offices in Espírito Santo, Rio de Janeiro and Buenos Aires, this new corridor emerged as an alternative sea route for commercialization with the Mercosur countries. It was designed due to the large number of ports along the Brazilian Atlantic coast, easily articulated to the highway system, through which most of the products sold in that market circulate.

Integration with nationwide economy

The growth of the Port of Vitória, the structuring of the Central-East Corridor, the construction of the Port of Tubarão and, subsequently, of the Steel Products Terminal (TPS) were decisive for consolidating Espírito Santo as a logistics and infrastructure hub.

Being fully integrated to the national economy, Espírito Santo State started a new chapter in its history.

Until then focused on coffee and iron ore, exports through the Port of Vitória started to include ethanol, molasses, dimension stones, wood products, cellulose and steel products.

Another important fact for foreign trade in Espírito Santo during this period was the creation of Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), on September 9, 1982. Its objective was to directly manage the ports of Vitória, Capuaba and Barra do Riacho, also being under its responsibility the private terminals of Tubarão, Ubu, Regência and Praia Mole.

The 1980s decade was another game-changer for the state's economy, which received industrial and infrastructure investments, significantly changing its profile.

The impact caused by investments by large companies – such as Aracruz Celulose, CST, Vale and Samarco, and in sectors such as marble, granite, clothing and metal and machinery industries – was extremely important for the Espírito Santo economy.



Acervo Codesa / Codesa collection



Embarque de rochas no Porto de Vitória
Shipment of rocks at Vitória's port

Os reflexos foram sentidos em todas as atividades portuárias, que mantiveram crescimento contínuo em volume de carga exportada e importada durante toda a década de 1980.

O Porto de Praia Mole começou a operar, tornando-se o maior porto de produtos siderúrgicos do mundo. O terminal de Barra do Riacho passou para a iniciativa privada e o Cais de Paul intensificou sua movimentação de granéis sólidos, produtos siderúrgicos e carga geral. Por sua vez, o Cais de Capuaba apresentou elevado padrão operacional na movimentação de contêineres, operando também com carga geral, mármore, granito e produtos siderúrgicos. O Cais Comercial de Vitória intensificou o embarque de cargas gerais, principalmente café, papel, celulose e trigo.

Impulsionada pelo parque industrial que se fortalecia, a atividade nos portos atraiu uma vasta rede de serviços formada por muitas empresas de pequeno, médio e grande porte, voltadas, direta e indiretamente, para o escoamento de cargas marítimas.

Nova lei dos portos

A partir da década de 1990, o Brasil viveu profundas mudanças que atingiram diretamente os portos e que tinham como objetivo uma integração competitiva com a comunidade internacional. O debate sobre a modernização

Acervo Codesa / Codesa collection



Grandes áreas para contêineres substituíram os armazéns
Large container parks replaced the warehouses



The effects were direct and positive in all port activities, which maintained a continuous growth in the volume of exported and imported cargo throughout the 1980s.

The Port of Praia Mole started operating, becoming the largest port for steel products in the world. The Barra do Riacho Terminal passed to the private sector and the Paul's Wharf intensified its movement of solid bulk, steel products and general cargo. The Capuaba Pier presented a high operational standard in container handling, also operating with general cargo, marble, granite and steel products. The Vitória Commercial Wharf intensified the shipment of general bulk cargo, mainly coffee, paper, cellulose and wheat.

Driven by the growing industrial sector, the activity in the ports attracted a vast network of services formed by many small, medium and large companies, vying, directly and indirectly, to the transportation of sea cargo.

The new law for ports

Beginning in the 1990s, Brazil experienced profound changes that directly affected ports and aimed at competitive integration with the international community. The debate on modernization was intensified, coinciding with the beginning of the privatization of state-owned companies, the internationalization of the economy and administrative reorganization.

foi intensificado, coincidindo com o início da privatização de empresas estatais, internacionalização da economia e reorganização administrativa.

No Governo Itamar Franco, a Lei de Modernização dos Portos (Lei 8.360/93) transformou a base física e organizacional das unidades portuárias, com reflexo também nas questões trabalhistas.

Num panorama de altos custos operacionais e baixa produtividade dos serviços, os portos brasileiros começaram a reduzir gargalos e a conquistar avanços em vários aspectos.

Na verdade, a Lei 8.360/93 teve como principal objetivo transferir para a iniciativa privada a operacionalização dos portos brasileiros porque a União, até então a responsável por sua operação, não tinha recursos suficientes para os investimentos necessários.

Foi então criado um sistema de arrendamento dos terminais, em que a iniciativa privada fica responsável pelas operações de carga e descarga.

Como contrapartida, o capital privado deve prover os portos de novos investimentos em modernização, aquisição de equipamentos, obras de infraestrutura e outras intervenções.

Entre as mudanças decorrentes da nova lei, merece destaque a regionalização da administração portuária. Em cada região foi instituída uma Administração do Porto Organizado (APO), que é composta por um Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e por uma Administração do Porto (AP).

O CAP é formado por representantes do poder público, operadores portuários, trabalhadores e usuários do porto. Algumas de suas atribuições são administrar, fiscalizar, planejar e promover a melhoria da eficiência qualitativa e quantitativa do porto.

Cabe ao CAP definir projetos de infraestrutura, homologar tarifas e horários de funcionamento dos portos, além de assegurar o cumprimento das normas relativas à proteção do meio ambiente e estimular a competitividade no mercado portuário.

Outra atribuição do Conselho de Autoridade Portuária é instituir centros de treinamento profissional destinados a formação e aperfeiçoamento de pessoal.

A nova lei permite a liberação dos terminais privativos para operar cargas de terceiros e incentiva a proatividade de agentes estatais, com a entrada de operadores privados nos portos públicos.

Também merece registro a criação do Órgão Gestor de Mão de Obra Avulsa (Ogmo), com a função de gerir os trabalhadores portuários avulsos, em substituição ao monopólio sindical.

Antes da mudança, cabia aos sindicatos a qualificação profissional, a distribuição de tarefas, a aferição de desempenho e a aplicação de punições. Com a promulgação da Lei 8.630, foi introduzido o contrato coletivo de trabalho.

A criação do Conselho de Autoridade Portuária em Vitória aconteceu no dia 24 de junho de 1993. Já o Ogmo, principal ator na relação capital-trabalho, foi implantado efetivamente em 1997.

As privatizações dos terminais capixabas por concessão aconteceram a partir de 1998. Elas viabilizaram ganhos no processo produtivo, aumentaram a competitividade, facilitaram avanços

In the Itamar Franco Government, the old order underwent major changes with the Modernization of Ports Law (Law number 8,360 / 93), which transformed the physical and organizational base of port units, also with effects on labor issues.

Within a framework of high operational costs and low productivity in services, Brazilian ports started to clear bottlenecks and conquer achievements in several aspects under the new law.

In fact, Law number 8,360 / 93 had as its main objective to transfer the operation of Brazilian ports to the private sector because the Federal Government, until then responsible for its operation, did not have sufficient resources for the necessary investments.

A terminal leasing system was then created, in which the private sector is responsible for loading and unloading operations.

In return, private capital had to provide the ports with new investments in modernization, acquisition of equipment, infrastructure works and other interventions.

Among the changes resulting from the new law, the regionalization of port administration deserves special mention. In each region, an Organized Port Administration (APO) was created, which consists of a Port Authority Council (CAP) and a Port Administration (AP).

The CAP Council is made up of stakeholders from all segments interested in port activity, grouped into four blocks: government, port operators, workers and users of the port. Some of its duties are to administer, supervise, plan and promote the improvement of the qualitative and quantitative efficiency of the port.

It is the CAP's duty to present port infrastructure projects, approve tariffs and determine working hours for ports, in addition to ensure compliance with the rules related to the protection of the environment and stimulate competitiveness in the port market.

Another role of the Port Authority Council is to establish professional training centers for the training and upgrading of personnel skills.

The new law allows private terminals to operate third party cargo and encourages the proactivity of state agents, with the entry of private operators in public ports.

For the record, it is worthwhile mentioning the creation of the Agency for Management of Temporary Labor Force (OGMO), to oversee the hiring of extra laborers in substitution to the labor union monopoly.

Before this change, the unions used to be responsible for professional qualification, task allocation, benchmarking and the application of penalties. With the passing of Law number 8,630, the collective labor contract was introduced.

The creation of the Port Authority Council in Vitória took place on June 24, 1993. Ogmo, the main player in the capital-labor relationship, was effectively implemented in 1997.

The privatizations of the Espírito Santo terminals by concession began to happen in 1998. They made gains in the production process feasible, increased competitiveness, facilitated operational breakthroughs and led

operacionais e levaram à redução de custos em todo o complexo portuário. A década seguinte à mudança da lei foi de progresso logístico e maior eficiência nos terminais.

Em 2013, uma nova lei dos portos, a 12.815/13, introduziu modificações relativas à formação profissional do trabalhador portuário e do avulso. O novo marco regulatório foi criado para ampliar, modernizar e aperfeiçoar a atividade, além de atrair investimentos ao conceder mais espaço ao setor privado.

As atividades portuárias já exigiam equipamentos de alta performance para a movimentação de grãos, minérios, inflamáveis e produtos siderúrgicos, e deveriam responder com produtividade. O antigo sistema de armazéns praticamente deu lugar a grandes áreas de armazenamento de contêineres em torno dos portos.

Porto seco

Manter uma rede de apoio para as ações que antecedem ou sucedem o embarque e desembarque é tão estratégico quanto ter uma operação portuária moderna e eficiente. Por esse motivo foram criados os portos secos, definidos pela Receita Federal como “recintos alfandegados de uso público, situados em zona secundária, nos quais são executadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagem, sob controle aduaneiro”.

Nos portos secos, são executados todos os serviços aduaneiros a cargo da Receita Federal, inclusive o despacho de importação e exportação (conferência e desembaraço aduaneiros). Essa atividade diminui o tempo de espera nos terminais portuários e aeroportuários, contribuindo para a agilidade e a fluidez no escoamento de mercadorias.

O Espírito Santo conta hoje com três portos secos: Terca, Silotec e Tegma. Se antes as mercadorias eram despachadas na própria área dos portos, com os “recintos alfandegados” o processo é mais simplificado. As cargas saem do porto com um documento de trânsito emitido pela Alfândega e seguem para os portos secos sem o pagamento de tributo.

Os três “recintos alfandegados” do Espírito Santo são os maiores do Brasil em área contínua, respondendo por 15% da área dos 57 portos secos em atividade no País. Têm localização privilegiada, áreas de armazenamento diversificadas e refrigeradas, automatização, gestão eficiente de estoques, modernos centros de distribuição e rápido escoamento.

to cost reductions throughout the port complex. The decade following the change in the law was one of logistical progress and greater efficiency at the terminals.

In 2013, a new law on ports, Law number 12,815 / 13, introduced changes related to the professional training of port workers and other temporary workers, allowing even more professionalization in the category. The new regulatory framework was created to expand, modernize and improve the activity, in addition to attracting investments by granting more space to the private sector.

Port activities already required high performance equipment for handling grains, ores, flammables and steel products, and should respond with productivity. The old warehouse system has practically given way to large container storage areas around ports.

