

SUL DA GRANDE VITÓRIA: PLATAFORMA TERRITORIAL INTERURBANA

A criação das novas 'periferias interiores', em oposição às típicas periferias externas formadas majoritariamente por bairros populares, indica a configuração de 'outras' áreas urbanas - zonas de reserva - dentro da mesma cidade ou no seu transbordamento imediato. A dicotomia centro-denso versus periferia-dispersa se desfaz mediante o processo de periferização interna das cidades atuais, onde as imediações dos centros metropolitanos são formadas por enormes vazios intersticiais, em parte, como consequência do abandono das infra-estruturas de fundação das cidades, frente à dinâmica de metropolização intensiva em que foram submetidas mais recentemente. Quase sempre são áreas percebidas como o fim físico das cidades.

O setor portuário de Vila Velha e suas áreas adjacentes de uso ferroviário e retroportuário em Vila Velha e Cariacica, situados em faixa linear de territórios limítrofes a Baía de Vitória e a densas áreas de uso residencial; e a extensa área de aterros situada em território de orla contíguo ao Centro de Vitória; configuram a demarcação aproximada do campo abordado como periferia interior ao sul da Grande Vitória. São parcelas de territórios marcados pela tensão entre espaços de acessibilidade quase nula, baixa densidade, ausência de urbanidade, tendência ao suburbano, intenso movimento de tráfego de cargas, mesclados por atividades de baixa e alta produtividade.



Fonte: Foton

A demarcação de fronteiras territoriais por intermédio das águas da Baía de Vitória é simultaneamente a demarcação dos proprietários lindeiros e dos limites institucionais administrativos entre as cidades de Vitória, Vila Velha e Cariacica. Constitucionalmente, os corpos d'água são propriedade do Estado e suas margens são de proprietários diversos, protegidas por Lei, caracterizadas como *área não edificandi* e reconhecidas como áreas ambientalmente frágeis. De fato e em geral, ou são áreas de expansão da ocupação informal – favelas e loteamentos irregulares - a margem da Lei, ou são áreas de reserva para localização de atividades economicamente produtivas e eficientes. O campo territorial em foco não foge a essas regras, entretanto, ao diagnosticá-lo, adota-se pressupostos não convencionais, fora do padrão e do modelo de diagnóstico urbanístico usual. Trata-se da tentativa de elaborar um 'diagnóstico crítico' não circunscrito por normativas e delimitações territoriais institucionais, e sim agenciado por dispositivos experimentais de gênese conceitual, que tomam a cidade como 'campo de forças' em processo de reterritorialização constante. Por ora, dispõe-se de breve introdução a esse diagnóstico.

Em meio a uma trama urbana consolidada e diversificada em forma e uso sócio-econômico, tem-se a configuração de 'ilhas de vazios' ou de 'desertos urbanos', que em certas situações, indicam os antigos territórios dos espaços urbanos industriais, atualmente rearticulados pela logística e infra-estrutura de transportes de cargas, por intermédio de operações interconectadas entre o sistema portuário, ferroviário e rodoviário sul da Grande Vitória. A constante modificação desses sistemas gerou ao longo do tempo, situações críticas de conexão territorial interurbana entre Vitória, Vila Velha e Cariacica, resultantes, sobretudo, de uma série de intervenções de infra-estrutura urbano-portuária e de transportes. De efeito perverso - sob a ótica ambiental e urbana -, em sua maioria, essas intervenções decorrem de decisões políticas nem sempre acertadas. Muros, linhas férreas, pátios e estações ferroviárias; rodovias, avenidas, ruas, pontes, elevados e terminal rodoviário; praias, ilhas e parques; cais e aterros de expansão portuária e urbana compõem os objetos físicos registrados na materialidade urbana de pontos críticos visíveis nas três cidades, em meio aos distintos núcleos de moradia que conformam seus bairros. Importa, para o escopo deste diagnóstico, tentar descrever em simultâneo, uma 'outra' materialidade não fixada nos objetos isolados, e sim evocada nos processos globais extraídos da relação fluida e não visível entre os objetos fora do seu campo territorial imediato.



