EVOLUÇÃO HISTÓRICA, ESTRUTURA LOGÍSTICA E POTENCIAL ESTRATÉGICO DO COMPLEXO PORTUÁRIO CAPIXABA

Stéphanie Lã Ferrari Cabral[1], Leonardo Lã Ferrari[2], Ricardo Pinheiro Cabral[3]

[1]Faculdade de Direito de Cachoeiro de Itapemirim (FDCI), Rodovia Engenheiro Fabiano Vivacqua, 1759, Morro Grande, Cachoeiro de Itapemirim-ES, CEP: 29.310-015, Brasil, laferrari.stephanie@gmail.com.
[2]Universidade Federal do Espírito Santo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Avenida Fernando Ferrari, 514, Campus Universitário de Goiabeiras - 29075-910 - Vitória-ES, Brasil, ferrarilaleo@hotmail.com
[3]Universidade Federal do Espírito Santo, Departamento de Ciências Florestais e da Madeira, Jerônimo Monteiro-ES, 29550-000, ES, Brasil ricardopinheirocabral@gmail.com

Resumo
O Complexo Portuário do Espírito Santo desempenha papel estratégico na logística nacional, destacando-se pela diversidade de instalações e cargas movimentadas. Este trabalho teve como objetivo analisar sua evolução histórica, estrutura e potencialidades para o desenvolvimento regional. A pesquisa foi desenvolvida por meio de revisão bibliográfica, documental e análise de dados secundários da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Os resultados revelam que o estado concentra o maior número de instalações portuárias do país, com infraestrutura capaz de atender diferentes segmentos produtivos, consolidando sua importância para a movimentação de cargas e para o comércio exterior brasileiro. Conclui-se que o complexo portuário capixaba apresenta elevada relevância logística e potencial para impulsionar o desenvolvimento econômico regional.
Palavras-chave: Complexo portuário. Logística. Desenvolvimento regional. Transporte aquaviário. Espírito Santo.

Área do Conhecimento: Ciências Sociais Aplicadas – Arquitetura e Urbanismo.

Introdução

Os portos desempenham papel estratégico na organização dos sistemas logísticos contemporâneos, constituindo importantes elementos de integração entre os mercados nacionais e internacionais. Além de viabilizarem o transporte de cargas e passageiros, essas infraestruturas influenciam diretamente a competitividade econômica, a inserção territorial e o desenvolvimento regional, ao promoverem a articulação entre diferentes modais de transporte e cadeias produtivas (Galvão; Robles; Guerise, 2013). Quando estão localizados à beira de um oceano ou de um mar eles são chamados de portos marítimos, quando à beira de um rio ou estuário, de portos fluviais, e quando destinado à recreação são geralmente chamados de marinas.

No Brasil, a modernização do setor portuário, impulsionada principalmente pela Lei nº 12.815/2013 (Brasil, 2013), ampliou a participação da iniciativa privada e fortaleceu a competitividade dos complexos portuários nacionais. Nesse contexto, o Complexo Portuário do Espírito Santo destaca-se por concentrar o maior número de instalações portuárias do país, reunindo portos organizados e terminais de uso privado distribuídos ao longo do litoral capixaba. Esse conjunto exerce papel estratégico na movimentação de minério de ferro, celulose, petróleo, combustíveis, produtos siderúrgicos, fertilizantes, contêineres e cargas gerais, contribuindo significativamente para o comércio exterior brasileiro.

Embora a importância econômica do Complexo Portuário do Espírito Santo seja amplamente reconhecida por órgãos governamentais e instituições do setor, observa-se que a maior parte das publicações disponíveis se concentra na divulgação de indicadores operacionais, estatísticas de movimentação de cargas ou análises isoladas de terminais específicos. Permanecem relativamente escassos estudos que integrem, em uma mesma abordagem, sua evolução histórica, configuração estrutural e potencialidades para o desenvolvimento regional, permitindo compreender de forma articulada como esses fatores contribuem para a consolidação do Espírito Santo como um dos principais polos logísticos brasileiros.