Dry ports

Maintaining a support network for actions that precede or follow loading and unloading is as strategic as having a modern and efficient port operation. For this reason, dry ports were created, defined by Receita Federal (the Brazilian IRS, Immigration and Customs Service) in the following way: “Customs warehouses for public use, located in a secondary zone, in which goods, baggage handling and customs clearance operations are carried out, under customs control”.

In dry ports, all customs services under the responsibility of the IRS are carried out, including the import and export dispatch (customs clearance and inspections). This activity reduces the lay days at port and airport terminals, contributing to the agility and efficiency in the flow of goods.

Today, Espírito Santo has three dry ports: Terca, Silotec and Tegma. Formerly, the goods were previously cleared and dispatched in the port area itself, but with Customs Dry Ports area the process is more simplified. As cargoes leave the port with a transit document issued by Customs and proceed to dry ports they are not subject to collection of handling and lay area fees at the ports.

The three Customs Dry Ports in Espírito Santo are the largest ones in Brazil in contiguous area, corresponding to 15% of the areas of the 57 operational dry ports in the country. They have a privileged location, diversified and refrigerated storage areas, automation systems, efficient inventory management, modern distribution centers and fast-track clearances.

Praticagem

Por determinação da Diretoria de Portos e Costas (DPC) do Ministério da Marinha, a praticagem é exigida em cinco terminais portuários no Espírito Santo: Vitória, Tubarão, Praia Mole, Barra do Riacho e Ubu.

Esta atividade é uma ajuda aos navegadores em trechos de difícil acesso seguro por causa de acidentes geográficos, climáticos ou de outra ordem. Em seu início, era uma contribuição de navegantes experientes, principalmente pescadores, cujo conhecimento os qualificava a prestar esse auxílio.

Após 1808, a chegada crescente de embarcações estrangeiras aos portos brasileiros demandou medidas tanto para facilitar o acesso terrestre das mercadorias aos portos quanto para estabelecer normas relativas às exportações. Era necessário, também, orientar os navegantes estrangeiros quanto às condições dos portos e como chegar até eles.

Em 1845, o Governo Imperial criou as capitâncias dos portos e lhes conferiu, entre outras atribuições, a de cadastrar os práticos que exercessem a atividade na navegação costeira e no acesso aos portos. Vinte e nove anos depois, todas as províncias do Império tinham sua Capitania.

Em dezembro de 1889, o Ministério da Marinha regulamentou o exercício da praticagem no Espírito Santo, prevendo também a criação de uma entidade que unisse os práticos, cujo diretor seria um oficial reformado da Marinha.

Ship piloting

As determined by the Directorate of Ports and Coasts (DPC) of the Ministry of the Navy, pilotage is required in five port terminals in Espírito Santo: Vitória, Tubarão, Praia Mole, Barra do Riacho and Ubu.

This activity is an aid to navigators in stretches of difficult safe access due to geographic, climatic or other hazards. In its beginning, it was a contribution of experienced sailors, mainly fishermen, whose knowledge qualified them to provide this assistance.

After 1808, the increasing arrival of foreign vessels at Brazilian ports demanded measures both to facilitate the land access of goods to ports and to establish rules regarding exports. It was also necessary to instruct foreign navigators on the conditions of the ports and how to reach them.

In 1845, the Imperial Government created the Port Authority Offices and assigned them, among other duties, the registration of those who exercised pilotage activity in coastal navigation and access to ports. Twenty-nine years later, all the provinces of the Empire had their Port Authority Office.

In December 1889, the Ministry of the Navy regulated piloting in Espírito Santo, also providing for the creation of an entity that would unite pilots, whose director would be a retired Navy officer.



Manobras no canal do Porto de Vitória têm a ajuda dos práticos
Specialized pilots help steering at Vitória port's canal

A ele caberiam atribuições como ser o interlocutor entre a categoria recém-criada e qualquer autoridade; enviar periodicamente relatórios à direção do Ministério da Marinha sobre o funcionamento da Associação da Praticagem; estabelecer critérios para a admissão de novos praticantes.

Entre outras qualificações, os novos profissionais deveriam conhecer o Código Internacional de Navegação, a tabela de marés, a configuração do litoral, o percurso e a velocidade das correntes marítimas, assim como a largura e a profundidade dos canais. Precisavam também conhecer o relevo do solo submarino, a direção e intensidade dos ventos e sua influência na navegação. Além de tudo isso, o candidato deveria saber usar sinalizadores de auxílio à navegação e pilotar embarcações usadas na praticagem.

O exercício da atividade era atribuição exclusiva de quem, por sua qualificação, pertencesse à Associação de Praticagem, incorrendo em crime quem a exercesse sem possuir essa condição. Durante o trabalho, era obrigatório estar uniformizado. As embarcações deviam ter uma cor definida pela Associação, além de uma bandeira em local bem visível.

Até chegar ao atual Sindicato dos Práticos do Estado do Espírito Santo, a categoria se organizou em várias outras entidades, como a Associação de Praticagem, Corporação de Praticagem e Associação dos Práticos. A estrutura sindical fortaleceu a profissão em relação a aspectos trabalhistas, segurança no trabalho e modernização dos métodos e equipamentos, medidas necessárias para acompanhar a evolução tecnológica que impulsiona o transporte marítimo.

É consenso entre os que navegam que a atualização é necessária para que o suporte da praticagem continue a garantir a segurança dos navegantes, seus barcos e suas cargas. No entanto, todos concordam também que a perícia dos práticos, acumulada no exercício diário da profissão, continua indispensável.

Petróleo

Por quatro décadas, o Espírito Santo experimentou bons índices de crescimento, baseados sobretudo nas grandes empresas envolvidas com o comércio internacional. Foi nesse cenário já positivo que surgiu o petróleo como outro item que demanda operações portuárias, serviços de logística e embarcações offshore.

A partir da década de 1990, a exploração do pré-sal e as novas descobertas ampliaram as oportunidades para atividades de apoio ao setor. Foi preciso mão de obra e serviços especializados para atender as plataformas de prospecção e produção, com fornecimento de equipamentos e insumos. Nesse contexto, começaram a ganhar espaço as embarcações de supply boats, para abastecimento das plataformas. Em 2002, essas operações no Porto de Vitória tiveram aumento de 95% em comparação ao ano anterior. Em 2008, a Petrobras assinou contrato de concessão para instalação do Terminal de Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) e gasolina natural da Transpetro (TABR), em Barra do Riacho. ■

He was responsible for assignments such as being the interface between the newly created category and any authority; periodically send reports to the head of the Ministry of the Navy informing the operation of the Pilotage Association; establish criteria for the admission of new practitioners.

Among other qualifications, new professionals should be familiar with the International Navigation Code, the tide table, the configuration of the coast, the course and speed of sea currents, as well as the width and depth of the channels. They also needed to know the bathymetry of the seafloor, the direction and intensity of the winds and their influence on navigation. In addition to all this, the candidate should know how to use navigation aid flags and how to pilot vessels used in ship piloting.

The exercise of the activity was the exclusive responsibility of those who, due to their qualification, belonged to the Pilotage Association, incurring in crime those who exercised it without having this membership. During work, it was mandatory to be in uniform. The boats should have a color defined by the Association, in addition to a flag in a very visible position.

Until reaching the current Union of Pilots of the State of Espírito Santo, the category was organized into several other entities, such as the Pilotage Association, Pilotage Corporation and the Pilot Association. The union structure strengthened the profession in relation to labor aspects, safety at work and modernization of methods and equipment, necessary measures to keep update with the technological evolution that drives maritime transport.

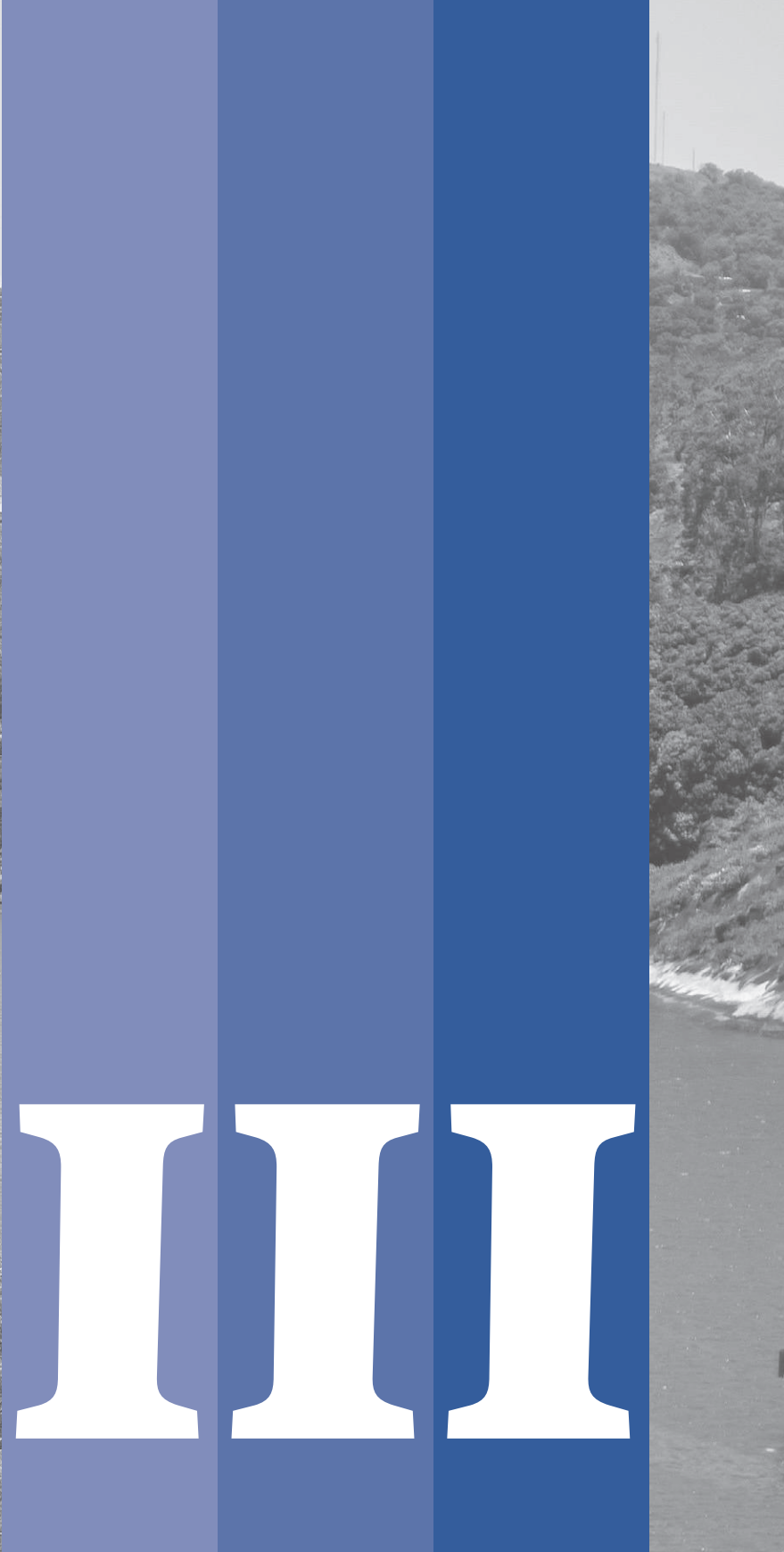
There is a consensus among those who sail that updating is necessary so that the pilotage support continues to guarantee the safety of the navigators, their boats and their cargo. However, everyone also agrees that the expertise of the pilots, accumulated in the daily exercise of the profession, remains indispensable.

