

## **CENTRO DA GRANDE VITÓRIA: VITÓRIA CONEXÃO**

### **Dados do insulamento econômico e social**

A ilha de Vitória transformou-se em vila em 1551 e foi modificando totalmente sua fisionomia por sucessivas gerações. Tendo o papel de cidade capital se afirmado desde o período republicano, como um lugar que acumula capacidade administrativa, recursos, bens e patrimônio. Vitória sempre foi a cabeça da região, o centro do poder e das decisões.

A estrutura da centralidade principal da cidade foi afetada pelo procedimento de projetar o centro para fora do "core" do urbanismo funcionalista (a partir dos anos 1980), pela expansão de migratória do mercado imobiliário e criação de subcentros.

Atualmente, o município (cerca de 89 km<sup>2</sup> ) possui 74 bairros espalhados pela ilha e região continental, apresentando áreas que se firmaram como centros comerciais locais, outras com aspectos de subcentros comerciais (inclusive fora do município) ou centros de negócios.

Pessoas residentes no município de Vitória - 292.304 habitantes

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2000



Fóton Imagens, 1999

Dados econômicos reafirmam a centralidade econômico-social do município de Vitória.

Vitória e Serra representam 68% do PIB total da região da Grande Vitória (38% e 30% respectivamente) que constitui, por sua vez, 58% do PIB total estadual. (IBGE/IPES, 1998/ Agenda Metropolitana, 2002)

Os Grandes Projetos da CVRD, da Aracruz Celulose, Samarco e CST inseriram a economia capixaba no contexto internacional. O PIB industrial passou a representar mais que um terço do total, o setor comércio e serviços bem mais que a metade, enquanto a agricultura não ultrapassa dos 10%. O novo padrão produtivo do Espírito Santo está consolidado desde os anos 1980, em grande parte, implantado na Região Metropolitana da Grande Vitória. Neste período, a economia capixaba tornou-se a sétima mais competitiva do País - com crescimento maior que a média brasileira.



Porto Capuaba e Centro de Vitória. Fóton Imagens, 1999

Em 2002, os estados do Rio de Janeiro e do Espírito Santo lideraram o crescimento da indústria na região sudeste, segundo dados divulgados pelo IBGE (2003). No Rio, a expansão foi de 10,1% e no Espírito Santo, de 12,9%. Nos dois estados, a indústria extrativo-mineral (petrolífera) levou à forte expansão.

No estado do ES, até 2005, há a perspectiva de muitos projetos públicos e privados serem executados, com investimentos estimados em

US\$ 7.4 bilhões. Os novos investimentos estão voltados para a indústria, energia, infra-estrutura portuária e serviços de comércio exterior, e deverão fortalecer as diversas áreas da economia do Estado. (ADERES/CREA-ES, 2003)

Das 150 maiores empresas situadas no Espírito Santo, 80,0% do total estão situadas na Região Metropolitana da Grande Vitória, sendo que os municípios de Vitória e de Serra ficam com 60,6% do número total dessas empresas. Isto é indicador da concentração econômica não só da RMGV no estado, como entre os municípios da Região. (FINDES – 2001. Agenda Metropolitana 2002)

#### Número das maiores empresas do Estado na RMGV

Municípios	Nº. de Empresas	RMGV/ES (%)
Cariacica	12	8,0
Guarapari	1	0,7
Serra	26	17,3
Viana	6	4,0
Vila Velha	10	6,7
Vitória	65	43,3
Total da RMGV	120	80,0
<b>Total do Estado</b>	<b>150</b>	<b>100,0</b>

Fonte: FINDES. 150 maiores empresas do Espírito Santo – 2001.

Vitória, segundo o Censo do IBGE de 2000, possuía 13.263 empresas atuantes em seu território e 150.649 pessoas ocupadas em unidades de trabalho locais.

Os indicadores referentes às finanças municipais referendam as disparidades entre os municípios que compõem a Região Metropolitana da Grande Vitória e do estado. A receita per capita do município de Vitória representa 5,34 vezes à de Cariacica, o município com menor arrecadação per capita. Em conseqüência, a capacidade de investimento de cada município é bastante diferenciada, ressaltando-se que o total de investimentos das prefeituras municipais apresentou um considerável crescimento entre os anos de 1997 a 2000. A RMGV fica, no ano de 2002, com 46,7% do total distribuído de ICMS pelo Estado, sendo que os municípios de Vitória e de Serra representam 75,3% desse total. (Angela Morandi & Maurício Sabadini - Agenda Metropolitana, 2002).