Assim, este trabalho teve como objetivo analisar a evolução histórica, a estrutura operacional e as potencialidades do Complexo Portuário do Espírito Santo, contextualizando sua importância na organização do espaço econômico regional.

Metodologia

A pesquisa possui caráter exploratório e descritivo (Gil, 2021), desenvolvida mediante revisão bibliográfica e documental. Foram consultadas publicações técnicas, legislação portuária, documentos institucionais e dados secundários provenientes da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), do Instituto de Desenvolvimento Educacional e Industrial do Espírito Santo (IDEIES), do Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN) e do Governo do Estado do Espírito Santo. O levantamento das informações foi realizado entre o mês de março e junho de 2026, considerando os dados e documentos disponíveis no período da pesquisa. As informações foram organizadas de forma a caracterizar a evolução histórica da atividade portuária brasileira, identificar a infraestrutura existente no estado e analisar as perspectivas de expansão do complexo portuário capixaba.

Resultados

Pode-se dizer que o início das operações de transporte de cargas e de pessoas ocorridas em portos no Brasil se deu a partir do dia 22 de abril de 1500, com a chegada das 13 embarcações comandadas por Pedro Álvares Cabral. De lá para cá, muitas coisas aconteceram no processo evolutivo do planejamento e funcionamento de portos até a entrada em vigor da lei de modernização portuária. No Quadro 1 são apresentados os principais eventos históricos ocorridos.

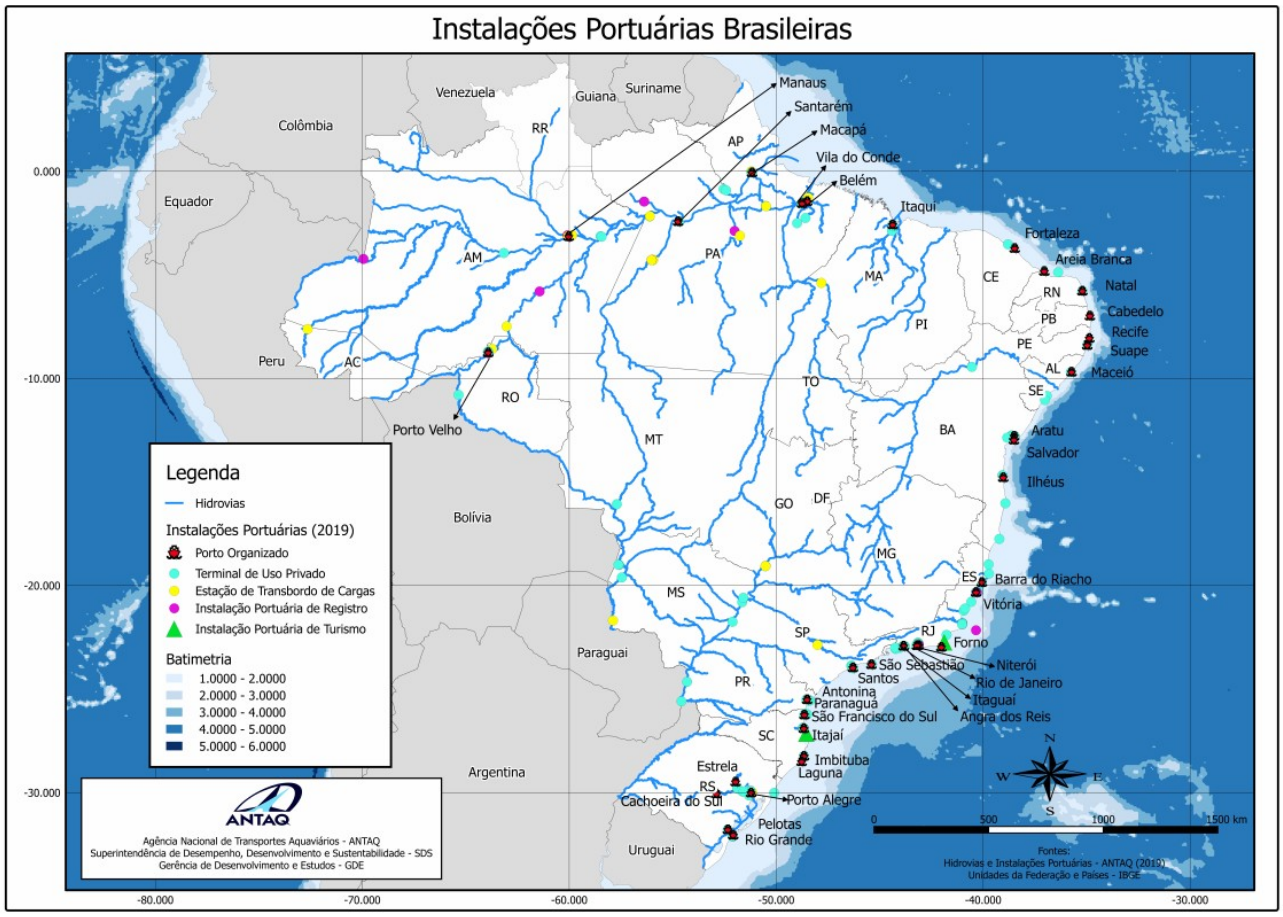
Quadro 1 – Levantamento histórico da trajetória dos portos no Brasil