Petroleum

For four decades, Espírito Santo experienced good growth rates, based mainly on the large companies involved in international trade. It was in this ongoing positive scenario that oil emerged as another item that demands port operations, logistics services and offshore supply and operations vessels.

From the 1990s, the exploration of oil in the pre-salt layer and the new discoveries expanded the opportunities for port activities to support the sector. It took labor and specialized services to serve the drilling and production platforms, with the required equipment and supplies. In this context, offshore supply boats began to gain space to supply the offshore platforms. In 2002, these operations in the Port of Vitória increased by 95% compared to the previous year. In 2008, Petrobras signed a concession contract for the installation of the Transpetro Liquefied Petroleum Gas (LPG) and gasoline (TABR) Terminal in Barra do Riacho. ■





Um portal para o mundo

Com uma localização privilegiada na costa brasileira, o sistema portuário do Espírito Santo opera com os principais centros de produção e consumo do Brasil e do mundo, alcançando os melhores índices de produtividade mundial em produtos siderúrgicos, celulose e outros.

É o maior complexo portuário da América Latina, com seis unidades espalhadas por 417 quilômetros de litoral: Porto Norte Capixaba, Portocel / Barra do Riacho, Vitória, Praia Mole, Tubarão e Ubu, além de dois terminais de barcas e outros especializados, com as mais variadas opções de serviços marítimos.

Esse conjunto é responsável por aproximadamente 25% das mercadorias que entram e saem do Brasil e 40% do PIB capixaba.

Os portos do Espírito Santo estão cada vez mais sintonizados com as demandas que vêm surgindo em termos comerciais, técnicos e operacionais. Terminais especializados ganharam força, com desempenho acima da média mundial em suas operações.

Diversificação de cargas e consolidação do setor petrolífero foram outros fatores que fortaleceram o segmento de logística nos últimos anos, em uma dinâmica de avanços e superação de muitos desafios.

Com o desenvolvimento tecnológico cada vez maior em todas as atividades, são inúmeras as exigências relativas à produtividade na movimentação de mercadorias, à eficiência das operações, ao custo dos serviços e à modernização de toda a estrutura, reforçando a necessidade de contínuos investimentos. Ainda há gargalos a serem vencidos, mas é inegável que o Espírito Santo é cada vez mais um portal entre o Brasil e o mundo.



A gateway to the world

With a privileged location on the Brazilian coast, the port system of Espírito Santo operates with the main production and consumption centers in Brazil and in the world, achieving the best levels worldwide of productivity in shipping steel products, cellulose and others.

It is the largest port complex in Latin America, with six units spread over 417 kilometers of coastline: Porto Norte Capixaba, Portocel / Barra do Riacho, Vitória, Praia Mole, Tubarão and Ubu, in addition to two barge terminals and other specialized ones, with the broadest varieties of maritime service options.

This port complex is responsible for approximately 25% of the goods entering and leaving Brazil and 40% of the GDP of Espírito Santo.

The ports of Espírito Santo are increasingly attuned to the demands that have been emerging in commercial, technical and operational aspects. Specialized terminals gained strength, with performance above the world average in their operations.

Cargo diversification and consolidation of the oil sector were other factors that strengthened the logistics sector in recent years, in a cycle of advances and overcoming many challenges.

With the increasing technological development in all activities, there are countless demands regarding productivity in the movement of goods, the efficiency of operations, the cost of services and the modernization of the entire structure, reinforcing and justifying the need for continuous investments. Still, there remains bottlenecks to be overcome, however it is undeniable that Espírito Santo has become ever more a gateway between Brazil and the rest of the world.

Shaah Shahidh [UNSPLASH.COM]



Infraestrutura portuária do Espírito Santo

COMPLEXO PORTUÁRIO DE TUBARÃO

Reúne cinco terminais, com estrutura comparável à dos melhores portos do mundo:

TERMINAL DE TUBARÃO – Operado pela Vale, é o maior e mais eficiente terminal de exportação de pelotas e de minério de ferro do mundo.

TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS (TGL) – É especializado na movimentação de derivados do petróleo.

TERMINAL DE PRODUTOS DIVERSOS (TPD) – Tem um sistema integrado de recepção, manuseio e armazenagem de grãos e fertilizantes.

TERMINAL DE PRODUTOS SIDERÚRGICOS DE PRAIA MOLE (TPS) – Além de produtos siderúrgicos, movimenta ferro gusa, mármore/granito e veículos. É operado pelo consórcio ArcelorMittal Tubarão, Usiminas e Gerdau Açominas.

TERMINAL DE CARVÃO DE PRAIA MOLE – É especializado em operações de descarga de navios com carvão, coque e antracito.

PORTO NORTE CAPIXABA (Transpetro)

Localizado em Barra Nova, Município de São Mateus, escoo o petróleo dos campos terrestres do Norte capixaba por navios atracados em monoboia.

PORTOCEL / BARRA DO RIACHO

Localizado em Barra do Riacho, Município de Aracruz, é especializado em celulose, sendo um dos mais eficientes do mundo.

TERMINAL AQUAVIÁRIO DE BARRA DO RIACHO – Movimenta gás liquefeito de petróleo (GLP) e gasolina natural (C5+), resultantes do processamento de gás natural na localidade de Cacimbas, Município de Linhares.

COMPLEXO PORTUÁRIO DE VITÓRIA

Administrado pela Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), movimenta carga geral por meio dos cais de Vitória, Capuaba, Paul, Atalaia, Flexibrás, TVV e CPVV.

TERMINAL VILA VELHA (TVV) – Especializado em contêineres e operado pela iniciativa privada, é uma excelente alternativa para operações de importação e exportação de carga geral.

COMPANHIA PORTUÁRIA VILA VELHA (CPVV) – Atende às operações offshore de exploração e produção de petróleo no Espírito Santo.

PORTO DE UBU (Samarco)

Movimento pelotas, minério de ferro, granéis sólidos e carga geral. É utilizado em operações de supply boats para a indústria de petróleo e outras atividades da cadeia.

TUBARÃO PORT COMPLEX

It comprises five terminals with structures comparable to the ones in the best ports of the world:

Tubarão Terminal – Operated by Vale, it is the largest and most efficient export terminal for iron pellets and iron ore in the world.

Liquid Bulk Terminal (TGL) – This is the specialized quay for transfer of oil derivatives.

Terminal for Miscellaneous Products (TPD) – A terminal equipped with an integrated system for loading / unloading, handling and storage of grains and fertilizers.

Steel Mill Products Terminal in Praia Mole (TPS) – In addition to steel mill products it also moves pig iron, marble, granite and vehicles. It is operated by the venture consortium ArcelorMittal Tubarão, Usiminas and Gerdau Açominas.

Praia Mole Coal Terminal – This is the specialized terminal for unloading ships carrying coal, coke and anthracite coal.

NORTE CAPIXABA PORT (Transpetro)

Located in Barra Nova (São Mateus), it is used to transfer crude oil from onshore oilfields to ships moored to a single mooring buoy.

PORTOCEL / BARRA DO RIACHO

Located in Barra do Riacho (Aracruz), Portocel is specialized in cellulose and is regarded as one of the most efficient in the world.

Barra do Riacho Marine Terminal – This terminal transfers liquefied natural gas (LPG) and natural gasoline (C5+), produced at Cacimbas natural gas processing plant.

VITÓRIA PORT COMPLEX

Managed by Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), it handles general cargo through the quays of Vitória, Capuaba, Paul, Atalaia, Flexibrás, TVV and CPVV.

Vila Velha Terminal (TVV) – Specialized in containers and operated by the private sector, it is an excellent alternative for import and export operations of general cargo.

Vila Velha Port Company (CPVV) – Supports offshore oil E&P operations in Espírito Santo.

UBU PORT (Samarco)

Ubu Port is mostly used in shiploading iron pellets and iron ore, solid bulk and general cargo. It is also used for offshore supply boat operations for the oil industry and other activities in this chain of production.

Complexo Portuário de Tubarão

O Porto de Tubarão está localizado em Vitória e é considerado o maior porto marítimo de transporte de minério de ferro e pelotas do mundo. Ocupa uma área de 18 quilômetros quadrados e conta com um terminal de minério, um de carvão, outro de produtos diversos e um de granéis líquidos, além do Porto de Praia Mole.

Em 2019, movimentou 120 milhões de toneladas, incluindo grãos, fertilizantes, combustíveis e aproximadamente 100 milhões de toneladas de minério de ferro e pelotas. Anualmente, cerca de 1.100 navios passam por Tubarão, que é responsável por 7% das exportações brasileiras de grãos, 53% do carvão importado pelas siderúrgicas e 7% do total de fertilizantes importados.

O Terminal de Minério recebe navios com capacidade de até 405.000 toneladas, comprimento máximo de 365 metros e boca máxima de 66 metros. Seu canal de acesso marítimo tem 4.422 metros de comprimento, 25,3 metros de profundidade e 285 metros de largura. Possui 11 pátios com capacidade para estocar aproximadamente 2,3 milhões de toneladas, quatro carregadores de navios, 11 recuperadoras, cinco viradores de vagão e dez empilhadeiras.

O Terminal de Carvão é especializado em descarregar navios e, além de carvão, movimenta coque, antracito e minério de ferro. Tem capacidade para operar cerca de 13,5 milhões de toneladas anuais, destinadas às principais plantas siderúrgicas do Brasil, como ArcelorMittal, Usiminas e Gerdau Açominas. Em sua estrutura, estão dois descarregadores de navios, três empilhadeiras, uma recuperadora e cinco pátios. Administrado pela Vale, está localizado em Praia Mole.

O Complexo Portuário de Tubarão também abriga em sua estrutura o Terminal de Produtos Diversos, cujos dois berços contam com quatro carregadores de navios, nove armazéns e duas moegas.

Um deles é especializado em exportação de grãos, sendo responsável pelo escoamento de grande parte da soja, milho e farelo de soja produzidos no Centro-Oeste brasileiro.

O segundo terminal responde pela importação de grande parte dos produtos químicos usados na composição de fertilizantes por empresas como Heringer, Mosaic e Yara. Tem em sua estrutura dois guindastes móveis de 670 t/h cada, um armazém de fertilizantes com capacidade para cerca de 60 mil toneladas, um armazém de sulfato de sódio e dois alimentadores de vagões.

Especializado na movimentação de derivados de petróleo, o Terminal de Granéis Líquidos do Porto de Tubarão é a principal porta de entrada para os derivados de petróleo na região, sendo responsável pelo abastecimento do Espírito Santo, Sul da Bahia, Norte do Rio de Janeiro e Sudoeste de Minas Gerais. A Vale é responsável pelo terminal, cuja operação é conduzida pela Transpetro (Petrobras).