Sem qualquer preocupação de adequação ambiental, observa-se, pela evolução da mancha de ocupação e da expansão urbana da área via aterros sucessivos, o intenso processo de degradação e modificação brutal do sítio original que conformava a área. A maior parte dos bairros cresceu mediante ausência de políticas públicas de urbanização, 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.



Década de 70



Década de 80

A problemática urbana das áreas portuária, ferroviária e retroportuária do território de Vila Velha reside, por um lado, na operatividade dos fluxos de cargas do sistema rodo-ferroviário inserido na malha urbana, por outro lado, na degradação ambiental de extensa área do meio urbano-natural.

Esse sistema rodo-ferroviário funciona articulado ao complexo urbano-portuário de Vitória, na base continental de Vila Velha, detidamente nos Cais de Paul e Capuaba. Impulsionado nos anos 70, Capuaba é implantado como terminal portuário estratégico do Programa dos Corredores de Transporte para Exportação, no contexto do I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND). De atuação integrada a programa de âmbito nacional, com perspectiva de operar como suporte à exportação de produtos advindos da região central brasileira - por intermédio do Corredor Centro Leste - o Terminal de Capuaba tem na sua gênese o perfil de 'porto-laboratório', sendo adequado, expandido e modificado ao longo do tempo em função da exigência econômica de cada época.





Importa registrar que a mesma dinâmica econômica globalizada que incrementa as operações portuárias do não mais terminal, e sim complexo portuário de Capuaba (Cais de Capuaba, Terminal da Cia Portuária de Vila Velha/ CPW e Terminal Portuário de Vila Velha/ TWV) até os tempos atuais, 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 situação ambiental não é menos crítica. O embate travado na ocupação de áreas de proteção ambiental – especialmente na devastação da vegetação dos manguezais e dos recursos hídricos da Baía de Vitória e da foz do Rio Aribiri – para uso portuário e retroportuário das grandes empresas e para fins de uso de habitação informal, produz tanto um quadro crítico de pobreza urbana típica das ocupações irregulares em áreas ambientais frágeis, como um quadro de impacto urbano e ambiental profundo, advindo das obras e ocupações regulares de áreas para expansão do porto e infra-estrutura das atividades retroportuárias de Vila Velha.

A configuração urbana de ponto nodal de extensa rede de infraestrutura urbano-portuária, de transportes e de lugar de acesso aos principais corredores de transportes da Grande Vitória é dominante. Talvez um dos motivos geradores, produtores e mantenedores dos espaços vagos e subutilizados da área, que mesclados aos espaços em uso, indicam a coexistência de áreas abandonadas desocupadas - em estado de obsolescência propriamente - e de áreas funcionais de intensa produtividade, vide indicativos das tabelas do setor portuário e do quadro das empresas concessionárias do setor retroportuário de Vila Velha. Registra-se, atualmente, a completa saída da CODESA (Cia Docas do Espírito Santo) da operação portuária, inclusive nos cais de uso público.

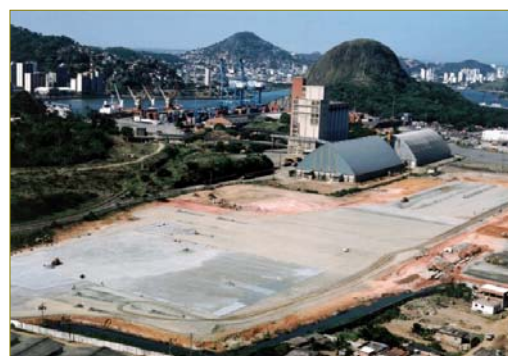
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS - TERMINAIS PORTUÁRIOS DE VILA VELHA
(Em toneladas)