### Quadro comparativo da receita dos municípios da Região Metropolitana da Grande Vitória

(Em mil reais médios de 2001 - IGP-DI)

Município	Receita Tributária	IPU	ISS	FPM	QPM-ICMS	Receita Total
Cariacica	15.709,3	1.436,3	7.171,3	14.765,9	20.693,9	74.321,2
Fundão	910,3	208,1	357,4	2.279,6	2.284,9	8.487,5
Guarapari	14.293,6	3.306,5	3.038,5	7.044,9	4.682,7	37.365,9
Serra	33.300,1	4.148,5	19.296,9	14.592,4	75.527,2	158.903,5
Viana	2.194,1	333,6	768,8	5.746,5	7.039,6	22.594,5
Vila Velha	33.068,5	3.121,1	17.268,1	14.751,9	36.676,7	112.514,3
Vitória	100.748,2	12.335,0	67.438,6	26.565,1	138.037,4	344.405,1
RMGV	200.224,1	24.889,1	115.339,6	85.746,3	284.942,4	758.592,0
Espírito Santo	270.314,9	35.970,1	140.655,7	313.366,7	599.668,5	1.607.180,3

Fonte: Finanças dos municípios capixabas, 2002. Agenda Metropolitana, 2002

Em termos sócio-econômicos, uma pesquisa do IPES desenhou o mapa das desigualdades no ES:

- A renda per capita de Aracruz, Anchieta e Vitória para os demais 74 municípios;
- A oferta de equipamentos e serviços urbanos de Vitória para os demais 76 municípios;
- As finanças municipais de Vitória para os municípios de Aracruz, Anchieta e Guarapari e desses quatro para os demais 73 municípios;
- Os índices de qualidade social - IDS: saúde, educação, renda pessoal e violência de Vitória e Vila Velha para os demais 74 municípios;
- Disponibilidade de infra-estrutura para grandes e médios empreendimentos de Serra e Cariacica para Vitória e desses três para os demais municípios.

O litoral centro (até Linhares ao norte e até Anchieta ao sul) é o espaço geográfico

do Espírito Santo com os melhores índices de desenvolvimento. Em contraste, os

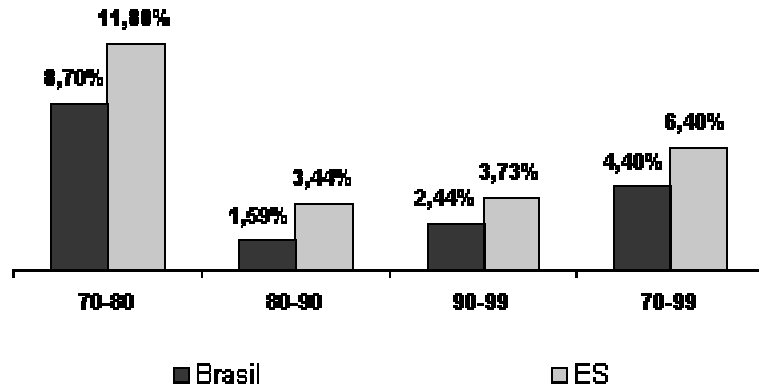
municípios localizados a noroeste e a sudoeste (hinterlândia) apresentam as maiores carências.

Mais da metade dos municípios apresenta IDS abaixo da média do Estado. Vitória, Vila Velha e São Roque do Canaã (no interior) são os únicos municípios que se encontram no grupo de IDS de melhor classificação. Ainda assim, os índices desses municípios estão bem abaixo do valor máximo atribuído ao IDS (1,000). Os altos índices de inseguri-

rança pública foram os principais responsáveis pelo comprometimento do valor do IDS nos municípios de Vitória e Vila Velha.

A comparação entre os aspectos econômicos e sociais franqueia o chamado "paradoxo capixaba" entre grandes índices de desenvolvimento econômico - o Espírito Santo cresceu mais que a economia brasileira durante as três últimas décadas - e baixos índices de desenvolvimento humano e social.