Tubarão Port Complex

Tubarão Port is located in Vitória and is considered the largest seaport for the transportation of iron ore and pellets in the world. It occupies an area of 18 square kilometers and has an ore terminal, one for coal, another for miscellaneous products and one for liquid bulk, in addition to the Port of Praia Mole.

In 2019, it handled 120 million tons, including grains, fertilizers, fuels and approximately 100 million tons of iron ore and pellets. Annually, about 1,100 ships are berthed at Tubarão, which is responsible for 7% of Brazilian grain exports, 53% of coal imported by steel mill companies and 7% of total imported fertilizers.

The Ore Terminal receives ships with a capacity of up to 405,000 tons, a maximum length of 365 meters and a maximum beam of 66 meters. Its maritime access channel is 4,422 meters long, 25.3 meters deep and 285 meters wide. It has 11 stockyards, with a capacity to store approximately 2.3 million tons, four ship loaders, 11 reclaimers (bridge, stacker and side boom reclaimers), five rotary car dumpers and ten forklifts.

The Coal Terminal specializes in unloading ships and, in addition to coal, handles coke, anthracite and iron ore. It has the capacity to operate around 13.5 million tons per year, destined for the main steel mill plants in Brazil, such as ArcelorMittal, Usiminas and Gerdau Açominas. In its structure, there are two ship unloaders, three forklifts, a reclaimer and five stockyards. Managed by Vale, it is located in Praia Mole.

The Tubarão Port Complex also houses the Diverse Products Terminal in its structure, whose two berths have four shiploaders, nine warehouses and two port hoppers.

One of them is specialized in grain exports, being responsible for the transportation of a large part of the soy, corn and soybean bran produced in the Brazilian Midwest.

The second terminal is responsible for importing a large part of the chemicals used in the composition of fertilizers by companies such as Heringer, Mosaic and Yara. It has in its structure two mobile cranes of 670 t / h each, a fertilizer warehouse with a capacity of about 60 thousand tons, a sodium sulfate warehouse and two wagon feeders.

Specialized in the handling of oil products, the Liquid Bulk Terminal at the Port of Tubarão is the main gateway for oil products in the region, being responsible for supplying Espírito Santo, Southern Bahia, Northern Rio de Janeiro and Southwest of Minas Gerais. Vale is the owner of the terminal, whose operation is carried out by Transpetro (Petrobras).

Praia Mole

Também conhecido como Terminal de Produtos Siderúrgicos (TPS), o Porto de Praia Mole recebe investimentos contínuos para ampliar sua eficiência.

Praia Mole movimentava 6,5 milhões de toneladas por ano, tendo como principais destinos América do Norte, Europa e Ásia. Em 35 anos de operação, mais de 211 milhões de toneladas de produtos saíram de seus dois terminais.

Numa área de 412 mil metros quadrados, o TPS tem cinco guindastes com capacidade para 42 toneladas, três guindastes com capacidade para 25 toneladas, três carregadores de navios e 48 empilhadeiras. A área de armazenagem é composta por galpões e pátios de estocagem.

Toda a estrutura do porto é controlada por uma equipe da ArcelorMittal Tubarão, responsável pela administração, gestão e suporte operacional.

O crescimento na movimentação de cargas em Praia Mole foi gradativo e contínuo desde o início de sua operação, em 1984, acompanhando o ritmo das três produtoras de aço que utilizam o terminal, em especial a ArcelorMittal Tubarão. A empresa viveu diferentes fases de expansão e produz anualmente 7,5 milhões de toneladas, contando com a eficiência do terminal para levar suas placas aos compradores de todo o mundo.

A adoção das melhores práticas na prestação de serviços portuários e os contínuos investimentos em tecnologia mantêm a performance de Praia Mole elevada, com um dos melhores índices de produtividade no Brasil. Na década de 2010, foram criados e implementados métodos inovadores para aumentar a velocidade de carregamento nos navios e a capacidade de embarque do porto, medidas que vêm reduzindo significativamente o custo da operação.

A otimização no uso do porto, com planos de carregamento bem definidos e planejados, também contribuiu para o resultado positivo.

Outro ponto que merece destaque em Praia Mole é a parceria no desenvolvimento de soluções entre a equipe do porto e os clientes. Junto à California Steel, compradora de placas de aço da ArcelorMittal Tubarão, por exemplo, foi implementado um processo diferenciado no carregamento de navios, que facilita e agiliza o desembarque do produto em seu destino.

Incorporar tecnologia e melhorar processos para garantir a qualidade e a competitividade do negócio são práticas constantes em Praia Mole. A madeira utilizada para forrar o fundo do navio e organizar os produtos no porão da embarcação também é resultado de estudos e pesquisas desenvolvidas pela equipe do Terminal. Atualmente, a madeira tem especificações que evitam umidade e oferece a resistência necessária para manter as especificidades das placas durante todo o transporte. Já estão em andamento testes com uma “madeira plástica”, mais resistente e mais leve, que garantirá ainda mais eficiência aos serviços prestados pelo porto.

Praia Mole

Also known as the Steel Products Terminal (TPS), the Port of Praia Mole receives continuous investments to increase its efficiency.

Praia Mole port handles 6.5 million tons per year, being North America, Europe and Asia its main destinations. In 35 years of operation, more than 211 million tons of products have been shipped through its two terminals.

With an area of 412 thousand square meters, TPS has five cranes with a capacity of 42 tons, three cranes with a capacity of 25 tons, three shiploaders and 48 forklifts. The storage area consists of warehouses and stockyards.

The entire structure of the port is controlled by a team from ArcelorMittal Tubarão, responsible for administration policies, management and operational support.

The growth in cargo handling in Praia Mole has been gradual and continuous since the beginning of its operation, which took place in 1984, following the pace of the three steel producers that use the terminal, especially ArcelorMittal Tubarão. The company has gone through different expansion phases and produces 7.5 million tons annually, relying on the terminal's efficiency to take its steel slabs to buyers around the world.

The adoption of best practices in the provision of port services and the continuous investments in technology keep Praia Mole's performance high, with one of the best productivity rates in Brazil. In the 2010s, innovative methods were created and implemented to increase the loading speed on ships and therefore the port's loading capacity, measures that have significantly reduced the cost of the operation.

Optimizing the use of the port, with well-defined and planned loading plans, also contributes to the positive result.

Another point worthwhile mentioning in Praia Mole is the partnership in developing solutions between the port team and customers. Along with California Steel, a buyer of steel slabs from ArcelorMittal Tubarão, for example, a differentiated process for loading ships was implemented, which facilitates and speeds the unloading of the product at its destination.

Incorporating technology and improving processes to guarantee the quality and competitiveness of the business are constant practices in the Praia Mole Terminal. The wood used in the ship cargo hold as dunnage, pallets, load boards, cargo spacers and bearers to organize the products in the vessel's cargo hold is also the result of studies and research carried out by the Terminal team. Currently, this kind of wood is subject to specifications that prevent moisture and offers the necessary strength to maintain the specifics of the slabs throughout the transport. Tests are already underway with a "plastic wood", which is more resilient and lighter, which will guarantee even more efficiency to the services provided by the port.

Terminal de Barcaças Oceânicas

O Terminal de Barcaças Oceânicas nasceu junto com o projeto do Laminador de Tiras a Quente (LTQ), que passaria a produzir bobinas para o mercado interno.

Para a ArcelorMittal Tubarão, que já era líder mundial no mercado de placas, entrar para o mercado doméstico significou um novo capítulo em sua história.

Em 1997, começaram os primeiros estudos para implantação do Terminal, cujo objetivo era transportar bobinas por via marítima até a indústria Vega do Sul, em Santa Catarina. Profissionais da ArcelorMittal Tubarão conheceram várias operações no Japão, país que acumulava experiência com o uso de barcaças. Como naquela época Praia Mole operava com sua capacidade máxima, a decisão foi construir um novo terminal para montar a operação de cabotagem, sem ligação direta com a operação do porto.

O Terminal de Barcaças Oceânicas é um projeto que traz diversas características sustentáveis, desde a obra até a operação. Toda a retroárea do novo terminal foi construída com escória de alto-forno, um coproduto da ArcelorMittal Tubarão. Mais de 80 mil metros cúbicos desse material foram utilizados durante a obra, substituindo o uso de pedras e de outros recursos naturais.

Oceanbound Barge Terminal

The Oceanbound Barge Terminal was devised simultaneously with the project for the implementation of the hot-rolling mills (LTQ) which would produce the flat metal hot-milled coils to supply the domestic market.

For ArcelorMittal Tubarão, which was already a world leader in the steel slab market, entering the domestic market meant the beginning of a new chapter in its history.

In 1997, the first studies for the implementation of the Terminal began, whose objective was to transport flat steel coils by sea to the Vega do Sul industry, in Santa Catarina. ArcelorMittal Tubarão professionals visited several operations in Japan, a country that had accumulated experience with the use of barges. As at that time Praia Mole operated at maximum capacity, the decision made was to build a new terminal to set up the coastal shipping operation, with no direct link to the operation of the existing port.

The Oceanbound Barge Terminal is a project that embodies several sustainable features from construction to operation. The entire laydown area of the new terminal was built with blast furnace slag, a by-product of ArcelorMittal Tubarão. More than 80 thousand cubic meters of this material were used during the work, replacing the use of stones and other natural resources.

Acervo ArcelorMittal / ArcelorMittal collection



Terminal de Barcaças Oceânicas para embarque e desembarque de bobinas de aço
Barge Terminal for boarding and landing steel coils

As barcaças começaram a levar as bobinas para Santa Catarina em 2002, ano em que o LTQ começou a funcionar. Cerca de 1,1 milhão de toneladas de bobinas de aço são transportadas anualmente para o Porto de São Francisco do Sul, localizado a mais ou menos cinco quilômetros da indústria Vega do Sul. O percurso de 630 milhas náuticas (aproximadamente 1.167 Km) do Espírito Santo a Santa Catarina leva cerca de 72 horas em barcaças oceânicas e empurradores operados pela Companhia de Navegação Norsul.

As barcaças e seus empurradores formam um comboio e, quando a barcaça atraca no terminal portuário, o empurrador é desacoplado e acoplado a outra barcaça, permitindo um transporte contínuo. No porto, a barcaça assume a função de armazém flutuante, e o empurrador permanece navegando entre o Terminal de Santa Catarina e o Terminal de Barcaças no Espírito Santo.

O Terminal conta ainda com uma retroárea, um quebra-mar, um cais para recepção da barcaça vazia e um berço com rampa de carregamento. Essa estrutura permite que o embarque e o desembarque sejam feitos de maneira uniforme: um caminhão leva as bobinas até a barcaça, onde elas são içadas e posicionadas devidamente. Cada barcaça comporta cerca de 10 mil toneladas, o equivalente a 350 bobinas. O sistema conta com dois empurradores e duas barcaças planejadas especificamente para transportar bobinas.

Na viagem de retorno, as barcaças vêm carregadas com as bobinas laminadas a frio, produzidas pela Vega do Sul, para serem entregues e transportadas para os clientes de Minas Gerais e da Bahia.