Terminais e empresas operadoras	Cargas principais	1998	1999	2000	2001
Cais de Capuaba - CODESA	Prod agrícolas e carga geral	2.355.623	824.579	1.133.594	917.913
Terminal de Vila Velha – TVV – CVRD- arrendado desde setembro 98	Contêineres, mármore, granito e carga geral	354.993	1.489.673	1.773.224	1.586.897
Peiú –OTTO ANDRADE – arrendado desde janeiro 99	Granéis sólidos		409.746	527.599	270.785
Terminal de Granel Líquido – TA OIL e FRANEL - arrendado	Petróleo e álcool	301.520	210.506	168.601	122.589
Cais de Paul – CVRD - arrendado	Ferro gusa	1.739.679	1.845.887	2.081.203	1.838.232
Companhia Portuária Vila Velha – CPVV – COIMEX NATIVA - privativo início de operação em novembro 2000	Supply boat			29.377	124.352
Total		4.751.815	4.780.391	5.715.598	4.860.768
Cais CODESA em Vitória e Vila Velha		5.385.051	5.389.357	6.365.725	5.575.564
% de Cargas nos Cais da CODESA		88.2	88.7	88.7	87.2

(fonte: CODESA - Relatório de gestão 2001)

RETROÁREAS ARRENDADAS PELA CODESA EM VILA VELHA

ARRENDATÁRIO	LOCALIZAÇÃO
Hiper Export – Terminais Retroportuária Ltda	Cais de Capuaba
Companhia Portuária de Vila Velha	Cais de Capuaba
Polimodal Transportes e Serviços Ltda	Cais de Capuaba
Rhodes S/A	Área descoberta no Cais de Capuaba
Tecn-Grãos Armazéns de Vitória Ltda	Cais de Capuaba



(fonte: CODESA - Relatório de gestão 2001)



Elemento chave na dinamização do movimento de cargas portuárias da região metropolitana, a plataforma territorial interurbana sul, requer desde os primórdios de sua ocupação - sempre sob a ótica das vantagens econômicas locais que oferece e de seu perfil produtivo - constante reaparelhamento de seus terminais portuários, ferrovias e rodovias. Representa até fins dos anos 60, junto ao núcleo urbano central da Grande Vitória - situado na capital administrativa de Vitória - o lugar emblemático da modernização econômica e urbana da Grande Vitória. Diversos fatores condicionam a passagem de lugar emblemático para problemático, tanto no seu perfil produtivo portuário-industrial como no nível de urbanidade do território. Em tempos recentes, tem sido retomado o seu papel de lugar estratégico outrora emblemático, funcionando como uma provável plataforma de sustentação territorial para as novas tendências de crescimento econômico da região sul da Grande Vitória, aonde uma nova reestruturação urbana vem sendo esboçada.

Poucas são, de fato, as iniciativas de valorização urbana do território, exceção feita a ações pontuais - dos anos 90 em diante - de implantação do Museu da Vale do Rio Doce, no bairro de Argolas em Vila Velha, e do Projeto Terra da Prefeitura Municipal de Vitória, nos bairros da Grande Santo Antônio. Ainda há presença de quadras inteiras vazias e de terrenos baldios que não tiveram ocupação anterior. Ao se verificar, ainda que parcialmente, os planos e/ ou decisões de investimentos para a área - foram considerados o 'Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana da Grande Vitória' (PDTU 2001), o 'Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos de Vitória e Barra do Riacho' (PDZP 2001) e o Plano Estratégico 'Vitória do Futuro' de 2002 (PMV) - observa-se o indicativo de reestruturação do sistema de transporte e movimentação de cargas, com alteração significativa nos fluxos de cargas que transitam na região sul da Grande Vitória e o efeito/ impacto frente às atividades e uso do solo. Esses indicativos são estratégicos, em especial, por compatibilizar de modo direto as diretrizes dos distintos planos com a previsão de ampliação e remodelação do Porto de Vitória. Como visto, trata-se do complexo urbano-portuário inserido nas margens do canal da Baía de Vitória, implantado em Vila Velha e Vitória, vide a proposta de aterros do PDZP 2001.