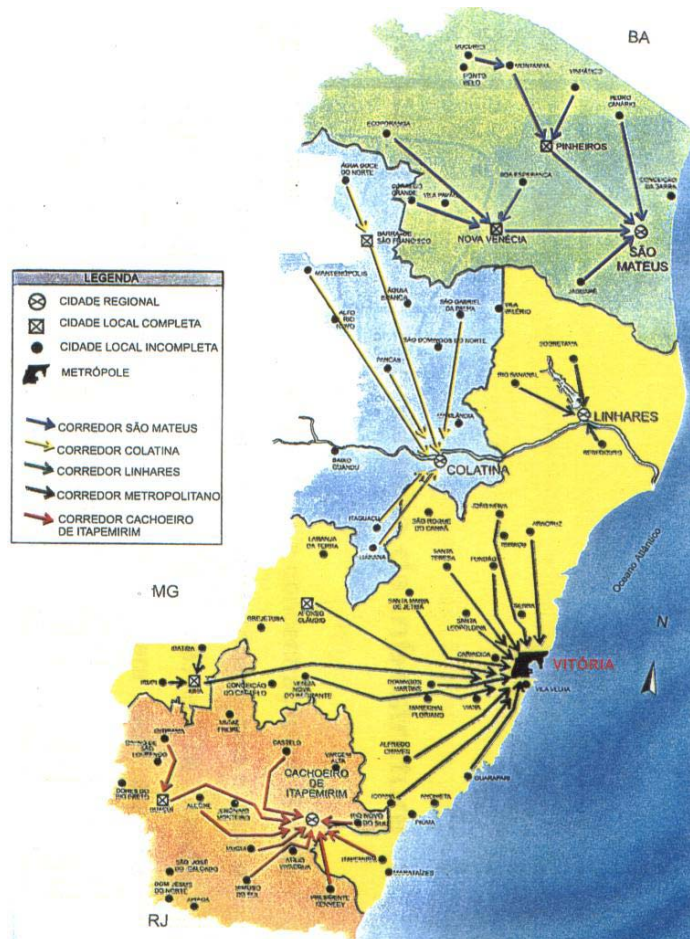
Taxa Anual Média de Variação do PIB do ES e do Brasil



Fonte: Angela Morandi & Maurício Sabadini, Agenda Metropolitana, 2002

### Mapa pólos regionais do Espírito Santo

Fonte: Eugênio Herkenhof. IPES. SEBRAE





Região Metropolitana da Grande Vitória. INPE, 1999

## **Insulamento geográfico e metropolização**

A realidade de contiguidade marítima, de cidade porto e de interface com mundos distantes tem estabelecido uma relação espacial mediante pólos e não como superfície contínua. Vitória tem constituído-se um pólo de atração que tem ignorado sistematicamente sua hinterlândia.

A situação geográfica de ilha englobada no continente foi atenuada pela técnica na construção de pontes. Mas isso não tem afetado o condicionamento insular de introversão e de fragmentação territorial cujo imaginário é reafirmado pela concentração de experiências e de projetos no lugar.

Porém, a dinâmica urbana dos últimos anos provocou a expansão do centro, a área metropolitana sofreu o adensamento das áreas existentes e ocupação dos vazios urbanos, reduzindo a descontinuidade do tecido urbano. Configuraram-se subcentros em outros municípios nas áreas de concentração de comércio e serviços, como Campo Grande (Cariacica), Laranjeiras e Jacaraípe (Serra).

A mancha urbana atinge grande extensão do município de Vitória; exceto as áreas muito íngremes como o Maciço Central, os topos rochosos dos morros e as áreas conservadas como os mangues do Lameirão, além da área do Aeroporto, no continente. Praticamente toda a expansão urbana foi executada a partir da transformação técnica da paisagem e sua desnaturação: aterro de mangues, dragagem do canal e desmonte de morros.

O espaço físico do município de Vitória está quase saturado, a ocupação em 1989 já se encontrava praticamente no limite, com exceção das áreas ao longo da Rodovia Serafim Derenzi, que apresentavam média e baixa densidade. (IPES, 2000)

Todo o município em 1989 disponibilizava poucas áreas vazias, quadro que se manteve em mais de 10 anos, destacando-se de forma mais representativa os localizados na Enseada do Suá, região da UFES, e o loteamento Santa Terezinha (vizinho do bairro Jardim Camburi, hoje em franca ocupação). Observa-se, porém, que a ocupação do município é caracterizada pela predominância de alta densidade (aproximadamente 90 a 100%), na década de 90, houve uma grande verticalização, principalmente nos bairros de Jardim Camburi, Mata da Praia e Praia do Canto.