Ano	Evento
1532	Criação das Capitanias Hereditárias e surgimento dos primeiros núcleos portuários.
1808	Abertura dos portos brasileiros às nações amigas de Portugal. O Brasil começa a se inserir no comércio internacional.
1822	Independência do Brasil. Os portos passaram a ser de responsabilidade da Intendência dos Arsenais da Marinha, dentro do Ministério da Marinha.
1845	Criação da Capitania dos Portos.
1873	O Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas passa a ser responsável pelo policiamento e melhoramento dos portos.
1975	Criação da PORTOBRÁS – Empresa Estatal de Portos do Brasil.
1990	Extinção da PORTOBRÁS – Empresa Estatal de Portos do Brasil.
1993	Aprovação da Lei de Modernização Portuária (Lei Nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993).
2001	Criação da ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários por meio da Lei Nº 10.233, de 5 de junho de 2001.
2013	Revogação da Lei de Modernização dos Portos e proposição de novo marco regulatório para o setor portuário - Lei Nº 12.815, de 5 de junho de 2013.

Fonte: Elaborado pela autora com base em Barros (2013); Galvão, Robles, Guerise (2013) e Brasil (2013).

Atualmente, no Brasil, a exploração dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários são atribuídas à União ou ao setor privado, por meio de delegação pública ou pela concessionária do porto organizado, conforme disposto na Lei Nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013). As principais instalações portuárias brasileiras são: Porto Organizado, Terminal de Uso Privado, Estação de Transbordo de Cargas, Instalação Portuária de Registro e Instalação Portuária de Turismo. As duas primeiras são consideradas as mais importantes no litoral brasileiro (Figura 1). Para os fins da Lei Nº 12.815/2013, consideram-se: porto organizado um "bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem e cargas, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária"; e terminal de uso privado uma "instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado".

Figura 1 – Instalações portuárias brasileiras



Fonte: ANTAQ (2019).

De acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ, 2025), o setor aquaviário brasileiro movimentou, em 2025, aproximadamente 1,4 bilhão de toneladas de cargas, o que representa crescimento de 6,1% em relação ao ano anterior. Entre as principais cargas movimentadas destacaram-se o minério de ferro, com 425,8 milhões de toneladas; a soja, com 139,7 milhões de toneladas; e os adubos ou fertilizantes, com 49,3 milhões de toneladas. A movimentação de cargas conteinerizadas também atingiu recorde histórico, totalizando 164,6 milhões de toneladas em 2025. Quanto aos tipos de carga, os granéis sólidos responderam por 839,7 milhões de toneladas, enquanto os granéis líquidos alcançaram 333 milhões de toneladas.

