

VITÓRIA

A Região da Grande Vitória

Nos últimos quarenta anos a estrutura produtiva do Espírito Santo passou por uma intensa transformação. Até os anos sessenta a economia local estava assentada sobre o setor primário representado pela monocultura cafeeira. Com o declínio dessa atividade, a economia do Estado passa a ser estruturada sob novas bases, principalmente a partir da implantação de grandes projetos produtivos voltados para exportação, onde se destacam a CVRD (e o Porto de Tubarão), a CST, a Aracruz Celulose e a Samarco Mineração.

A maior parte desses empreendimentos foi realizada na região de influência imediata da cidade de Vitória, determinando o crescimento e a concentração das atividades produtivas e um rápido processo de urbanização das cidades vizinhas. A Região Metropolitana de Vitória é formada pelos municípios de Vitória, Vila Velha, Serra, Cariacica, Fundão, Guarapari e Viana. Ocupa uma área total de 2.286,54 km² e concentra uma população de 1.438.596 habitantes.

A Grande Vitória abriga um conjunto de instalações técnicas do sistema portuário, ferroviário e rodoviário interposto com a urbe de tal forma que em alguns locais torna-se difícil distinguir a cidade e as instalações. Toda a região é um espaço funcional dos grandes projetos

A CVRD distribuiu os equipamentos de armazenagem, processamento, controle e manutenção ao longo da linha férrea contornando a baía sul, e alguns bairros vieram a germinar no seu entorno. Na parte insular, a orla foi aterrada para instalar os armazéns portuários. A cidade foi crescendo em direção à cidade baixa, reurbanizando toda a área até a Esplanada Capixaba, aterrada por material retirado pela dragagem da baía, para dar lugar à bacia de manobra dos navios.

Quando o embarque de minérios foi transferido para a ponta de Tubarão, em 1967, as instalações da CVRD passaram a requerer atividades complementares que demandaram áreas interligadas por ramais ferroviários para a armazenagem dos minérios e petróleo, além das unidades industriais de pelotização e os armazéns de grãos.

O efeito mais marcante das operações da CVRD foi a atração da localização da CST e do porto de Praia Mole, que viriam também a induzir outras atividades complementares. O Planalto de Carapina e suas adjacências tornaram-se, assim, área de forte efeito sinérgico abrigando as grandes plantas industriais, de armazenagem e de serviços, como os CIVITs, o TIMS e as EADIs.

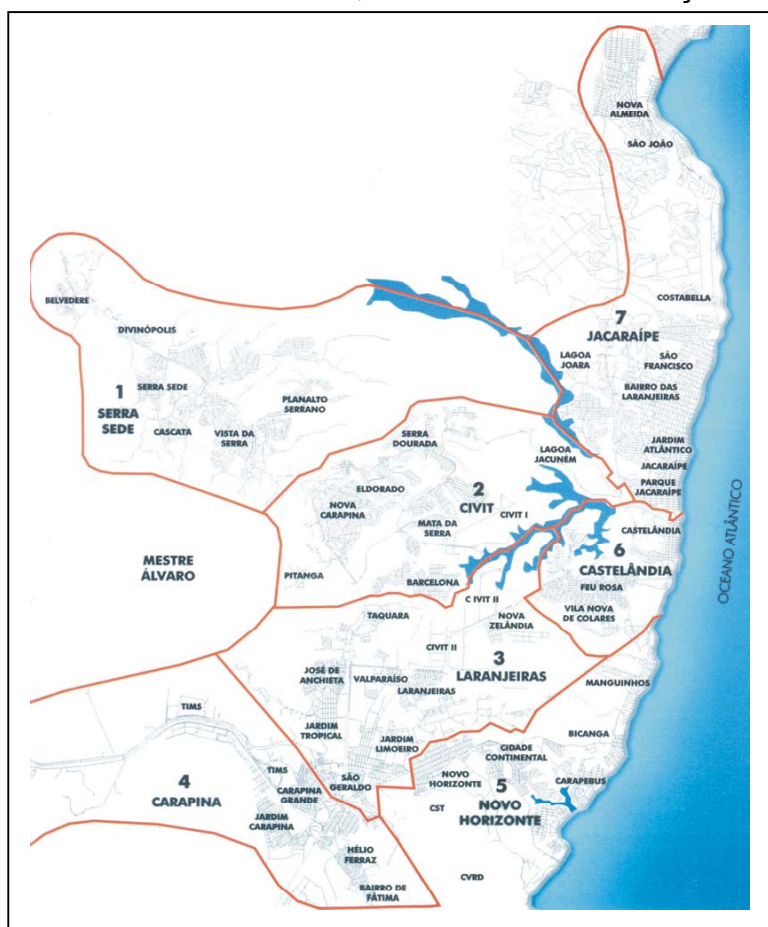
As atividades industriais que não dependem das ferrovias se localizaram ao longo dos eixos rodoviários, em Cariacica, Viana e Serra.

Novas áreas do território se fizeram necessárias não apenas para dar lugar às plantas industriais, mas também para suportar o aumento quantitativo e diferenciado de habitações para atender ao crescimento populacional, assim como para os novos patamares de comércio, serviços e circulação urbana. Foram introduzidos novos vetores que reestruturaram a expansão da malha urbana, representados pelas áreas funcionais portuárias, industriais, de armazenagem e de transportes, e também pelas áreas habitacionais. Vila Velha tornou-se objeto de intensa incorporação imobiliária, com intensa concentração e verticalização das construções na orla marítima, e na cidade de Vitória iniciou um rápido processo de ocupação, com edifícios residenciais, comerciais e institucionais.