Plano de expansão Porto de Vitória
FONTE: PDZP 2001

Pelo exposto, o sul da Grande Vitória, tomado como situação crítica de extensa plataforma territorial interurbana, conectada e expandida em territórios das cidades de Vitória, Vila Velha e Cariacica, 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 (E.F.Vitória-Minas e E.F.Centro Atlântica) atravessam sua área, de modo interligado ao complexo portuário concentrado da Grande Vitória (Portos de Vitória, Tubarão e Praia Mole), rearticulando constantemente o interior da malha urbana, por intermédio 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, quase sempre, sérios impactos ambientais, levando o território à exaustão e ao esgotamento das condições de vida nessas localidades. A redução dos impactos em ambiente urbano desta natureza, somente ocorre quando a rentabilidade dos investimentos não mais prevalecer neste território, deslocando-se para outro. 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? O que vem sendo previsto para reestruturação urbana do território no âmbito de sua reconversão integrada aos moldes dos padrões institucionais de revitalização urbana? As pistas podem ser intermediadas pelos indicadores do 'Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos de Vitória e Barra do Riacho' (PDZP 2001), tanto na previsão de ampliação de áreas portuárias por grandes aterros, anexados ao setor portuário continental do Porto de Vitória, em Vila Velha, como na aposta de uma situação futura, de esgotamento gradual e limitação física desse território, com previsão de seu deslocamento para o norte do Estado, em função do mega Plano de Expansão de Portocel, em Barra do Riacho, município de Aracruz, vide ilustração do projeto de expansão. Por fim, ainda nos termos do PDZP 2001, destaca-se a recomendação de estudos de viabilidade de revitalização urbana - via ação entre a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e a Prefeitura Municipal de Vila Vela (PMVV) - de parcela da área frontal ao Museu da Vale do Rio Doce, junto ao território do atual Terminal de Granel Líquido, a ser transferido futuramente do local.



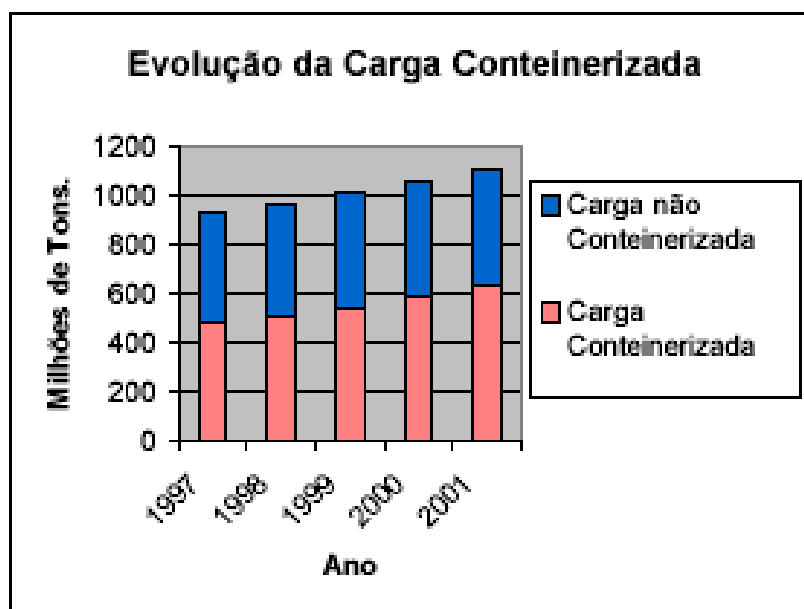
Plano de expansão Portocel - FONTE: PDZP 2001

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 e incide na plataforma territorial sul da Grande Vitória, é o recente processo de privatização das instalações portuárias, ocorridas no início da década de 90. As diretrizes para expansão dessas instalações no Estado, ainda sob a ótica do 'Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos de Vitória e Barra do Riacho' (PDZP 2001) indicam como a tendência de containerização de cargas do transporte marítimo de âmbito internacional e o aumento do porte dos navios, reorganizam a dinâmica portuária em todos os seus níveis de escala - mundial, nacional, regional e local - especialmente, no que tange a projeção/ 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 – titulares, 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.