Entre as instalações portuárias públicas, o Porto de Santos (SP) manteve a liderança nacional, com 142,8 milhões de toneladas movimentadas em 2025, seguido pelo Porto de Itaguaí (RJ), com 62,8 milhões de toneladas. No segmento dos Terminais de Uso Privado (TUPs), o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (MA) apresentou a maior movimentação, com 172,4 milhões de toneladas,

enquanto o Terminal de Tubarão (ES) movimentou 87,4 milhões de toneladas, registrando crescimento de 12,9% em relação a 2024. O minério de ferro correspondeu a 92,3% da movimentação do Terminal de Tubarão, evidenciando a relevância dessa instalação para os fluxos de exportação mineral do país.

Nesse contexto, os dados recentes reforçam a importância do Espírito Santo no sistema portuário brasileiro. Em 2025, as instalações portuárias capixabas movimentaram aproximadamente 137,5 milhões de toneladas, posicionando o estado entre os principais polos portuários do país, com forte predominância dos Terminais de Uso Privado. Essa configuração evidencia a especialização histórica do sistema portuário estadual, particularmente nas cadeias produtivas mineral, siderúrgica e energética, ao mesmo tempo em que demonstra sua capacidade de articulação com diferentes fluxos de comércio exterior.

No que se refere à infraestrutura portuária, o Espírito Santo apresenta um complexo diversificado, cuja formação está historicamente associada à expansão da produção cafeeira, iniciada por volta de 1870, quando ocorreram os primeiros embarques na porção sul da Ilha de Vitória, no atracadouro denominado Cais do Imperador (IDEIES, 2018). Atualmente, o complexo portuário capixaba é constituído pelos Portos Organizados de Vitória e Barra do Riacho e por 11 Terminais de Uso Privado (TUPs) em operação, além de três TUPs em fase de projeto (ANTAQ, 2025). Essas instalações estão distribuídas pelos municípios de Vitória, Vila Velha, Aracruz, Linhares, Anchieta e Presidente Kennedy, abrangendo diferentes segmentos de movimentação de cargas e atividades logísticas. A infraestrutura portuária atualmente instalada no estado do Espírito Santo é apresentada no Quadro 2.

Quadro 2 – Instalações portuárias em operação no Espírito Santo

Cais	Nome	Localização e campo de atuação
01	Terminal Norte Capixaba (Transpetro)	Barra Nova, São Mateus. Terminal destinado à movimentação e ao escoamento de petróleo produzido em campos terrestres do norte do Espírito Santo.
02	Portocel	Barra do Riacho, Aracruz. Terminal privado multipropósito especializado na movimentação e exportação de celulose, com operações também relacionadas a outras cargas.
03	Terminal Aquaviário Barra do Riacho	Barra do Riacho, Aracruz. Instalação destinada à movimentação de derivados de petróleo e outros produtos energéticos.
04	Complexo Portuário de Tubarão	Vitória, capital do Estado. Reúne cinco terminais: Tubarão, Granéis Líquidos, Praia Mole, Produtos Diversos e Produtos Siderúrgicos, a saber:
05	Terminal de Tubarão	Vitória. Terminal operado pela Vale, especializado na movimentação e exportação de minério de ferro e pelotas.
06	Terminal de Granéis Líquidos (TGL)	Vitória. Terminal destinado à movimentação de granéis líquidos, especialmente produtos derivados de petróleo.
07	Terminal de Praia Mole	Vitória. Terminal especializado principalmente na movimentação de carvão mineral e outros insumos destinados à indústria siderúrgica.
08	Terminal de Produtos Diversos (TPD)	Vitória. Instalação destinada à movimentação e armazenagem de granéis agrícolas e fertilizantes.
09	Terminal de Produtos Siderúrgicos (TPS)	Vitória. Terminal destinado à movimentação de produtos siderúrgicos, além de outras cargas, incluindo veículos.
10	Complexo do Porto de Vitória	Vitória/Vila Velha. Porto organizado com instalações destinadas à movimentação de carga geral, contêineres, granéis e apoio a diferentes atividades logísticas.
11	Terminal Vila Velha (TVV)	Vila Velha. Terminal especializado na movimentação de contêineres, constituindo atualmente a principal instalação capixaba dedicada a esse segmento.
12	Companhia Portuária de Vila Velha - CPVV	Vila Velha. Terminal voltado principalmente ao atendimento de operações offshore relacionadas às atividades de exploração e produção de petróleo e gás.
13	Porto de Ubu (Samarco)	Anchieta. Terminal associado à movimentação de minério de