SERRA

O Município de Serra situa-se ao norte da Região Metropolitana da Grande Vitória. Apesar das expressivas fontes de produtividade e de arrecadação econômica que as atividades industriais, comerciais e de serviços ali instaladas pressupõem, e do acelerado



crescimento urbano que geraram, as condições do ambiente físico e social não são alentadoras. Esse estranho paradoxo resultante dos processos de atração e exclusão sociais caracteriza o município, junto a outra dicotomia: uma grande diversidade de situações ambientais e desequilíbrios na qualidade de vida.

Esse processo vem sendo sistematicamente acentuado a partir da implantação da CVRD e da CST, os mais expressivos pólos de investimento e geração de recursos da região, instalados nos anos 50 e 70 respectivamente. Desde então, Serra vem experimentando um crescimento populacional exagerado, muito acima dos índices que conhecia, e seu território revela que esse crescimento definitivamente não está vinculado ao sentido lato do termo desenvolvimento.

Assim, as razões que fizeram do município de Serra um importante locus para projetos

desenvolvimentistas locais, fazem dele também um interessante objeto para investigações. Alguns dos indicadores ambientais, sociais e econômicos ilustram essas disparidades:

O território de Serra conta com 574km², onde encontram-se vestígios de mata atlântica, de restinga e de mangues. Em seu território sobrevivem 31% das reservas florestais da RMGV. Mas essas remanescências estão dispersas, espalhadas em pequenas parcelas, atomizadas em meio às ocupações urbanas ou rurais, o que vem comprometendo a continuidade das espécies biológicas.

A qualidade das águas da bacia hidrográfica, formada pelo rio Jacaraípe e as lagoas do Joara e de Jacuném, está comprometida devido: à falta de controle no desenvolvimento das áreas de ocupação urbana; à ausência de sistematização dos efluentes; à inexistência de rede para coleta e tratamento de esgoto em mais da metade do território; à inadequada disposição final dos resíduos sólidos. A qualidade da água da longa faixa litorânea de 23km, desse modo, está também comprometida por ser o destino final desse sistema. As praias desse litoral, que percorrem todo o município, são acessíveis e muito exploradas para turismo.

As instalações da CVRD e da CST são, também, as maiores fontes emissoras de resíduos na atmosfera que se conhece na RMGV, são responsáveis pela visível presença de partículas minerais que pousam por grande parte da região. Embora a qualidade do ar seja um item pouco divulgado e discutido, a impressão que se tem é de que os ventos dominantes conduzem tais resíduos na direção da capital, deixando Serra aparentemente menos afetada pelos seus efeitos.



Na porção noroeste situa-se Serra Sede, o núcleo urbano fundacional do município, em processo de desvitalização e suburbanização. Em direção ao norte predominam as atividades rurais. Na porção centro-oeste, a onipresença topológica do monte Mestre Álvaro faz predominar as áreas de proteção ambiental e as propriedades rurais, inibindo, ou mesmo impedindo, de modo positivo, o desenvolvimento de assentamentos urbanos.

No lado leste, a longa faixa litorânea vai atrair a formação de assentamentos nas praias de Carapebus, Balneário Carapebus, Bicanga, Manguinhos, Jacaraípe e Nova Almeida. Estes representam um incentivo para o turismo, via de regra predatório, e que por sua vez provoca o inchamento de tais povoações.

Ao sul, Serra compartilha fronteiras com a capital Vitória, o que condicionou seu desenvolvimento como pólo industrial da região; tal estigma é reforçado pela proximidade do Aeroporto de Vitória e, sobretudo, das instalações da CVRD e da CST.

Estas plantas industriais polarizaram vultuosos investimentos e recursos para a região a partir dos anos 70. A ostentação de um grande desempenho econômico que impuseram ao setor sul de Serra exerceu forte atração para instalações industriais que se irradiaram por todo o município. Essa tendência se intensificou com a implantação dos Centros Industriais da Grande Vitória – CIVIT I e CIVIT II –, dois imensos setores parcialmente ocupados à espera de novos investimentos de grande e médio portes.

Tal conjunção de fatores provocou a ocorrência de fluxos migratórios de operários, o que induziu a construção de conjuntos habitacionais e o aparecimento de inúmeros bairros populares. O Bairro São Sebastião dos Boêmios, por exemplo, foi concebido como um centro de lazer e turismo para marinheiros e trabalhadores, para onde foram levadas as prostitutas da capital. Hoje o bairro cresceu muito e não tem mais o estigma original, passou a ser conhecido como Bairro Novo Horizonte. Mas, a proximidade da CVRD fez com que seu desenvolvimento mantivesse o caráter de subúrbio, onde passaram a se instalar diversas empresas, muitas das quais foram mal sucedidas e suas instalações restaram abandonadas e em ruínas.

Na sua maioria, os citados conjuntos habitacionais foram concebidos na forma de células isoladas sobre platôs e planejados sem nenhuma lógica relacional de contigüidade ou continuidade. Essa associação parece configurar um arquipélago, e as “ilhas” encontram-se conectadas exclusivamente por ramificações do sistema viário principal –o qual cresce e se acomoda segundo as tendências locais.