A implantação do Sistema de Transporte Coletivo da Grande Vitória (TRANSCOL), pelo governo estadual, exerceu papel fundamental na expansão territorial e na diversificação do uso do solo, constituindo um dos principais indutores do crescimento da malha urbana. A nova mobilidade redefiniu as relações funcionais e intensificaram-se os aspectos complementares entre os vários municípios que compõem a região metropolitana.



Porto de Vitória e Escadaria do Governo Estadual. Foto Daniela Bissoli, 2001

A região metropolitana da Grande Vitória passou durante o período de 1980-2000 por transformações que consolidaram o seu caráter metropolitano, constituindo-se num dos elementos estruturantes do processo de desenvolvimento em curso no Espírito Santo.

Tanto quanto em outras áreas que superpõem sistemas infra-estruturais portuários, ferroviários e rodoviários, o centro principal desta região abriga parte do conjunto de instalações técnicas do sistema portuário e viário que está interposto com a urbe de tal forma que em alguns locais torna-se difícil distinguir a cidade e as instalações.





Porto de Vitória e Escadaria do Governo Estadual. Foto Clara Miranda, 2002

“Além desses sistemas de transportes, não se pode deixar de considerar, em adicional, os demais sistemas técnicos, como o sistema de abastecimento de água, o de energia elétrica, o de telecomunicações e o de gás, este adquirindo importância crescente como vetor estruturante de localizações de equipamentos consumidores de energia. Esses sistemas constituem a infra-estrutura econômica que, juntamente com o sistema habitacional e o apoio terciário, são atributos de peso da Região Metropolitana da Grande Vitória no seu desenvolvimento e atração de investimentos, podendo-se mesmo considerá-lo também como um dos Grandes Projetos do desenvolvimento do Espírito Santo”. (André Abe, Agenda Metropolitana, 2002).



Porto de Vitória e Praça Oito de Setembro, centro de Vitória. Foton Imagens 1999



Entrada de Navio na baía de Vitória, 2003. Fotos Rogério

## “O modelo arquipélago”

Planos Estratégicos são concebidos para a manutenção da tendência concentradora das atividades econômicas em Vitória, que implica na ênfase do “papel de Vitória enquanto espaço específico de conexão especializada”.

“Por conexão especializada entende-se atividades de inteligência (informações mercadológicas e estratégicas), de logística e também de operações de caráter mais especializado (serviços especializados de consultoria, apoio operacional etc.)”. (Orlando Caliman, Vitória do Futuro, 2002).

Este papel de “conexão” remete à sua ligação ao sistema de fluxos mundializado que funciona como um território em rede em que cada pólo se define como ponto de cruzamento e comutação de redes múltiplas (VELTZ, 1996). Este território se compõe a partir de uma composição de pólos que agregam fenômenos heterogêneos que se mantêm fragmentados fisicamente a maneira de um arquipélago.

As cidades que são o cérebro da economia global fazem parte deste “arquipélago”: Nova Iorque, Los Angeles, Chicago, Toronto, Montreal, Houston, Londres, Paris, Frankfurt, Munique, Stuttgart, Ransstad holandês, Copenhague, Milão, Roma, Madrid, Barcelona, Tóquio, Osaka, Xangai, Hong Kong, Cingapura, São Paulo, entre outras. Nelas localizam-se os principais centros de negócios mundiais, os núcleos das redes de comunicação e de informação, a sedes das grandes multinacionais industriais, financeiras e comerciais.

São ilhas grandes e pequenas de riquezas, fica excluído um número bem maior de cidades no arquipélago da pobreza.

A economia dos fluxos que o arquipélago da globalização difunde requer redes de infra-estruturas físico-espaciais e digitais, que mantenham a velocidade e a fluidez. Estas redes também possibilitam a criação de interdependências entre lugares; expandindo territórios e permitindo a constituição de sistemas.





Porto de Vitória. Foto Clara Miranda, 2000

Pode-se dizer que a dinâmica das infra-estruturas e a dinâmica dos espaços urbanos são subsidiárias, produzindo um campo de forças atrativas que se agiliza na superposição dos fluxos materiais (matéria-prima, bens) e imateriais (inteligência, serviços, gestão, lazer). A interação das infra-estruturas e o espaço da cidade é objeto de favorecimento da localização, cujo princípio organizador visa mais do movimento do que a fixação, o que a determina é a capacidade de conexão e comutação com outros lugares.