O Terminal de Barcaças Oceânicas ampliou a flexibilidade logística do grupo ArcelorMittal e tornou-se referência como um projeto sustentável. Retira das rodovias brasileiras mais de 100 caminhões por dia, proporcionando mais segurança no trânsito. Além disso, reduz o consumo de combustível e a emissão de gases como o dióxido de carbono.

Créditos de carbono

Tendo em vista que o deslocamento da carga por transporte marítimo contribui para a redução das emissões de gases do efeito estufa (GEE), provenientes da queima de combustíveis por via rodoviária, o Terminal foi qualificado como um projeto de mecanismo de desenvolvimento limpo (MDL), voltado para a redução de emissões.

O MDL é um dispositivo criado pelo Protocolo de Kyoto que permite aos países do Anexo 1 investirem em outras nações, inclusive o Brasil, com projetos de redução do efeito estufa. Fazem parte do Anexo 1 vários países europeus desenvolvidos, além de Japão, Austrália e Nova Zelândia, entre outros. O Protocolo apresenta mecanismos de flexibilização entre os países para facilitar o atendimento das metas. Com isso, são emitidos certificados de emissões reduzidas, conhecidos como certificados de créditos de carbono, que “materializam” reduções de GEE comercializáveis, permitindo a compra e venda de cotas. Os certificados podem ser obtidos em projetos como o Terminal de Barcaças, que geram créditos de carbono.

Barges started taking the steel coils to Santa Catarina in 2002, the year LTQ started to operate. About 1.1 million tons of flat steel coils are transported annually to the Port of São Francisco do Sul, located about five kilometers from the Vega do Sul industry. It takes about 72 hours in oceanic barges and pusher tugs operated by Companhia de Navegação Norsul to navigate the 630 nautical mile (approximately 1,167 km) route from Espírito Santo to Santa Catarina.

The barges and their pusher tugs form a powertrain and cargo bed unit, when the barge docks at the port terminal, the pusher tug is decoupled and attached to another barge, allowing for continuous transport. At the port, the barge takes on the role of a floating storage, and the pusher keeps sailing between the Santa Catarina Terminal and the Barge Terminal in Espírito Santo.

The Terminal also has a laydown area, a breakwater, a pier for receiving the empty barge and a dock with a loading ramp. This structure enables loading and unloading to be carried out uniformly: a truck takes the coils to the barge, where they are hoisted and properly positioned aboard. Each barge holds about 10 thousand tons, or the equivalent to 350 coils. The system has two pusher tugs and two barges specifically designed to transport coils.

On the return trip, the barges are loaded with cold rolled coils, produced by Vega do Sul, to be delivered and transported to customers in Minas Gerais and Bahia.

The Oceanbound Barge Terminal has expanded the logistical flexibility of the ArcelorMittal group and has become a benchmark as a sustainable project. It prevents the traffic of more than 100 trucks on Brazilian interstate highways a day thus providing more traffic safety. In addition, it reduces fuel consumption and the emission of gases such as carbon dioxide.

Carbon credits

Bearing in mind that the displacement of cargo by sea contributes to the reduction of greenhouse gas (GHG) emissions from the burning of fuels by road, the Terminal was qualified as a clean development mechanism (CDM) project, aimed at reducing emissions.

The CDM is a device created by the Kyoto Protocol, which allows Annex 1 subscribing countries to invest in other nations, including Brazil, with projects to reduce the greenhouse effect. Several developed European countries are members of Annex 1, in addition to Japan, Australia and New Zealand, among others. The Protocol presents flexibility mechanisms between countries to facilitate the achievement of emission reduction targets. As a result, certificates of reduced emissions are issued, known as carbon credit certificates, which “materialize” reductions in marketable GHG, allowing the purchase and sale of quotas. These certificates can be obtained in projects such as the Barge Terminal, which generate carbon credits.

Complexo Portuário de Vitória

Administrado pela Companhia Docas do Espírito Santo, o Complexo Portuário de Vitória é composto pelos cais de Capuaba, Comercial e de Paul, além dos terminais da Flexibrás, de Granéis Líquidos de São Torquato e da Companhia Portuária Vila Velha. Conta ainda com o dolfim do Morro do Atalaia, um prolongamento do Cais Eumenes Guimarães.

No século XVI, iniciou suas atividades como porto açucareiro e depois, durante aproximadamente um século, caracterizou-se como um porto cafeeiro. Chegou ao final do século XX com uma grande variedade de produtos exportados.

Em sua estrutura, conta com armazéns, silos horizontais e verticais, tanques para armazenagem de líquidos, pátios de retroárea e outros equipamentos portuários. Tem características próprias em seu canal de acesso, cujo comprimento é de oito mil metros. O tráfego no canal é sempre acompanhado de rebocadores, sendo proibidas ultrapassagens ou cruzamentos.

O sistema de gerenciamento e informação do tráfego de embarcações foi implantado para melhorar a segurança da navegação, prevenir a poluição marinha e dar maior operacionalidade ao porto, além de monitorar as condições meteorológicas e hidrológicas. Acompanha também o cumprimento de padrões marítimos internacionais em sua área de cobertura.



Acervo Codesa / Codesa collection



Cais de Capuaba (em primeiro plano) e de Vitória
Capuaba's pier (in the foreground) and Vitória's pier

Vitória Port Complex

The Vitória Port Complex consists of the Capuaba, Comercial and Paul quays, in addition to the Flexibrás, São Torquato Liquid Bulk terminals and the Vila Velha Port Company. It also includes the mooring dolphin of Morro do Atalaia, and it is managed by Companhia Docas do Espírito Santo.

One of the oldest in the country, the Vitória Port Complex started its activities as a sugar port, and then, for approximately a century, it was characterized as a coffee port. It reached the end of the 20th century with a wide variety of exported products.

In its structure, it has warehouses, horizontal and vertical silos, tanks for storing liquids, laydown yards and other port equipment. It has its own characteristics in its access channel, whose length is eight thousand meters. Traffic on the channel is always accompanied by tugs, and overtaking or crossing is prohibited.

The Vessel Traffic Management and Information System (VTMIS) was implemented to improve navigation safety, prevent marine pollution and make the port more operational, in addition to monitoring meteorological and hydrological conditions. It also monitors compliance with international maritime standards in the area where it is enforced.

Por sua vez, a Cadeia Logística Inteligente (Portolog) tem como objetivo “monitorar as mercadorias desde sua origem até o embarque nos terminais do Porto de Vitória, mitigando congestionamentos e otimizando a operação portuária”.

Os principais acessos rodoviários ao Porto de Vitória são as rodovias BR-101, BR-262 e ES-080. O porto é servido também por uma linha da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e pela Ferrovia Centro Atlântica (FCA).

Ao longo dos anos, o Porto de Vitória ampliou e melhorou sua logística e suas acomodações físicas. Atualmente, conta com 14 berços de atracação e, entre importação e exportação, opera mais de 30 tipos de cargas, incluindo contêineres, trigo, malte, rochas ornamentais e fertilizantes. Também atende embarcações offshore.

Desde 1973, quando sua construção foi iniciada, o Cais de Capuaba vem ampliando sua capacidade operacional. Começou movimentando, principalmente, produtos siderúrgicos, celulose, chapas, bobinas e carga geral, além de betonitas e carvão para as usinas de pelotização da Vale. Com a ampliação do cais e da área para movimentação de cargas, novos produtos como cacau, grãos, automóveis e fertilizantes foram incorporados. Escoa produtos vindos de estados do Centro-Oeste e Sudeste.

Considerado um dos mais eficientes do país, o Cais de Capuaba conseguiu acompanhar o crescimento das exportações e a diversidade de produtos embarcados pelo Porto de Vitória. É composto pelo Terminal Portuário de Via Velha – que conta com dois berços operando contêineres, navios roll-on e roll-off, mármore, granito e carga geral – e pelo Terminal Codesa, com dois berços para operação de produtos agrícolas e carga geral.

Capuaba tem sido referência na movimentação de grãos, principalmente soja, trigo, milho e farelo, que são armazenados em silos verticais com capacidade para 48 mil toneladas, e horizontais, para 40 mil toneladas.

Além de Capuaba, o Porto de Vitória abriga quatro berços no Cais Comercial para operar bobina de papel, celulose, café, açúcar, trigo, granéis agrícolas e produtos siderúrgicos. Possui 766 metros de comprimento, calado entre cinco e 9,5 metros e acesso rodoviário para suas instalações.

O Cais de Paul tem 420 metros de comprimento, nove a dez metros de calado e possui acesso rodoferroviário. Um de seus berços é arrendado à Peiú S.A. para movimentação de granéis sólidos, produtos siderúrgicos e carga geral. O outro é arrendado à Vale, operando exclusivamente ferro-gusa.

O Complexo Portuário de Vitória também atende à indústria do petróleo. Pelo Terminal da Flexibrás circulam embarcações de apoio a plataformas de petróleo, transportando principalmente tubos flexíveis. Já o Terminal de Granéis Líquidos de São Torquato destina-se a derivados de petróleo e álcool, com capacidade para bombear 500 metros cúbicos de combustíveis por hora e tanques para armazenamento de até 50 mil metros cúbicos.

The intelligent Logistics Chain (Portolog) aims to “monitor goods from their origin to shipment at the terminals in the Port of Vitória, mitigating congestion and optimizing port operation”.

The main road accesses to the Port of Vitória are the interstate highways BR-101, BR-262 and the state road ES-080. It is also served by a railway line from Vitória to Minas (EFVM) and by Ferrovia Centro Atlântica (FCA – Center-Atlantic Railroad).

Over the years, the Port of Vitória has expanded and improved its logistics and physical premises. It currently has 14 berths, both for import and export, and operates more than 30 types of cargo, including containers, wheat, malt, dimension stones and fertilizers. It also serves offshore supply and operations vessels.

Since 1973, when its construction started, the Capuaba Wharf has been expanding its operational capacity. It started by moving mainly steel products, cellulose, sheet metal, steel coils and general cargo, in addition to bentonites and coal for Vale’s pellet plants. With the expansion of the pier and the cargo handling area, new products, such as cocoa, grains, automobiles and fertilizers were incorporated. It loads products from the Midwestern and Southeastern states.

Considered one of the most efficient in the country, the Capuaba Wharf managed to keep up with the growth of exports and the diversity of products shipped through the Port of Vitória. It comprises the Vila Velha Port Terminal, which has two berths operating containers, roll-on and roll-off ships, marble, granite and general cargo; and the Codesa Terminal, with two berths for the operation of agricultural products and cargo in general.

Capuaba quay has been a reference in the movement of grains, mainly soybeans, wheat, corn and bran, which are stored in vertical silos with a capacity of 48 thousand tons, and horizontal ones, for 40 thousand tons.

In addition to Capuaba, the Port of Vitória has four berths at the commercial pier to operate paper, pulp, coffee, sugar, wheat, agricultural bulk cargoes and steel products. It is 766 meters long, with a draft between five and 9.5 meters and road access to its facilities.

Paul’s Wharf is 420 meters long, nine to ten meters in draft and has road and rail access. One of its berths is leased to Peiú S.A. for handling solid bulk, steel products and general cargo. The other one is leased to Vale, operating exclusively pig iron.