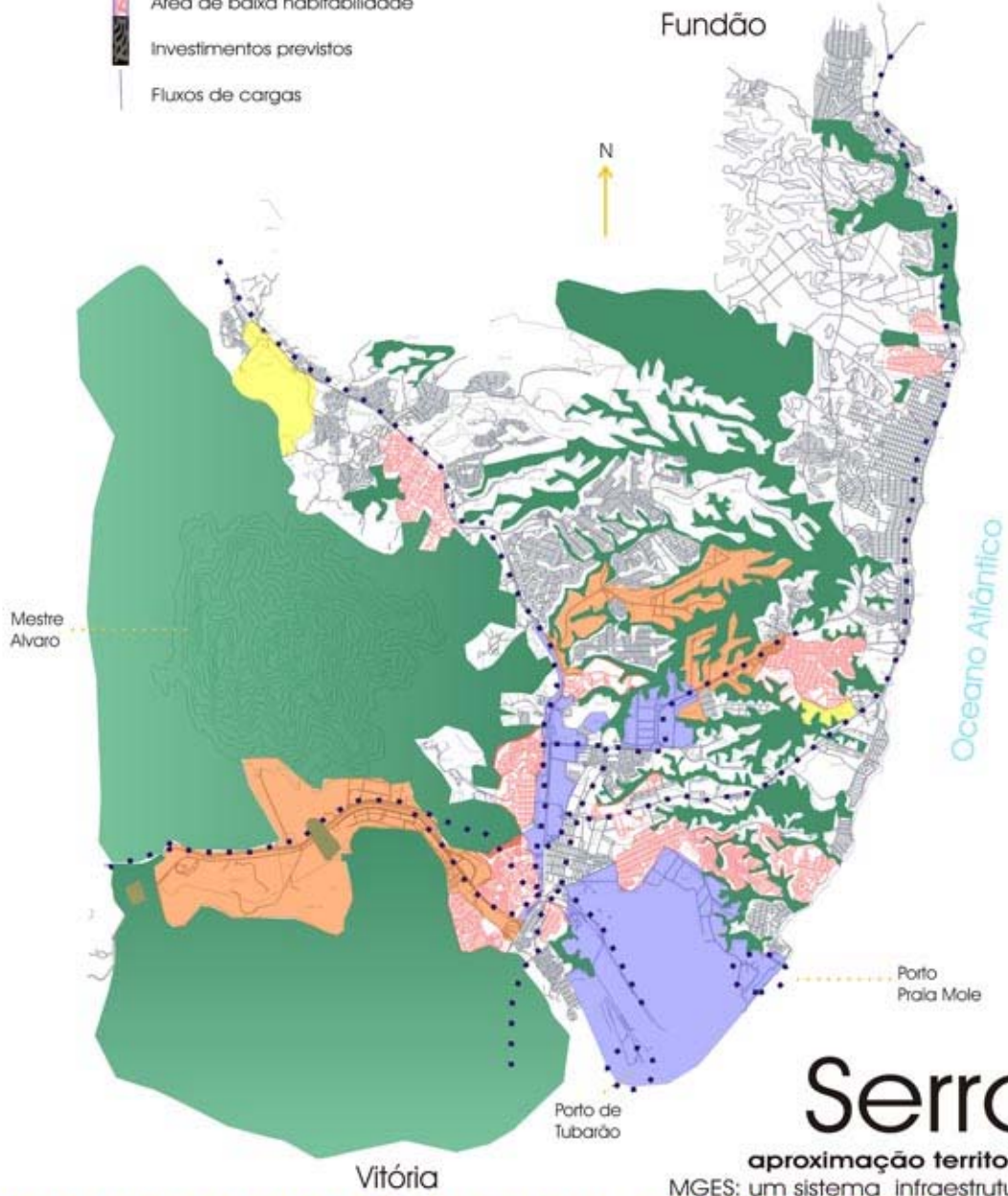
Muitos dos bairros populares também se apoiam sobre as colinas e foram planejados de modo formal, mas seus contornos tornam-se, cada vez mais, novos centros de atração para assentamentos informais que, como tal, vêm instalando-se e proliferando-se rápida e descontroladamente. O transbordamento dos núcleos originais leva à ocupação dos vales, que deveriam estar destinados à proteção ambiental.

A partir dos anos 70, quando se tornou um pólo de atração para investimentos industriais de grande porte, Serra começou a sofrer um processo irreversível de crescimento populacional. Intensos fluxos migratórios provocaram um aumento do número de habitantes na ordem de 36% em apenas 20 anos, superando em muito a capacidade de oferta de trabalho e de habitabilidade em condições urbanas adequadas.

A difusão e dispersão das pequenas “ilhas” de assentamentos urbanos provocam deslocamentos constantes e cotidianos por parte dos moradores. Isso se agrava devido aos movimentos pendulares daqueles que estão obrigados a trabalhar e/ou estudar em outros municípios, estigmatizando o lugar negativamente como cidade-dormitório.

O processo de urbanização em Serra se intensificou no setor sul devido à tangência com a capital, e se dirigiu para o interior. Na região geograficamente central do território, próximo aos CIVITs, e na região de Carapina e da BR-101 Norte, vem se consolidando um novo centro de referência para a população serrana, já quase independente da Serra Sede. Alí estão concentrados boa parte dos serviços urbanos fundamentais do município, tais como os destinados à saúde, ao transporte coletivo e à administração pública. Além disso, encontram-se também grandes instalações de comércio e serviços em geral, em

- Área natural
- Área industrial consolidada
- Área industrial em desenvolvimento
- Área industrial prevista
- Área de baixa habitabilidade
- Investimentos previstos
- Fluxos de cargas



Serra

aproximação territorial
MGES: um sistema infraestrutural



lojas das redes supermercadistas.