Porto de Vitória, área da Flexibras, Foto Yuri Loureiro

As redes de infra-estrutura encontram-se descentralizadas pelo território e são gerenciadas e otimizadas pelas redes de informação e pela logística. As redes de informação são difusas, caracterizadas pela flexibilidade, pela horizontalidade e comunicação. A logística baseia-se sobretudo nas tecnologias de intercâmbio da informação e da circulação (transportes).

As teias físico-espaciais formadas pela infra-estrutura cumprem funções operacionais específicas dos fluxos enquanto as múltiplas e complexas interações ocorrem nas cidades, onde funcionam as bases técnicas (logística) e as dinâmicas de configuração das cadeias produtivas. A cidade faz a conexão entre as redes técnicas com as redes sociais.

O território das redes das instalações da infra-estrutura já foi superado por um território em rede que é desenhado pela circulação e não propriamente por sua materialidade. A meta não é a produção mas a operacionalidade e o fluxo.

Verifica-se que os nós das redes físicas de infra-estrutura tendem para funcionalização e operacionalidade com pouca capacidade de diferenciação espacial. Se inúmeras e distintas conexões de redes tecnológicas coabitam no mesmo território, configuram um espaço de "arquipélago", cujas "ilhas" interagem nas redes de convergências e divergências que ligam específicos segmentos de mercados, cadeias produtivas e comerciais heterogêneas. O conceito de rede como conjunto de nós interconectados enfatiza a conexão (e não um simples nó) que requer um espaço intensivo de relações sociais, que podem agregar valor e competências.

Estão detectadas duas dinâmicas geopolíticas no quadro transnacional: a fusão - integração internacional de blocos econômicos e comerciais, e a fissão de individualidades étnicas, culturais, religiosas, das quais decorre uma individuação ampla.

No desenvolvimento das economias urbanas mundiais, destacam-se duas dinâmicas: a nova "centralidade" das cidades que conseguem inserir-se nos sistemas e constituir-se centros de controle econômico e informacional (geralmente próximos à interconexão dos sistemas de transporte) e, ainda, uma tendência paralela, a "descentralização" dos serviços de rotina para fora das grandes cidades, atividades que exigem pouca informação, menor agregação de valor.

Verifica-se um processo de qualificação das cidades que fazem o papel de conexão, que contradiz a uma associação entre globalização e indiferenciação espacial irrestrita. Pelo contrário, está em processo uma redefinição de hierarquias espaciais e "é preciso entender quais são as lógicas e os pontos críticos da outra face: os processos de reterritorialização". (CFCH)

No sentido em que a escala de conexão é transnacional, a abrangência da centralidade se amplia, atingindo todo o município e região de entorno, inserindo-se na problemática da metropolização, que diz respeito à concentração territorial crescente de população, atividades, riquezas.