The Vitória Port Complex also serves the oil industry. DP Vessels supporting oil platforms are supplied, refueled and loaded at the Flexibrás Terminal, transporting mainly flowline flexible tubes. The São Torquato Liquid Bulk Terminal is intended for oil and alcohol derivatives, with a capacity to pump 500 cubic meters of fuel per hour and storage tanks, in adjacent tank farm, to hold up to 50 thousand cubic meters.

Finally, the Vila Velha Port Company (Companhia Portuária Vila Velha), or CPVV as it is best known, handles materials for oil drilling and refining, general cargo and containers. With a length of 205 meters and a draft of 10.5 meters, the CPVV Terminal has four berths, warehouses, silos and storage tanks. It serves offshore oil exploration and production operations in Espírito Santo.

O Terminal da Companhia Portuária Vila Velha movimenta materiais para extração e refino de petróleo, carga geral e contêineres. Com 205 metros de comprimento e 10,5 metros de calado, o terminal da CPVV tem quatro berços de atracação, armazéns, silos e tanques. Atende as operações offshore de exploração e produção de petróleo no Espírito Santo.

Localizado entre o Cais de Paul e o Cais de Capuaba, o dolfim do Atalaia também integra o Complexo Portuário de Vitória e compõe o berço 207. Opera granéis líquidos e sólidos, além de cargas gerais.

Por sua vez, o Terminal de Vila Velha é especializado em contêineres e operado pela iniciativa privada, constituindo-se numa excelente alternativa para importação e exportação de contêineres e carga geral.

Portocel / Barra do Riacho

Operado pela Portocel, o Porto de Barra do Riacho exporta 60% da produção brasileira de celulose de fibra curta. Também movimenta insumos como sal, do qual se extrai o cloro, e o peróxido de hidrogênio, ambos utilizados no branqueamento da celulose.

Com o objetivo de aumentar sua competitividade no mercado internacional, a antiga Aracruz Celulose (hoje Suzano) iniciou em 1973 estudos visando à construção desse terminal privativo e concluiu que a Praia das Conchas apresentava as melhores condições para abrigar o empreendimento.

Barra do Riacho foi parte do projeto da Aracruz Celulose, associada à Portobras e à Vale, para garantir o escoamento de sua produção rumo ao mercado externo. As obras começaram em 1976, entrando em operação três anos depois. Inicialmente, o projeto se destinava ao embarque de celulose e cavacos de eucalipto, bem como à importação de insumos para os processos industriais.

Atualmente, o Porto de Barra do Riacho pertence à Suzano e à Celulose Nipo-Brasileira (Cenibra), duas das maiores produtoras mundiais de celulose. Tem capacidade para receber navios que carregam até 7.500 toneladas de celulose, dispondo de três berços, um cais com 700 metros e quatro armazéns com capacidade para 224 mil toneladas.

Está localizado a 4,3 km da Suzano (unidade Aracruz) e é ligado à Cenibra, em Belo Oriente (MG), pelo ramal ferroviário da EFVM. Utilizando 113 vagões que saem diariamente da fábrica para o porto, esse sistema logístico reduz o uso de rodovias e o transporte por caminhões em longas distâncias.

A celulose embarcada no Portocel abastece os mercados asiático, europeu e norte-americano, sendo usada na fabricação de papel para imprimir e escrever, papéis sanitários e papéis especiais de alto valor agregado.

Em 2018, o porto movimentou mais de 10 milhões de toneladas de cargas, com destaque para celulose e madeira. Com recordes de desempenho, o Portocel se caracteriza pela busca da excelência

Located between Paul's Wharf and Capuaba's Wharf, the Atalaia mooring dolphin also integrates the Vitória Port Complex and makes up berth 207. It operates liquid and solid bulk, in addition to general cargo.

The Vila Velha Terminal is specialized in containers and is operated by the private sector, constituting an excellent alternative for the import and export of containers and general cargo.

Portocel / Barra do Riacho Port

Operated by Portocel, the Port of Barra do Riacho exports 60% of the Brazilian production of white short fiber pulp. It also moves feedstocks such as salt, from which chlorine is extracted, and hydrogen peroxide, both used in bleaching cellulose.

In order to increase its competitiveness in the international market, the former Aracruz Celulose (nowadays called Suzano industries) began studies in 1973 aiming at the construction of this private terminal and concluded that Praia das Conchas had the best conditions to house the venture.

Barra do Riacho was part of the Aracruz Celulose project, associated with Portobras and Vale, to guarantee the flow of its production towards the foreign market. Construction began in 1976, and the start up took place three years later. Initially, the project was intended to ship cellulose and eucalyptus chips, as well as to import feedstocks for industrial processes.

Currently, the Port of Barra do Riacho belongs to Suzano and Celulose Nipo-Brasileira (Cenibra), two of the world's largest pulp producers. It has the capacity to receive ships that carry up to 7,500 tons of cellulose, with three berths, a 700-meter pier and four warehouses with a capacity of 224 thousand tons.

It is located 4.3 km from Suzano (Aracruz unit) and is connected to Cenibra, in Belo Oriente (MG), by the EFVM railway branch line. Using 113 wagons that leave the factory daily for the port, this logistical system reduces the use of highways and transport by truckhauls over long distances, thus being more ecologically sustainable.

The pulp shipped from Portocel supplies the Asian, European and North American markets, to be used in the manufacture of printing and writing paper, toilet paper, paper towels and high value-added special papers.

In 2018, the port handled more than 10 million tons of cargo, especially pulp and wood. With performance records, Portocel is characterized by the pursuit of excellence in port infrastructure, striving for agility and in an integrated manner, simplifying processes and improving the flow of information.

Both of the two companies responsible for Portocel are among the most relevant players in the sector. Suzano annually produces 7.5 million tons of bleached eucalyptus pulp, accounting for 30% of the global product offer.

em infraestrutura portuária, atuando com agilidade e de forma integrada, simplificando processos e aperfeiçoando o fluxo de informação.

As duas empresas responsáveis pelo Portocel estão entre os players mais relevantes do setor. A Suzano produz anualmente 7,5 milhões de toneladas de celulose branqueada de eucalipto, respondendo por 30% da oferta global do produto.

Fundada em 1973, a Cenibra produz 1,14 milhão de toneladas anuais de celulose branqueada em sua fábrica de Belo Oriente e exporta 95% desse total, principalmente para a Europa, Ásia e América do Norte.

Desde 2003, o Porto de Barra do Riacho passou a contar também com um Terminal de Barcaças para transportar entre o Sul da Bahia e Aracruz a madeira utilizada pela indústria de celulose. O terminal conta com três berços de atracação e dois guindastes elétricos para descarga de madeira.

Em 2018, 2,76 milhões de m³ de eucalipto foram transportados via cabotagem, equivalendo a 34% de toda a madeira que chegou à fábrica da Suzano, em Aracruz. A madeira foi transportada em 496 viagens de barcaças, carga equivalente a cerca de 50.200 viagens de tritrem (carreta com três semirreboques), que deixaram de ser feitas por rodovia.

O bom desempenho resulta dos investimentos na modernização do transporte marítimo, com a instalação de guindastes de grande porte que passaram a fazer o carregamento das barcaças no Terminal de Caravelas (BA) e o descarregamento no Terminal de Barra do Riacho (ES). Os guindastes representaram ganho de produtividade na operação, carregando e descarregando as barcaças com mais agilidade e segurança.

Founded in 1973, Cenibra produces 1.14 million tons of bleached pulp per year at its Belo Oriente plant and exports 95% of this total, mainly to Europe, Asia and North America.

Since 2003, the Port of Barra do Riacho also has had a Barge Terminal to transport the wood, used by the pulp industry, between Southern Bahia and Aracruz. The terminal has three berths and two electric cranes for unloading wood logs.

In 2018, 2.76 million m³ of eucalyptus were transported via national coastal shipping, equivalent to 34% of all the wood that arrived at the Suzano plant in Aracruz. The wood was transported in 496 barge trips, a load equivalent to about 50,200 roadtrain trips (three-trailer road trains) that would no longer be made by road.

The good performance results from investments in modernizing maritime transport, with the installation of large cranes that started to load barges at the Caravelas Terminal (BA) and unloading at the Barra do Riacho Terminal (ES). The new cranes represented productivity gains in the operation, loading and unloading the barges more quickly and safely.



Porto de Barra do Riacho operado pela Portocel, em Aracruz
Barra do Riacho's port operated by Portocel, Aracruz

Os guindastes de grande porte instalados nos terminais de barcaças de Barra do Riacho e de Caravelas foram importados da Finlândia, que tem tradição na indústria florestal. Um grupo de profissionais realizou treinamentos naquele país para operar os equipamentos e replicar o aprendizado para outros trabalhadores.

O empreendimento tem outra particularidade: os guindastes são movidos a eletricidade gerada na própria fábrica da Suzano, que é autossuficiente em energia. Além de mais eficiente, a operação com esses equipamentos é mais sustentável não só por consumir energia renovável, mas também por emitir menos CO₂, já que não usa combustível de origem fóssil.

Além do projeto de barcaças, Barra do Riacho abriga o Terminal Aquaviário (TUP TABR), que foi construído para escoar o gás liquefeito de petróleo (GLP) e gasolina natural (C5+) produzido pela Petrobras no Polo de Processamento de Gás Natural de Cacimbas. A demanda originou-se após a criação do Plano de Antecipação da Produção de Gás Natural, concebido para diminuir a dependência do gás importado da Bolívia.

Com investimento da ordem de R\$ 500 milhões, o TUP TABR começou a ser construído em 2009 e foi inaugurado em 2013. Operado pela Petrobras Transporte S.A. (Transpetro), armazena e escoam o GLP e o C5+ produzidos na Unidade de Tratamento de Gás de Cacimbas.

O terminal recebe a gasolina e o GLP produzidos nos campos da Bacia do Espírito Santo através de dois dutos com aproximadamente 77 quilômetros. O C5+ é escoado por navio e o GLP pode ser escoado tanto por navio quanto por carregamento rodoviário.

Granito

O objetivo do Portocel é atuar efetivamente no embarque de granito, nos mesmos navios que transportam celulose.

Os blocos que saem do Centro Intermodal de Colatina, provenientes do Norte capixaba, chegarão ao porto pelo ramal da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) que atende ao porto, desafogando as rodovias.

Porto de Ubu

O Porto de Ubu foi concebido junto com a instalação da Samarco, que demandou grandes obras em Minas Gerais e no Espírito Santo. Localizado no Município de Anchieta, o terminal é constituído por um quebra-mar em L com 1.250 metros de extensão e um píer com 313 metros de comprimento e 22 metros de largura, permitindo operações com navios de até 250 mil toneladas.

The large cranes installed at the Barra do Riacho and Caravelas barge terminals were imported from Finland, which has a tradition in the forestry industry. A group of professionals were given training in that country to operate the equipment and replicate the learning for other workers.

The project has another peculiarity: the cranes are powered by electricity generated at Suzano's own plant, which is self-sufficient in power generation. In addition to being more efficient, the operation with this equipment is more sustainable not only because it consumes renewable energy, but also because it emits less CO₂, since it does not burn fossil fuels.