		ferro, pelotas e outras cargas, além de operações de apoio à cadeia de petróleo e gás.

Fonte: Adaptado de Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN, 2013) e Governo ES (2026).
No Quadro 3, os projetos de investimentos em portos no estado do Espírito Santo.

Quadro 3 – Projetos e expansões da infraestrutura portuária do Espírito Santo

Cais	Nome	Localização e campo de atuação
01	Portocel (privado)	Aracruz. Terminal em expansão especializado em celulose. Projeto de expansão para movimentação de carga geral.
02	Imetame (privado)	Aracruz. Terminal em implantação para apoio de atividades offshore com possibilidade de diversificação de uso.
03	Itaoca Offshore (privado)	Itapemirim. Terminal a ser instalado para atender às demandas de serviços logísticos offshore do mercado nacional de petróleo e gás.
04	Porto Central (privado)	Presidente Kennedy. Terminal em implantação com parceria entre a TPK Logística e o Porto de Roterdã, maior porto marítimo da Europa. Porto multicargas: contêiner, granel sólido (soja, minério, etc), granel líquido e apoio offshore.
05	Terminal Portuário de Urussuquara – Petrocity (privado)	São Mateus. Terminal de cargas gerais a ser instalado para cargas gerais e apoio offshore

Fonte: Adaptado de Governo ES (2026).

Discussão

Os resultados mostram que a diversidade de instalações e de cargas movimentadas confere ao Complexo Portuário do Espírito Santo um papel relevante na articulação entre as atividades produtivas, os mercados e os fluxos de comércio exterior. A predominância dos Terminais de Uso Privado, associada à forte presença das cadeias mineral, siderúrgica e energética, demonstra a inserção do estado nas redes logísticas nacionais e internacionais. Ao mesmo tempo, a diversidade de operações amplia as possibilidades de integração econômica e territorial e reforça a importância da infraestrutura logística para a dinâmica das atividades econômicas e para a competitividade regional (Medeiros et al., 2024). Nesse contexto, os portos desempenham uma função que vai além da movimentação de cargas, contribuindo também para o desenvolvimento regional ao estimular atividades econômicas e aproximar os territórios dos mercados (Arruda; Bastos, 2001).

As perspectivas de expansão identificadas podem fortalecer ainda mais a importância estratégica do complexo portuário para o estado. Entretanto, para que esse crescimento se traduza efetivamente em desenvolvimento regional, é necessário que a expansão portuária esteja acompanhada de melhorias na infraestrutura de transportes, na eficiência das operações, na diversificação das atividades produtivas e na adoção de práticas sustentáveis. Nesse sentido, a melhoria da conectividade terrestre e a incorporação de medidas voltadas à eficiência e à ecoeficiência podem contribuir para o desempenho das instalações portuárias e para o aumento de sua competitividade (Aguiar; Silva Neto; Erthal Junior, 2023). Assim, o fortalecimento do complexo não depende apenas da ampliação de sua capacidade instalada, mas também de sua integração com as políticas de planejamento territorial e de desenvolvimento regional.