Assim, esse é o setor que vem sofrendo as maiores conseqüências da aceleração do crescimento populacional de Serra, o que evidentemente pressupõe impactos ambientais e dificuldades no controle das condições espaciais urbanas. Pressupõe, também, elevados investimentos na manutenção e extensão das redes de infra-estrutura urbana.

Por tudo isso, o município de Serra ainda não chegou a um patamar desejável de desenvolvimento quanto aos aspectos infra-estruturais. A concepção liberal, com tendências à privatização da administração e do provimento dos serviços públicos, está dando continuidade à política de menosprezar as concentrações de habitantes de baixa renda.

O abastecimento de água tratada atende em Serra a 95% dos imóveis. Mas o assoreamento do rio Santa Maria está comprometendo seriamente o abastecimento de água do município por ser sua principal fonte. Quanto ao saneamento ambiental, até o ano 2000 os sistemas de coleta e tratamento de esgoto sanitário –serviços básicos para a saúde pública– atendiam somente 35% dos domicílios.

O município de Serra é pólo de uma grande hinterlândia dos sistemas portuário e industrial da RMGV, interconectados pelas rodovias BR-101, BR-262 e ES-010, além da EFVM.

As previsões de aumento do número de novas indústrias e novos terminais (voltados, principalmente, para o comércio exterior), assim como de grandes investimentos para apoio à pesquisa e exploração de petróleo, já fazem prever a construção de novos portos/terminais e novas ligações rodoviárias. Planeja-se também a ampliação do aeroporto e dos portos de Tubarão e Praia Mole, além da construção do *Transshipment* (terminal para transbordo de carga, do aeroporto).

Tudo isso acarretará o saturamento do sistema viário existente. Diversos projetos de ampliação já estão em andamento, tais como a construção de variantes (distanciando as principais rodovias dos núcleos urbanos), novos acessos para o sistema rododiferroviário (buscando melhor atendimento ao aeroporto, aos CIVITs, e entre estes e a CST), e a implantação de um Corredor Logístico, entre variante da BR-101 e a EFVM.

Apesar de ser a principal frente de expansão econômica da RMGV, no município de Serra não houveram investimentos para realização de empreendimentos imobiliários, de lazer e turismo qualificados. As políticas urbanísticas voltadas a uma estrutura fundiária destinada ao atendimento e à concentração de habitantes de baixa renda determinou grandes bolsões de pobreza. A despeito dos impulsos econômicos que as atividades comerciais, industriais e de serviços locais deveriam pressupor, 30% dos munícipes instalam-se num quadro de desemprego e pobreza. Esses fatores confirmam os citados paradoxos que vêm acentuando, cada vez mais, as disparidades econômicas e os desequilíbrios e sociais nesse município e, conseqüentemente, na RMGV.

SUL DA GRANDE VITÓRIA

No processo de periferização interna das cidades atuais, as imediações dos centros metropolitanos são formadas por enormes vazios intersticiais, como conseqüência do abandono das antigas infra-estruturas, em função da dinâmica de metropolização intensiva a que foram submetidas mais recentemente.

O setor portuário de Vila Velha e suas áreas adjacentes de uso ferroviário e retroportuário em Vila Velha e Cariacica, são marcados pela pouca acessibilidade e baixa densidade, ausência de urbanidade em áreas densas, tendência ao suburbano, intenso movimento de tráfego de cargas, mesclados por atividades de baixa e alta produtividade. São, sobretudo, áreas de expansão da ocupação informal de favelas e loteamentos irregulares ou áreas de reserva para localização de atividades economicamente produtivas e eficientes.

Em meio a uma trama urbana consolidada e diversificada em forma e uso sócio-econômico, tem-se a configuração de 'desertos urbanos', que indicam os antigos territórios dos espaços urbanos industriais, atualmente rearticulados pela logística e infraestrutura de transportes de cargas, por intermédio de operações interconectadas entre os sistemas portuário, ferroviário e rodoviário sul da Grande Vitória. Uma série de intervenções de infra-estrutura urbano-portuária e de transportes gerou ao longo do tempo, situações críticas de conexão territorial interurbana entre Vitória, Vila Velha e Cariacica.

Sem qualquer preocupação de adequação ambiental, observa-se o intenso processo de degradação e modificação brutal do sítio original que conformava a área. A maior parte dos bairros cresceu através da ocupação das encostas dos morros, antigas situações de favelas, e de loteamentos

em terrenos alagáveis e aterrados, hoje considerados, em sua maioria, bairros urbanizados.

A problemática urbana das áreas portuária, ferroviária e retroportuária de Vila Velha reside na operatividade dos fluxos de cargas do sistema rodo-ferroviário inserido na malha urbana e na degradação ambiental de extensa área do meio urbano-natural. Esse sistema rodo-ferroviário funciona articulado ao complexo urbano-portuário de Vitória. A dinâmica econômica globalizada que incrementa as operações



portuárias do complexo portuário de Capuaba tem gerado forte impacto em seu território urbano adjacente. Configura espaços críticos atravessados por eixos rodoviários de intenso fluxo de transporte de cargas de movimentação ininterrupta, em meio à ocupação urbana de moradia e comércio da população de média e baixa renda, e de atividades de serviços, em destaque os de apoio rodoviário, ferroviário e portuário.