In addition to the barge project, Barra do Riacho houses the Marine Terminal (TUP TABR), which was built to be the link to transport liquefied petroleum gas (LPG) and natural gasoline (C5+) produced by Petrobras at the Cacimbas Natural Gas Processing Plant. The demand originated after the creation of the Natural Gas Production Anticipation Plan, designed to reduce dependence on gas imported from Bolivia.

With an investment of R\$ 500 million, the TUP TABR started to be built in 2009 and was inaugurated in 2013. Operated by Petrobras Transporte S.A. (Transpetro), it stores and ships the LPG and C5+ produced at the Gas Treatment Unit of Cacimbas (UTGC).

The terminal receives gasoline and LPG produced in the fields of the Espírito Santo Basin through two pipelines of approximately 77 kilometers. The C5+ is carried by ship and the LPG can be transported by ship or by road.

Granite

Portocel's objective is to secure a significant market share in the shipment of granite, aboard the same ships that carry cellulose.

The granite blocks that leave the Colatina Intermodal Center, coming from the North of Espírito Santo, will arrive at the port through the branch line of the Vitória-Minas Railway (EFVM) that serves the port, clearing the highway traffic in that region.

Ubu Port

The Port of Ubu was designed coupled with the installation of Samarco iron pellets plant, which required major works, in Minas Gerais, from where an iron ore pipeline carried the feedstocks, and Espírito Santo, where they were processed. Located in Anchieta, the terminal consists of an L-shaped breakwater 1,250 meters long and a pier 313 meters long and 22 meters wide, allowing operations with ships of up to 250 thousand tons.

Jefferson Rocio – Acervo Samarco / Samarco collection



Porto de Ubu administrado pela Samarco
Port of Ubu managed by Samarco



Administrado pela Samarco, uma joint-venture entre a BHP Billiton e a Vale, conta com dois berços de atracação, sendo especializado no embarque de minério de ferro e pellets. Acessado pelas rodovias BR-101, BR-262, ES-146 e Rodovia do Sol, tem ainda um pátio de estocagem com capacidade para 1,5 milhão de toneladas de pelotas e concentrado de cobre.

Os produtos são retirados do estoque e seguem por transportadores de correia até o carregador de navios, que se desloca sobre trilhos até o píer. Os navios podem atracar nos dois lados do píer e são carregados ao ritmo de oito mil toneladas por hora.

O Porto de Ubu registra e monitora dados sobre clima, ondas, marés, ventos, correntes, precipitações, temperaturas e umidade para subsidiar estudos futuros, aumentando a eficiência e, sobretudo, a segurança operacional.

Managed by Samarco, a joint venture between BHP Billiton and Vale, it has two berths, specialized in the shipment of iron ore and pellets. Accessed by the interstates BR-101 and BR-262, and state highways ES-146 and Rodovia do Sol, it also has a storage yard with a capacity for 1.5 million tons of pellets and copper concentrate.

The products are reclaimed from stock and carried by overland conveyor belts to the shiploader, which moves on rails on the pier. Ships can dock on both sides of the pier and are loaded at the rate of eight thousand tons per hour.

The Port of Ubu records and monitors data on climate, waves, tides, winds, currents, precipitation patterns, temperatures and humidity to support future studies, increasing efficiency and, above all, operational safety.

Terminal Norte Capixaba

Além de terminais em Barra do Riacho e em Tubarão, a Transpetro é responsável pela operação do Terminal Norte Capixaba, uma unidade aquaviária que opera desde 2006 em São Mateus. O TNC pode receber navios com calado de até 13 metros, movimenta granéis líquidos e é formado por quadro boias de amarração.

Extraído na Estação de Fazenda Alegre, o óleo sai de lá, já tratado, por um oleoduto de 15 quilômetros. No terminal, acontece a separação do óleo naftênico (específico para a produção de lubrificantes) dos demais tipos de óleo. Só depois ele é transportado por navios-tanque para a fábrica de lubrificantes da Petrobras, em Fortaleza (Lubnor), e para a Refinaria Landulpho Alves, em Mataripe (Bahia).

Terminal de uso privativo do Estaleiro Jurong

Com um quilômetro de cais e 15,5 m de profundidade, o Terminal de Uso Privativo do Estaleiro Jurong está localizado na orla do Município de Aracruz, cerca de 80 km a norte de Vitória. É usado para receber insumos e equipamentos usados pelo estaleiro.

Parte do Grupo Sembcorp Marine de Singapura, o Estaleiro Jurong Aracruz (EJA) iniciou em 2014 a indústria naval no Espírito Santo. É especializado na construção de petroleiros, plataformas de petróleo, módulos para plataformas, unidades submersíveis, embarcações de apoio, reparos navais e outras operações.

Em 2019, o EJA entregou sua primeira plataforma de petróleo, a FPSO P-68. FPSO é a abreviatura em inglês para unidade flutuante de produção, armazenamento e transferência. É um tipo de navio utilizado pela indústria petrolífera para a exploração, armazenamento e escoamento de petróleo e/ou gás natural.

Atualmente, o EJA está construindo módulos para a FPSO P-71, cujo casco foi construído na China. No auge de sua operação, em 2019, empregou cerca de 5.700 pessoas direta e indiretamente. O estaleiro possui uma cadeia de cerca de 3 mil fornecedores, dos quais aproximadamente 67% são do Espírito Santo, 28% de outros estados brasileiros e 2% de outros países.

Norte Capixaba Terminal

In addition to terminals in Barra do Riacho and Tubarão, that have already been mentioned, Transpetro is responsible for the operation of Terminal Norte Capixaba (TNC), a marine unit that has been operating since 2006 in São Mateus. The TNC can receive vessels with a draft of up to 13 meters, handles bulk liquids and consists of four mooring buoys.

Produced at Fazenda Alegre Station, the pretreated oil is pumped through a 15 km pipeline. At the terminal, naphthenic oil (specific for the production of lubricants) is separated from other types of oil. Only then is it transported by tankers to Petrobras' lubricant factory in Fortaleza (Lubnor) and to the Landulpho Alves Refinery (RLAM), in Mataripe, Bahia.

Jurong Shipyards Private Use Terminal

With one kilometer of pier and 15.5m waterdepth, the private-use Terminal of Estaleiro Jurong (Jurong Shipyards) is located on the shores of Aracruz County, about 80km north of Vitória. It is used to receive feedstocks and equipment used by the shipyard.

Being a part of the Sembcorp Marine Group in Singapore, the Jurong Aracruz Shipyard (EJA) started the shipbuilding industry in Espírito Santo in 2014. It specializes in the construction of oil tankers, oil platforms, platform modules, semi-submersible units, platform support vessels, naval repairs and other operations.

In 2019, EJA delivered its first oil platform, the FPSO P-68. FPSO is the abbreviation in English for floating production storage and offloading. It is a type of ship used by the oil industry for the exploration, storage and offloading of oil and / or natural gas.

EJA is currently building modules for the FPSO P-71, whose hull was built in China. At its operation peak in 2019, it employed approximately 5,700 people directly and indirectly. This shipyard located in Aracruz has a supply chain with about 3 thousand suppliers, of which approximately 67% are from Espírito Santo, 28% from other Brazilian states and 2% from other countries.

Estaleiro Jurong e quebra-mar de proteção à plataforma
Jurong shipyard and the platform's breakwater





Futuro

Como vimos, o Espírito Santo reúne numerosas unidades portuárias, que têm papel fundamental para o seu desenvolvimento econômico e social.

No entanto, é preciso avançar em estrutura para operar com navios que têm dimensões cada vez maiores. A tendência é que portos de classe mundial venham ocupar terras capixabas para atender a todos os segmentos econômicos: agronegócio, indústria e serviços. Também é urgente que os terminais operem efetivamente 24 horas por dia, com mão de obra capacitada, sinergias operacionais, agrupamento de atividades e sistemas informatizados de última geração. O foco é ganhar mais competitividade internacional.

Para atender as demandas, o primeiro passo é estabelecer condições técnicas que viabilizem melhorias nos terminais capixabas já existentes: ampliar os acessos, ter vias de comunicação interna mais eficientes, oferecer estrutura para receber diferentes tipos de embarcações. Entidades representativas dos setores produtivos já se articulam para garantir investimentos destinados a essas melhorias.

Existem projetos para construção de novos portos, que começam a sair do papel de norte a sul do Espírito Santo.

O Porto da Imetame, em Aracruz, é o primeiro projeto que começa a ser materializado. Seu objetivo é atender aos mais diversos setores produtivos: serviços de apoio à



Acervo Porto Central / Porto Central collection



Plano diretor do Porto Central
Plan of Porto Central

The future

As we have seen, Espírito Santo garners numerous port units, which play a fundamental role in its economic and social development.

However, it is necessary to further improvements in structure to operate with ships that are increasingly larger. World-class ports must find their space in Espírito Santo to serve all economic segments: agribusiness, industry and services. It is also urged that all the terminals operate effectively 24 hours a day, with trained labor, operational synergies, grouping of activities and state-of-the-art computer systems. The focus is on gaining more international competitiveness.

In order to meet today's demands, the first step is to establish technical conditions that enable improvements to the existing Espírito Santo terminals such as to expand access, to have more efficient internal communication routes, to offer the required structure to receive different types of vessels. Representatives of the productive sectors and other stakeholders are already working together to guarantee investments for these improvements.

Other major projects for the construction of new ports at different sites from north to south along the coast of the state are beginning to materialize.

The Port of Imetame, in Aracruz, is the first project that is beginning to materialize. The objective is to serve the most diverse productive sectors: support services for the

importação e exportação de cargas diversas, embarque e desembarque de contêineres, carga geral, veículos, granéis sólidos, líquidos e gasosos, além de apoio offshore. A primeira fase do empreendimento, que contempla investimentos de R\$ 700 milhões, tem foco em contêineres e carga geral.

Com mais de um milhão de metros quadrados de área, o Porto da Imetame contará com estrutura inicial para movimentar por ano 300 mil contêineres de 6,1 metros de comprimento, com capacidade para expansão de até um milhão de contêineres. O desenvolvimento de toda a infraestrutura, com acesso marítimo, bacia de evolução e berços de atracação, tem como finalidade atender, além de navios de cabotagem e feeder, linhas de longo curso que operam com navios de grande porte, como também a próxima geração de navios contêineiros New Post Panamax.

Com o projeto, o Espírito Santo contará com o porto de maior profundidade para o segmento de contêiner e carga geral no Brasil.

No Sul do Espírito Santo, merece registro o Itaoca Offshore, no Município de Itapemirim. Após investimentos de R\$ 900 milhões, movimentará sondas de perfuração e suprimentos levados ou trazidos das plataformas petrolíferas, incluindo alimentos, combustível e equipamentos.

O Itaoca Offshore poderá chegar a quatro mil atracações por ano. Fora do centro urbano, terá 660 mil metros quadrados de área para armazenagem e locação a prestadores de serviços, heliponto e prédio administrativo.

Na lista de grandes investimentos portuários, também merece destaque o Porto Central, que será construído no Município de Presidente Kennedy, Sul do Espírito Santo.