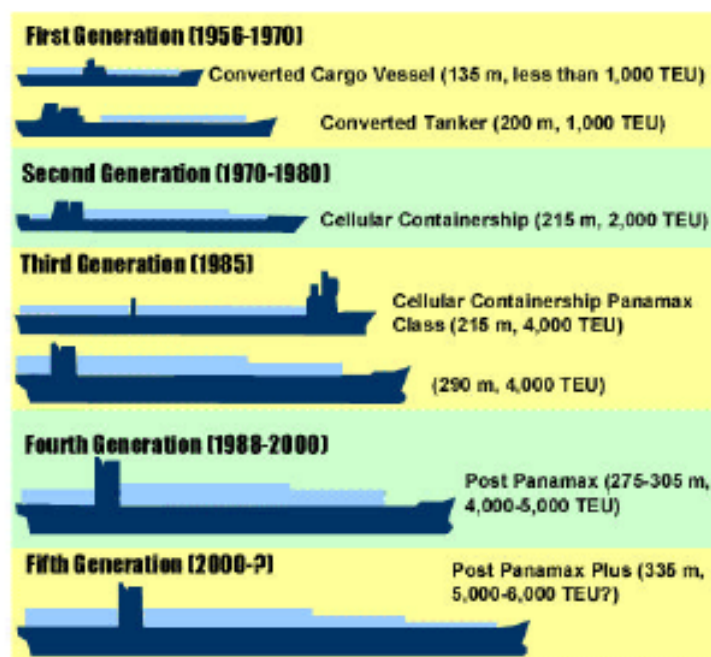
EVOLUÇÃO DA CARGA CONTEINERIZADA

	1997	1998	1999	2000	2001
Carga Containerizada	477	500	542	582	628
Carga não-Containerizada	445	482	467	469	474