A ocupação de áreas de proteção ambiental para uso portuário e retroportuário das

grandes empresas e para fins de uso de habitação informal produz um impacto urbano e ambiental profundo. Áreas abandonadas desocupadas - em estado de obsolescência - coexistem com áreas funcionais de intensa produtividade.

A dinamização do movimento de cargas portuárias requer constante reaparelhamento dos terminais portuários, das ferrovias e rodovias. O sul da Grande Vitória mantém o sistema de infra-estrutura urbano-portuária existente e a logística de transporte de cargas como vetores estratégicos permanentes de sua ocupação. Eixos viários e ferroviários (EFVM e FCA) atravessam a área, de modo interligado ao complexo portuário, rearticulando constantemente o interior da malha urbana, em função da dinâmica dos terminais do Porto de Vitória - detidamente os situados no município de Vila Velha - e das áreas de atividades retroportuárias de Cariacica e Vila Velha.

A alteração dessa dinâmica gera sérios impactos ambientais, levando o território à exaustão e ao esgotamento das condições de vida nessas localidades. Qual o novo lócus que vem sendo preparado para o deslocamento das atividades portuárias e retroportuárias de Vila Velha e Cariacica, quando as potencialidades econômicas deste território forem esgotadas para esses fins? São previstas as alternativas de ampliação de áreas portuárias por grandes aterros anexados ao setor portuário existente, e de deslocamento para o norte do Estado, pela expansão de Portocel, em Barra do Riacho.

A lógica da dinâmica das atividades portuárias sempre foi internacionalizada e de locação territorial estratégica, promotora das alterações de posicionamento de suas instalações e serviços, no interior do território nacional, regional e local. O que é novo nesta dinâmica é o recente processo de privatização das instalações portuárias, ocorridas no início da década de 90. A tendência de containerização de cargas do transporte marítimo de âmbito internacional e o aumento do porte dos navios reorganizam a dinâmica portuária, especialmente no que tange a previsão de cargas.

Abandona-se a projeção estatística de movimentação de cargas dos anos anteriores como referência de previsão de cargas, que passa a resultar da capacidade de competição e negociação entre os agentes operadores das instalações privatizadas - exportadores, importadores e armadores - para realização de investimentos em expansão e melhoria dos terminais portuários e infra-estruturas de apoio retroportuário, visando sempre atração de novas cargas.

O que se observa é o agenciamento local de uma extensa rede de infra-estrutura, um dos elos da cadeia de logística e de transportes de cargas impulsionada principalmente pela CVRD, tanto nos limites territoriais locais como nos prolongamentos regionais e globais.

Há amplas perspectivas de incremento do sistema de logística e infra-estrutura de transporte de cargas conjugado a movimentação portuária. Em especial pela efetivação da Ferrovia Litorânea Sul, em conexão com o Porto de Ubu, bem como pela construção das estradas de interligação do Porto de Capuaba à BR-101 e a BR-262.

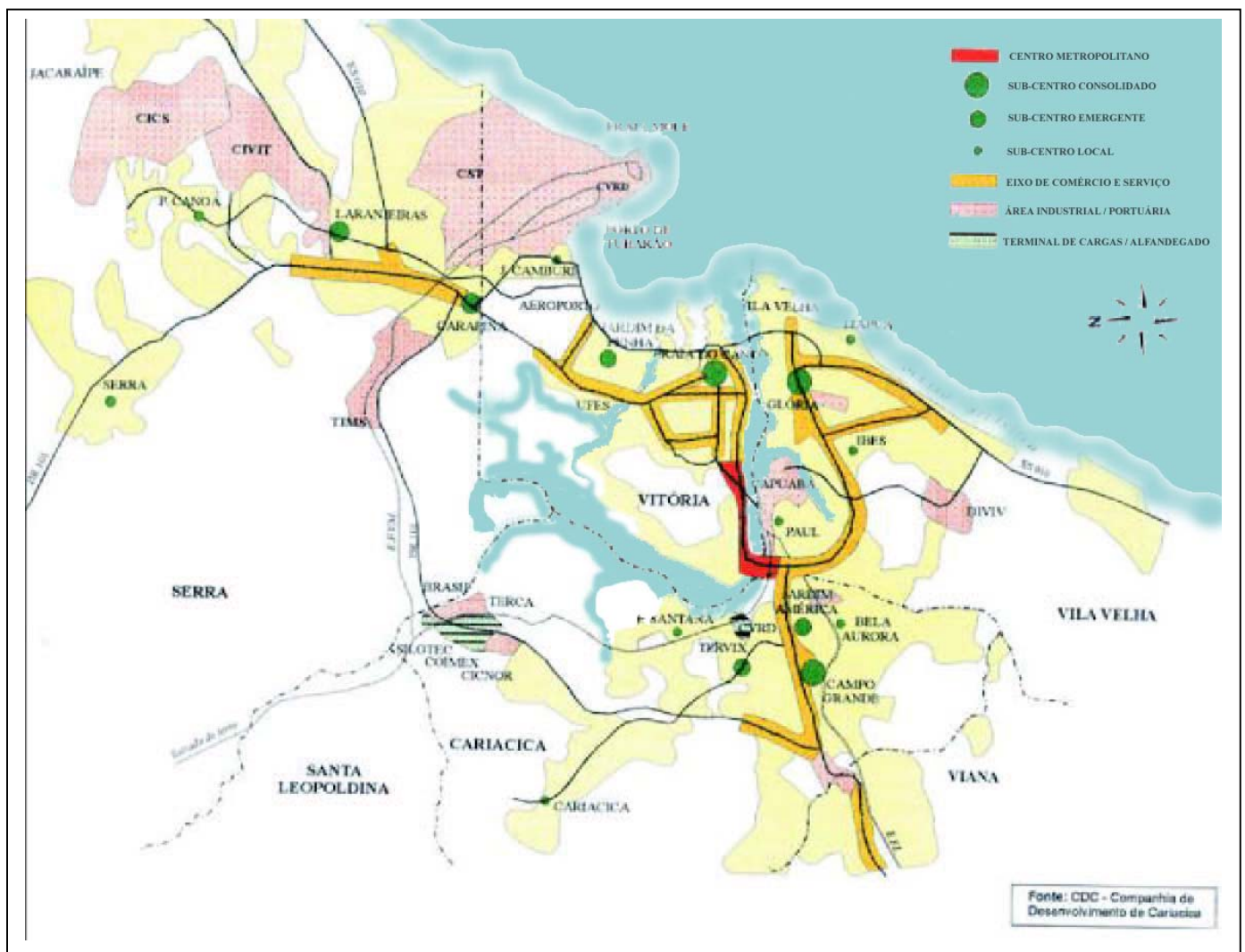
A intensificação do processo de metropolização da Grande Vitória gerado pelos grandes projetos que alavancaram o desenvolvimento industrial do Estado em fins dos anos 60, redefiniram a lógica de implantação das novas bases industriais da região metropolitana. A instalação do Porto de Tubarão, da CST e das usinas de pelotização da CVRD provocaram o deslocamento da atividade industrial para a região norte da Grande Vitória e o gradativo processo de desindustrialização da região sul.