Uma iniciativa de empresas capixabas liderada pelo Grupo Polimix, o projeto prevê infraestrutura portuária de até 25 metros de profundidade em uma área total de 2 mil hectares para instalação de terminais multipropósitos privados customizados e indústrias. Serão no total 54 berços com 11,3 mil metros de cais e capacidade para receber os maiores navios do mundo, de até 400 mil toneladas, operando cargas anuais de 220 milhões de toneladas em um tráfego de 1.800 embarcações.

Os empreendimentos são grandiosos, projetando oportunidades e potencialidades. Um novo capítulo na história dos portos capixabas começa a ser desenhado. Articulação, modernização e ampliação da capacidade de operação são condições fundamentais para garantir que o Espírito Santo continue ocupando posição de destaque no comércio internacional. ■

import and export of various cargoes, loading and unloading of containers, general cargo, vehicles, solid, liquid and gaseous bulk, in addition to offshore support. The first phase of the venture, which includes investments of R\$ 700 million, is focused on containers and general cargo.

With an area of over one million square meters, the Port of Imetame will have an initial structure to handle 300 thousand twenty-foot containers per year, with the capacity to expand up to one million containers. The development of the entire infrastructure, with maritime access, maneuvering basin and mooring berths, aims to serve, in addition to coastal and feeder ships, long-haul lines that operate with large ships, as well as the next generation of New Post Panamax container ships.

As of the completion of this project, Espírito Santo will have the deepest draught port in Brazil for the container and general cargo segment.

In the south of Espírito Santo, Itaoca Offshore, located in Itapemirim, is worth the record. After investments of R\$ 900 million, it will cater to drilling rigs and supplies and cargoes taken to or brought from oil platforms, including food, fuel and equipment.

Itaoca Offshore may reach four thousand moorings per year. With a privileged location outside the urban center, it will have 660 thousand square meters of area for storage and leasing to service providers, helipad and administrative buildings.

In the list of major port investments, Porto Central should also be highlighted, which will be built in the Municipality of Presidente Kennedy, the southernmost county in Espírito Santo.

The project, an initiative made by Espírito Santo's companies led by Grupo Polimix, plans a port infrastructure of 25 meters of depth on a total area of 2,000 hectares (4,492 acres) for the installation of customized private multi-purpose terminals and industries. In total, there will be 54 berths with over 11,300 meters of dock and capacity to receive the world's largest ships, of up to 400,000 tons, operating annual loads of 220 million tons on 1,800 vessels.

The projects are huge and prognosticate great opportunities and potential. A new chapter in the history of Espírito Santo ports is beginning to be drawn. Articulation, modernization and expansion of operating capacity are fundamental conditions to ensure that Espírito Santo continues to occupy a prominent position in international trade. ■

Referências

References

Bibliografia Bibliography

ARCELORMITTAL TUBARÃO. Apresentação Institucional Porto de Praia Mole. 2019.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS (ABTP). Competências e responsabilidade dos conselhos de autoridade portuária (CAPs). Brasília: ABTP, 2001.

BALESTRERO, Heribaldo Lopes. O povoamento do Espírito Santo: a marcha da penetração do território. Vitória: Obras Pavonianas de Assistência, 1976.

BITTENCOURT, Gabriel A. de Mello. Esforço industrial na república do café: o caso do Espírito Santo (1989-1930). Vitória: FCAA/UFES, 1982.

BITTENCOURT, Gabriel A. de Mello. História Geral e Econômica do Espírito Santo: do engenho colonial ao complexo fabril-portuário. Vitória: FCAA/UFES, 2006.

BONICENHA, Wallace; LIMA JÚNIOR, Benevides; SOARES, Suely Carvalho. Baía de Vitória. Vitória: FCAA/UFES, 1994.

BRIDI, Rita. Cargas gerais substituem importações de veículos. Jornal A Gazeta, Vitória, 1999.

COSTA, João Ribas da. Canoieiros do Rio Santa Maria. Vitória: FCAA/UFES, 1982.

D'AZAMBUJA, José Bonifácio Nascimento. Relatório do Presidente da Província do Espírito Santo. Relatório. 1852.

ESPÍRITO SANTO: uma vocação para o comércio exterior. Jornal A Tribuna, Vitória, 25 nov. 2000. Suplemento especial.

FUNDAP: trinta anos de desenvolvimento econômico. Jornal A Gazeta, Vitória, 08 set. 2001. Caderno especial.

GRANDES projetos mudaram a face do Espírito Santo. Jornal A Tribuna, Vitória, 29 jul. 2000. Suplemento especial.

GURGEL, Antonio de Pádua; PESSALI, Hesio. Portos do Espírito Santo. Vitória: Pro Texto Comunicação e Cultura, 2006.

LIMA, Joaquim Marcelino da Silva. Relatório do Barão de Itapemirim. Relatório. Espírito Santo, 1857.

MAGALHÃES, Juca. Tubarão da Ponta ao Porto: Vitória em transformação. Vitória: Instituto Modus Vivendi, 2016.

MAGALHÃES, Wandique. Portos de Vitória movimentam mais cargas. Jornal O Globo, Rio de Janeiro, 1994.

MATTEDI, José Carlos. Alma de portuário: histórias do Porto de Vitória. Vitória: ed. do autor, 2018.

NUNES, Sebastião Machado. Relatório do Presidente da Província do Espírito Santo. Relatório. Espírito Santo, 1855.

RODRIGUES, Romeu. Portos do Espírito Santo: potencial estratégico para o País. Vitória: 29 mar. 2019.

SALVADOR, José Gonçalves. A Capitania do Espírito Santo e seus engenhos de açúcar (1535-1700): a presença dos cristãos-novos. Vitória: UFES, 1994.

SILVA, Marta Zorzal e. Espírito Santo: Estado, interesses e poder. Vitória: FCAA, 1995.

SINDIEX. Sindiex 25 anos: legados e conquistas. Vitória: BB Editora, 2017.

SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró. O desenvolvimento do Porto de Vitória (1870-1940). Vitória: FCAA/UFES, 1984.

SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró. O Porto de Vitória: expansão e modernização (1950-1993). Vitória: Codesa, 1994.

TRANSPORTE de madeira da Suzano em barcaças é recorde. Jornal Entrevista, Aracruz, 27 mar. 2019.

VALE. Apresentação Institucional Porto de Tubarão. 2019.

VASCONCELLOS, João Gualberto, e outros. Christiano Dias Lopes: memória do desenvolvimento do Espírito Santo. Vitória: Espírito Santo em Ação, 2010.

Entrevistas Interviews

Benjamin Baptista Filho, presidente da ArcelorMittal Brasil e CEO ArcelorMittal Açós Planos América do Sul. 27 ago. 2019.

Rodinaldo Paes Lemes de Amorim, engenheiro especialista em portos. 4 nov. 2019.

Romeu Rodrigues, executivo do Conselho de Infraestrutura e Energia da Findes. 19 dez. 2019.

Internet

www.antaq.gov.br. Instalações portuárias/portos. Acesso em nov./dez. 2019.

www.folhavitória.com.br. Espírito Santo: exportações e importações encerram 2018 com alta de 9%. Mar. 2019.

blogdoideies.org.br. Desafios para o comércio exterior capixaba: dinamismo, conteúdo tecnológico e agregação de valor, por Marcelo Saintive e Vanessa Avancini. Ago. 2019.

www.cpvv.com.br. Acesso em nov./dez. 2019.

[www.es.gov.br/Plano Mestre do Porto Organizado de Vitória](http://www.es.gov.br/Plano_Mestre_do_Porto_Organizado_de_Vitoria).

www.morrodomoreno.com.br. Portos do ES/A História do Porto de Vitória. Fonte: Roteiro Histórico III, PMV, out. 2007. Compilação: Walter de Aguiar Filho. Mai. 2011.

www.morrodomoreno.com.br. Portos do ES/Corredor de Transportes, impulso para crescer. Fonte: A Gazeta, Documento Estado, 26 out. 1992. Compilação: Walter de Aguiar Filho. Mar. 2015.

www.morrodomoreno.com.br. Portos do ES/A força de Tubarão. Fonte: A Gazeta, 26 out. 1992. Compilação: Walter de Aguiar Filho. Fev. 2015.

www.morrodomoreno.com.br. Portos do ES/Do Espírito Santo para o mundo, por Fernando Achiamé. 26 dez. 2016. Fonte: Jornal A Gazeta, História, 31 jan. 2015.

Outros livros

TEMAS VARIADOS

Espírito Santo
Vitória
Vila Velha
A rebelião dos estudantes
Crônicas de Vitória
Jornal da década de 70
O Diário da Rua Sete
O senhor das orquídeas
Portos do Espírito Santo
Escritos políticos de Muniz Freire
História da Justiça no Espírito Santo

COLEÇÃO GRANDES NOMES DO ESPÍRITO SANTO (BIOGRAFIAS)

Rubem Braga, Maysa, Nara Leão, Padre José de Anchieta, Augusto Ruschi, André Carloni, Afonso Cláudio, Antônio Gil Vellozo, Carlos Lindenberg, Ceciliano Abel de Almeida, Cícero Moraes, Dom João Batista da Mota e Albuquerque, Dom Luís Gonzaga Fernandes, Domingos Martins, Florentino Avidos, Frei Pedro Palácios, Geir Campos, Guilherme Santos Neves, Hermógenes Lima Fonseca, Homero Massena, João Calmon, Jerônimo Monteiro, Jolindo Martins, Jones dos Santos Neves, José Carlos Oliveira, Maria Stella de Novaes, Mário Gurgel, Renato Pacheco, Vasco Fernandes Coutinho

Other books

VARIOUS THEMES

Espírito Santo
Vitória
Vila Velha
The Students' Rebellion
Chronicles from Vitória
70's Newspaper
7th Street Daily
The Lord of the Orchids
Ports of Espírito Santo
Political Writings of Muniz Freire
History of Justice in Espírito Santo

NOTABLE PEOPLE OF ESPÍRITO SANTO COLLECTION (BIOGRAPHIES)

Rubem Braga, Maysa, Nara Leão, Padre José de Anchieta, Augusto Ruschi, André Carloni, Afonso Cláudio, Antônio Gil Vellozo, Carlos Lindenberg, Ceciliano Abel de Almeida, Cícero Moraes, Dom João Batista da Mota e Albuquerque, Dom Luís Gonzaga Fernandes, Domingos Martins, Florentino Avidos, Frei Pedro Palácios, Geir Campos, Guilherme Santos Neves, Hermógenes Lima Fonseca, Homero Massena, João Calmon, Jerônimo Monteiro, Jolindo Martins, Jones dos Santos Neves, José Carlos Oliveira, Maria Stella de Novaes, Mário Gurgel, Renato Pacheco, Vasco Fernandes Coutinho

Praia Mole é um marco importante na história dos portos do Espírito Santo
Praia Mole is an important spot in the history of the ports of Espírito Santo



PATROCÍNIO



REALIZAÇÃO

SECRETARIA ESPECIAL DA CULTURA MINISTÉRIO DO TURISMO



ProTEXTO