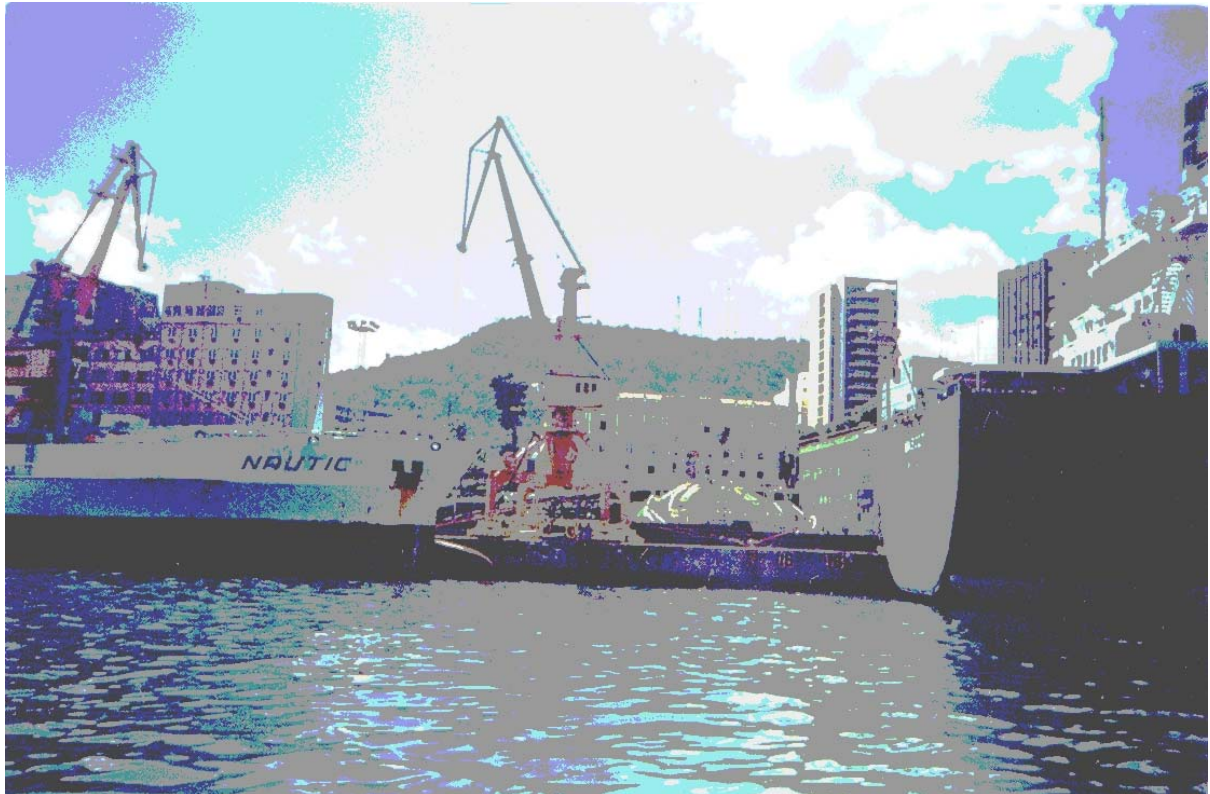
A gestão de um sistema complexo como a metropolização solicita a integração vertical e horizontal entre interesses e políticas dos vários municípios que compõem a região metropolitana e o reconhecimento da interdependência e complementaridade entre estes. A utilização

de conceitos transversais entre planos e projetos que abrangam este território.

Contudo os interesses políticos têm prejudicado as possibilidades de cooperação e sinergia entre os municípios da região metropolitana da Grande Vitória.



Centro de Vitória. Fotón Imagens 1999



### **Estratégias de centralização**

O centro principal de Vitória concentra aspectos funcionais produtivos: há o porto, é servida de infra-estrutura, localiza algumas instituições e corporações; há trabalho e tráfego (indicando sua centralidade)<sup>1</sup>. O centro da cidade possui uma população flutuante de 221 000 pessoas e uma população domiciliada de cerca de 60 000 habitantes. Ainda acumula 41% dos empregos da região, sendo o ponto comercial mais tradicional do Espírito Santo, onde aproximadamente 130 mil pessoas circulam diariamente. Não obstante, o centro demonstra claros sinais de desestruturação espacial e social. Isto evidencia a retirada de recursos financeiros, comerciais e de status social, desfavorecendo-a como localização, sobretudo se considerando a acessibilidade

Na cidade do urbanismo funcional a centralidade única foi substituída pela policentralidade funcional, divisão entre centros de negócios, administrativos, comerciais em várias escalas. Na cidade global, a centralidade multifuncional retorna à cena, pois demonstra capacidade de absorver funções estratégicas requeridas para conexão transnacional.

Atualmente, o centro principal de Vitória vem sofrendo interferências da economia mundial no seu processo de “centralização das interações” e de “descentralização das operações”.

---

<sup>1</sup> Pesquisa origem-destino da CETURB-GV. Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana da Grande Vitória.





O planejamento estratégico articulado pela prefeitura de Vitória objetiva-se a conectar o município na economia global, mediante, entre outros projetos urbanos o Projeto Terra, por exemplo, que trata da formalização de áreas

informais da cidade que se tornam menos densas após as intervenções.



Projeto Terra. Bairro de Santo Antônio. Depois da intervenção. Antes da intervenção. Foto PMV/ Humberto Capai/Foton

O Porto, que havia estado alheio aos problemas urbanos do centro, integra-se às operações de revitalização do centro<sup>2</sup>, articulando-se com o Porto de Barra do Riacho (PortoCel em Aracruz) para projetos de futuras expansões.