Recentemente implantados, os Portos Secos (antigas Estações Aduaneiras de Interior) ampliaram as áreas de infra-estrutura de apoio às atividades portuárias situadas no município de Cariacica, que em conjunto com grandes áreas retroportuárias utilizadas para armazenagem e movimentação de cargas, modificam cada vez mais a dinâmica urbana de seu território. As instalações retroportuárias podem estar localizadas em áreas contíguas ou não ao porto, e funcionar como simples depósito de cargas ou terminal alfandegado. Prevalece no critério de escolha das áreas para instalação de atividades retroportuárias, a logística de transportes servida por sistema multimodal de ferrovia, rodovia, porto e aeroporto.

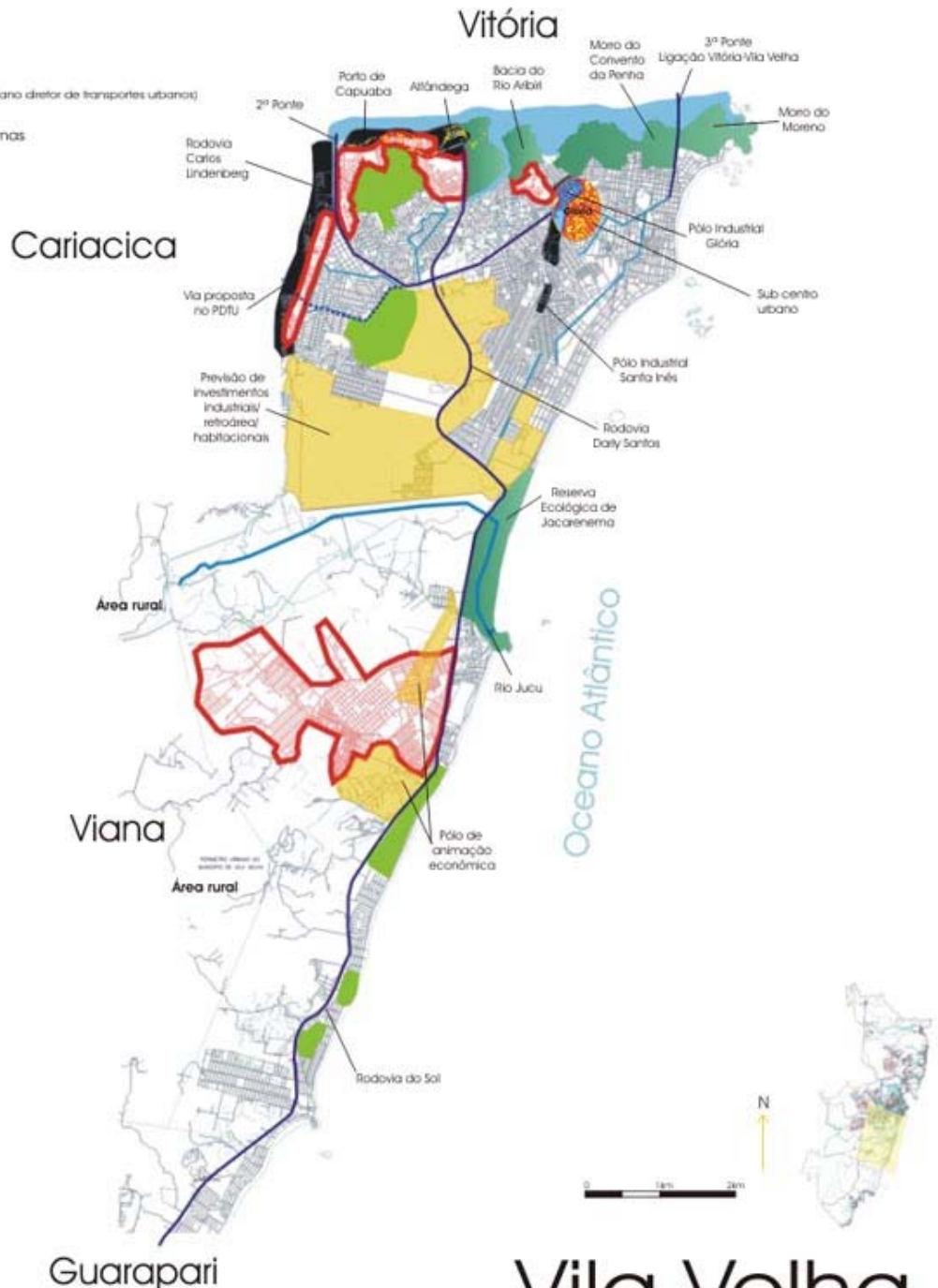
A especificidade funcional do município Cariacica de pólo de atividades de comércio e serviços retroportuários, indica o vínculo de seu perfil produtivo urbano com o sistema de transportes de cargas, articulado pelos terminais de carga e unidades de armazenagem, integrado à movimentação portuária do complexo portuário concentrado na Grande Vitória. O município de Cariacica é uma área com significativa tendência para atração e direcionamento de investimentos voltados para as atividades retroportuárias.