Conclusão

O estudo demonstrou que o Complexo Portuário do Espírito Santo possui papel estratégico na articulação logística e territorial do estado, principalmente pela diversidade de suas instalações, pela integração com diferentes cadeias produtivas e pela participação nos fluxos nacionais e internacionais de mercadorias. As perspectivas de expansão indicam possibilidades de fortalecimento dessa função, ampliando a capacidade logística e a inserção do Espírito Santo nas redes de circulação de cargas.

Entretanto, para que esse potencial se converta em benefícios mais amplos para o desenvolvimento regional, a expansão da atividade portuária deve ser acompanhada por investimentos em infraestrutura de transportes, eficiência operacional, diversificação econômica e sustentabilidade. Dessa forma, o fortalecimento da atividade portuária depende de sua articulação com o planejamento territorial e com estratégias de desenvolvimento regional.

Referências

AGUIAR, R. A.; SILVA NETO, R.; ERTHAL JUNIOR, M. Sustentabilidade portuária: ecoeficiência alinhada ao desempenho operacional e desenvolvimento regional das áreas de influência. **Informe GEPEC**, Toledo, v. 27, n. 2, p. 220-243, 2023. DOI: 10.48075/igepec.v27i2.30763.

ARRUDA, João Bosco Furtado; BASTOS, Marta Maria de Mendonça. Portos: instrumentos estratégicos para o desenvolvimento regional. **Revista Econômica do Nordeste**, Fortaleza, v. 32, n. 4, p. 1010-1027, 2001. DOI: 10.61673/ren.2001.1803.

MEDEIROS, R. L.; QUEIROZ, V. M.; FARIA, L. H. L.; SILVA, P. M. da. Desenvolvimento regional e vantagens locacionais para atacadistas e distribuidores no Espírito Santo. **RINTERPAP – Revista Interdisciplinar de Pesquisas Aplicadas,** Vila Velha, v. 1, n. 2, p. 101-111, 2024. DOI: 10.47682/2675-6552.a2024v1n2p101-111.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Informações Geográficas**: Elementos dos Transportes Aquaviários, 2019. Disponível em: http://portal.antaq.gov.br/index.php/informacoes-geograficas/. Acesso em: 27 jun. 2026.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Desempenho Aquaviário 2025**: Série de Estatísticos Aquaviários, incluindo a apresentação consolidada de 2025, 2025. Disponível em: https://www.gov.br/antaq/pt-br/central-de-conteudos/publicacoes-da-antaq/Anuario2025.pdf. Acesso em: 24 jul. 2026.

BARROS, C. F. S. **Procedimento para classificação de portos organizados brasileiros**. 2013. 126f. Dissertação de Mestrado – Universidade de Brasília. Faculdade de Tecnologia Departamento de Engenharia Civil e Ambiental. Área: Transportes. Brasília, 2013.

BRASIL. **Lei Nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993**. Lei de Modernização dos Portos. Brasília: Presidência da República. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm. Acesso em: 13 abr. 2026.

BRASIL. **Lei 12.815, de 5 de junho de 2013**. Lei de Modernização dos Portos. Brasília: Presidência da República. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm. Acesso em: 13 abr. 2026.

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

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2021.

GOVERNO ES. **Portos**, 2026. Disponível em: https://www.es.gov.br/portos-2. Acesso em: 23 mar. 2026.

INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO EDUCACIONAL E INDUSTRIAL DO ESPÍRITO SANTO (IDEIES). A atividade portuária no Espírito Santo: Estrutura e potencialidades. **Fato Econômico Capixaba**, v. 2, n. 10, p. 1-4, 2018.

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES (IJSN). **NT 39 - Desempenho no Setor Portuário do Espírito Santo**, 2013. Disponível em: https://ijsn.es.gov.br/publicacoes/nota-tecnica/nt-39-desempenho-no-setor-portuario-do-espirito-santo. Acesso em: 31 mar. 2026.