O investimento na revitalização do centro pela Prefeitura visa estimular o retorno da geração de riqueza e das classes sociais que se evadiram do centro. A situação de desestruturação espacial atual compromete o desempenho econômico e a eficácia de toda a cidade. A requalificação desta área pretende convertê-la novamente em "centralidade urbana" e elemento de dinamização da economia do município.

---

<sup>2</sup> A tendência é do quadro das cidades mundiais o porto, que no período industrial era autônomo em relação à cidade, redescobrir a cidade e vice-versa. In. MEYER, 1999

As ações do planejamento do Município de Vitória almejam uma posição de “ilha” (das pequenas) para Vitória no arquipélago virtual da globalização. Centros com alta capacidade de conexão são imprescindíveis ao funcionamento dos sistemas transnacionais.

A fragmentação e difusão da globalização não atingem fundamentalmente a vocação dos lugares, e economicamente, as cidades continuam a possuir uma posição estratégica. Aquilo que faz diferença é o que pode compor na economia mundial determinando sua inserção, sua participação nas interações (SASSEN; BOURDIN).

Na exigência de mobilidade, o local acaba sendo “eleito” em virtude de sua posição estratégica como fator de organização e estruturação na captura, geração e valorização de fluxos e também por sua competência tática de adaptação às indeterminações não programadas, seguindo a vicissitude dos mercados consumidores.

### Principais rodovias, ferrovias e portos do Estado do Espírito Santo



Agenda Metropolitana, 2002

O Estado do Espírito Santo é o sexto exportador e o quarto maior importador do Brasil, sendo responsável por cerca de 10% da receita cambial do país. É o estado que apresenta maior grau de abertura da sua economia para o exterior. O coeficiente de abertura é medido pela relação entre o valor total das importações ou exportações sobre o PIB: total de importações 39, 8% e exportações 27, 2%, enquanto a região sul, que apresenta maiores graus de abertura econômica estes números correspondem a 12,7% e 15,04%, respectivamente, dados que asseveram a vocação do ES para o comércio exterior (SINDIEX, 2003).

A capacidade logística e política concentrada em Vitória acaba por atrair os lucros regionais deste processo de abertura econômica internacional. Neste ponto ressalta-se a importância de ler e mapear o processo de reterritorialização de Vitória como centro da aglomeração da região da Grande Vitória, ou seja a maneira de como se constroem o local como conexão, centro das interações e comutações.

### Texto Clara Luiza Miranda, julho 2003

#### Referências:

- AGENDA METROPOLITANA. Vitória, ES: AVEREM, 2002
- ASCHER, François. *Metapolis, Acerca do Futuro da Cidade*. Oeiras: Celta, 1998.
- BOURDIN, Alain. *A questão Local*. Rio de Janeiro: DP&A, 2001
- CADERNOS SINDIEX, V. 3. Vitória, ES, 2003
- COCCO, Giuseppe (org.). *A cidade estratégica: novas retóricas e velhas práticas no planejamento do Rio de Janeiro: a impostura do porto de Sepetiba*. DP&A Editora, 2001.
- CETURB-GV. *Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana da Grande Vitória. Como anda nossa gente*, Vitória: CETURB: IPES: Governo do ES, 1999
- CFCH. Um discurso equivocado: o que é a economia mundial da circulação?. [www.cfch.ufri.br](http://www.cfch.ufri.br)
- IPES. Instituto de Apoio à Pesquisa e ao Desenvolvimento Jones Santos Neves. *IDM-ES. Índice de desenvolvimento Municipal do Espírito Santo*. Vitória, ES, 2000
- \_\_\_\_\_. *Índice de desenvolvimento Urbano*. Vitória, ES, 2000
- \_\_\_\_\_. *Índice de desenvolvimento Social*. Vitória, ES, 2000
- MEYER, Hans. *City and Port*. Amsterdam: International Books, 1999
- PMV. *Vitória do Futuro 2002*. Vitória, ES, 2002
- RAMONET, Ignacio. *Geopolítica do Caos*. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 1998
- SASSEN, Saskia. *As cidades na Economia Mundial*. São Paulo: Nobel, 1999
- TECHNIKO'S Consultores Associados. 5 Vantagens competitivas do estado do Espírito Santo In. *Aspectos técnicos da implantação de uma refinaria no Espírito Santo*. Vitória, ES: ADERES: CREA-ES, 2003
- VELTZ, Pierre. *Mondialisation, villes et territoires: l'économie d'archipel*. Paris: PUF, 1996



Foto Darlen Machado