As extensas áreas operacionais vinculadas à dinamização dos fluxos de cargas escoadas pelos portos do complexo concentrado da Grande Vitória oferecem sustentação ao aumento da capacidade do sistema portuário em atender a novos mercados do comércio internacional, mediante a diversificação de produtos. O que requer, sob a ótica do agenciamento portuário, além do reaparelhamento e ampliação da infra-estrutura dos portos, a simplificação das operações, efetivando uma logística de transportes de operação multimodal competitiva – tempo, tarifa e segurança – em resposta às exigências solicitadas por cada tipo de carga.

Dentre as principais áreas operacionais ocupadas por armazéns e terminais retroportuários, destacam-se os depósitos de cargas do município de Cariacica, em sua maioria situados em área da CVRD. Esses depósitos de carga são utilizados por um conjunto de empresas em parceria com a CVRD, servidos diretamente pelo modal ferroviário da EFVM.












- Zona natural
- Área de proteção ambiental
- Área industrial consolidada
- Área industrial em desenvolvimento
- Área com previsão de grandes investimentos
- Área com baixo padrão de infra-estrutura urbana
- Cursos d'água canalizados
- Ferrovia
- Fluxos de cargas
- Vias previstas no PDTU (plano diretor de transportes urbanos)
- Sub Centralidades Urbanas

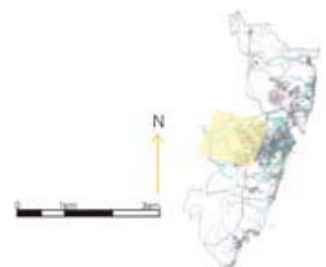
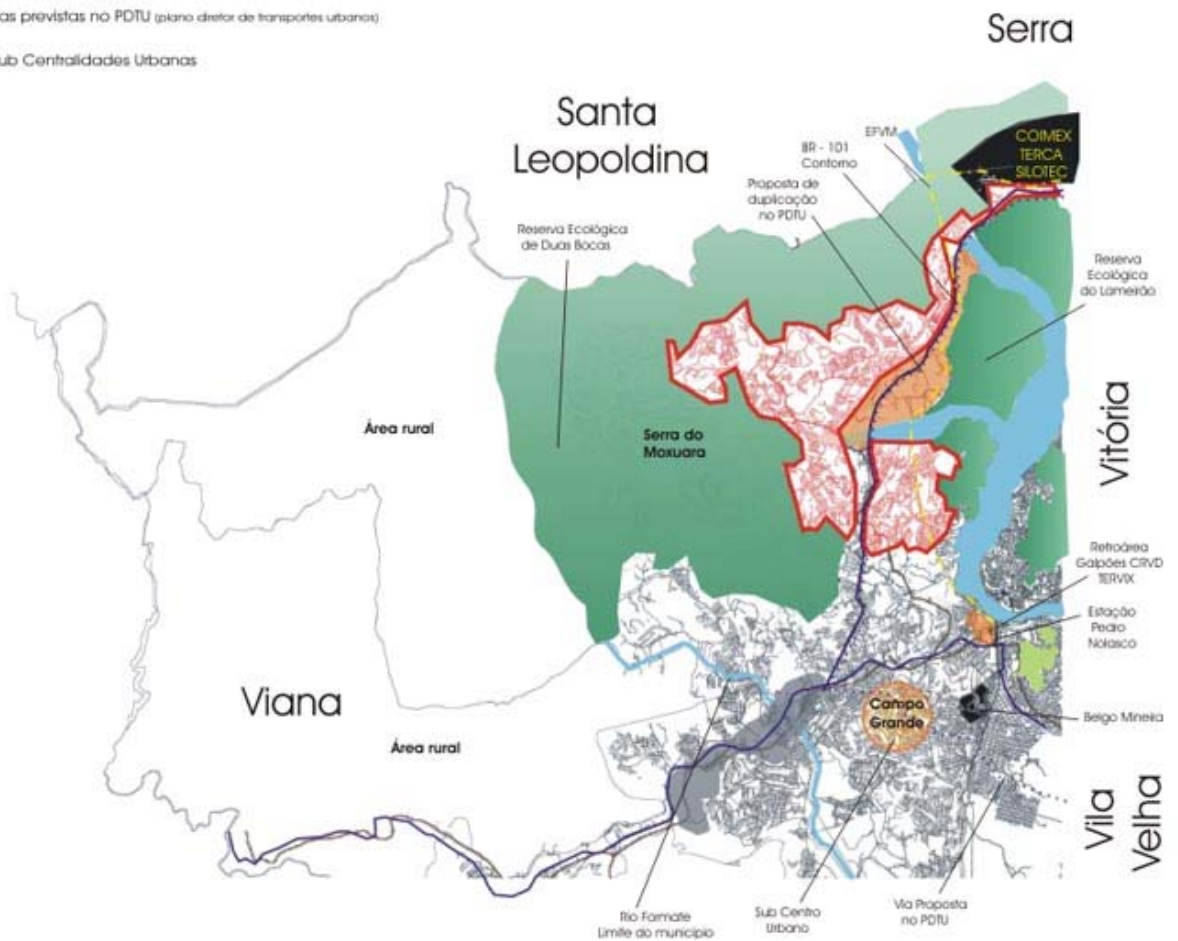


Vila Velha

aproximação territorial
MGES: um sistema infraestrutural



-  Zona natural
-  Área de proteção ambiental
-  Área industrial consolidada
-  Área industrial em desenvolvimento
-  Área industrial em esvaziamento
-  Área com previsão de grandes investimentos
-  Área com baixo padrão de infra-estrutura urbana
-  Ferrovia
-  Fluxos de cargas
-  Vias previstas no PDTU (plano diretor de transportes urbanos)
-  Sub Centralidades Urbanas



Cariacica

aproximação territorial
MGES: um sistema infraestrutural



Atualmente, além dos Portos Secos no município de Cariacica, a implantação do Terminal Industrial e Multimodal da Serra (TIMS), situado na região norte da Grande Vitória, reforça a configuração do dinâmico eixo de infra-estrutura de transporte multimodal, implantado às margens da BR-101 Contorno. Observa-se assim, que a vocação do município de Cariacica de espaço retroportuário estratégico, vem sendo construída por diversos agentes políticos e econômicos, capazes de viabilizar a implantação de novas plantas industriais, a reboque da dinamização da logística de transportes e do sistema infra-estrutural existente e em ampliação. Soma-se o fato de Cariacica ser servida por um sistema intermodal de transporte de cargas interligado ao Porto de Vitória e ao Porto de Tubarão.

A continuidade desse sistema é prevista pelo Plano Diretor de Transportes Urbano da Região Metropolitana da Grande Vitória, por meio do projeto da Ferrovia Litorânea Sul, com ramal ferroviário até o Porto de Ubu, em Anchieta, interligado a EFVM em Cariacica. O mesmo plano propõe, pelo lado oeste de Vitória, a construção de novas vias expressas e túnel – Corredor Oeste – de articulação metropolitana, interconectadas a proposta de quarta ponte de ligação entre Cariacica e Vitória.

Destaca-se a presença de grandes áreas vazias no território urbano de Cariacica próximo as áreas portuárias de Vila Velha, o que reforça o potencial estratégico da logística desse complexo e de suas áreas de reservas. Entretanto, a mesma dinâmica econômica gerada pela movimentação desse complexo portuário, impulsiona a geração de distorções de outras ordens, visíveis na configuração física e ocupação territorial de Cariacica. Resultando no agravamento da pobreza urbana, na progressiva queda das condições de urbanidade, no aumento da violência e das situações de tensão social. São notórias a carência de infra-estrutura urbana e social nos bairros, a precariedade dos serviços de saúde, educação e habitação, a ausência de esgotamento sanitário e o impacto ambiental.

Existem grandes vazios intersticiais a serem rentabilizados pela expansão da logística de transportes no território urbano de Cariacica, visando otimização das operações portuárias de comércio exterior e do transporte de cargas rodo-ferroviário, que em parte já são utilizados como zona retroportuária operada majoritariamente pela CVRD. Isso tende a permanecer como lócus de manutenção de áreas de reserva da empresa até o momento de deslocamento e conseqüente esgotamento das vantagens até então obtidas. Não por acaso, frente ao recente impasse quanto ao destino a ser dado para essas áreas, a Prefeitura Municipal de Cariacica com o patrocínio da CVRD – por meio do programa ‘Cidade Vale Mais’ - desenvolveu o Plano Estratégico de Cariacica 2003-2022.

Uma pergunta se impõe: Cariacica é uma cidade retroportuária para quem? E até quando? Trata-se de região de vocação portuária, retroportuária e industrial? Ou de vocação turística recreativa? Ou são apenas espaços que interligam lugares isolados e desprivilegiados em sua relativa autonomia, a mercê dos processos globais de reestruturação e reterritorialização econômica e urbana das cidades contemporâneas?