Source: Drewry Shipping Con Ltd, partially derived from UNCTAD



Fonte:PDZP-2001

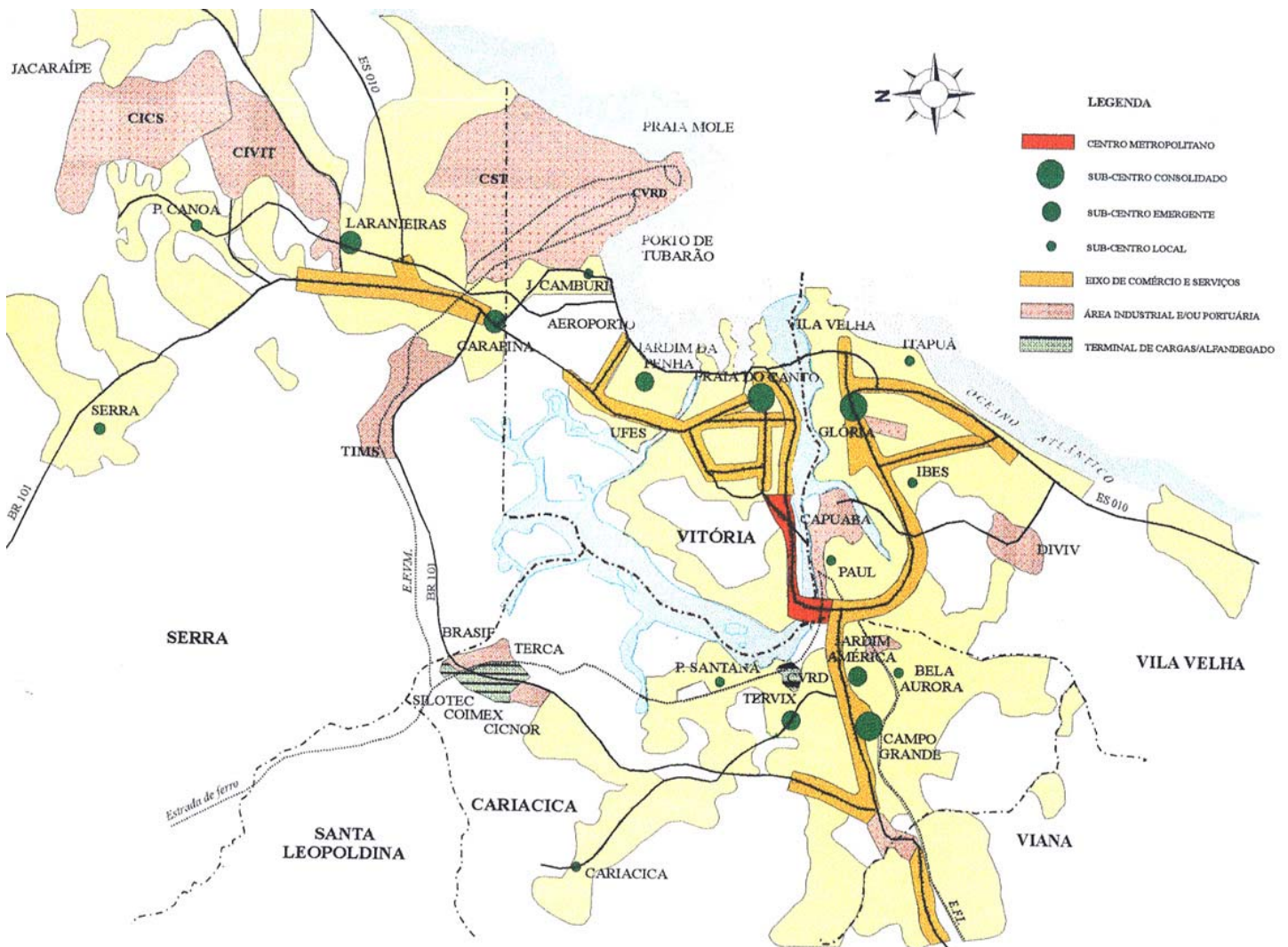


Fonte: PDZP-2001

De fato, o que se observa na atualidade, é o agenciamento local de uma extensa rede de infra-estrutura, identificada funcionalmente como um dos elos de uma potente e estratégica cadeia de logística e de transportes de cargas, impulsionada principalmente pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), tanto nos limites territoriais aqui circunscritos, como nos prolongamentos desta dinâmica em esferas geográficas distintas, ampliadas regionalmente e de inserção global.

Nos termos do 'Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana da Grande Vitória' (PDTU 2001) e do 'Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos de Vitória e Barra do Riacho' (PDZP 2001) 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 proposta da Ferrovia Litorânea Sul do Espírito Santo, em conexão com o Porto de Ubu operado pela Samarco Mineração, no município de Anchieta, bem como construção das estradas de interligação do Porto de Capuaba à BR-101 Contorno e a BR -262 (corredor leste oeste). Além da proposta de duplicação da BR-101 em seu trecho de contorno da região metropolitana (corredor norte sul). Destaca-se que o eixo dessa rodovia federal atravessa o Espírito Santo no sentido sul (RJ) - norte (Ba), articulando a rede de rodovias federais e estaduais pavimentadas que atendem a todo o complexo portuário da costa do Estado.

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 nos anos subseqüentes, a lógica de implantação das novas bases industriais da região metropolitana. A implementação do Centro Industrial de Vitória (CIVIT), a instalação do Porto de Tubarão, da Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST) e das usinas de *pellets* de minério de ferro da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) gerou o deslocamento da atividade industrial para a região norte da Grande Vitória e o gradativo processo de desindustrialização da região sul. O município de Serra ao norte e o de Cariacica ao sul, configuram os pólos territoriais dominantes do processo de deslocamento industrial ocorrido na região da Grande Vitória.



Fonte: CDC - Companhia de Desenvolvimento de Cariacica

Recentemente implantadas, na segunda metade dos anos 90, as Estações Aduaneiras de Interior (EADIs) COIMEX, SILOTEC e TERCA – *dry port* - ampliaram o quadro das 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, podendo funcionar como simples depósito de cargas ou terminal alfandegado. Esse último possui representação da autoridade aduaneira, exercida pela Receita Federal, por meio de controle fiscal *in loco*. 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.



No contexto atual, 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 (Vitória, Tubarão e Praia Mole). O Porto de Vitória delimita o entendimento desse sistema pela proximidade e situação limítrofe ao município de Cariacica. No passado, o sistema de transporte de cargas e as atividades portuárias intervieram na configuração urbana da Grande Vitória e determinaram o comércio exterior como principal via de crescimento econômico do Estado. Atualmente, o município de Cariacica propriamente, sob essa mesma ótica, configura-se como significativa área de tendência para atração e direcionamento de investimentos voltados para as atividades retroportuárias.

Galpões de reparo de vagões ferroviários, adaptação de carroceria de caminhão, oficinas mecânicas, depósitos e armazéns de distribuição de cargas, abrigam parte das atividades de serviços de apoio rodoviário e ferroviário de Cariacica. São serviços que caracterizam o

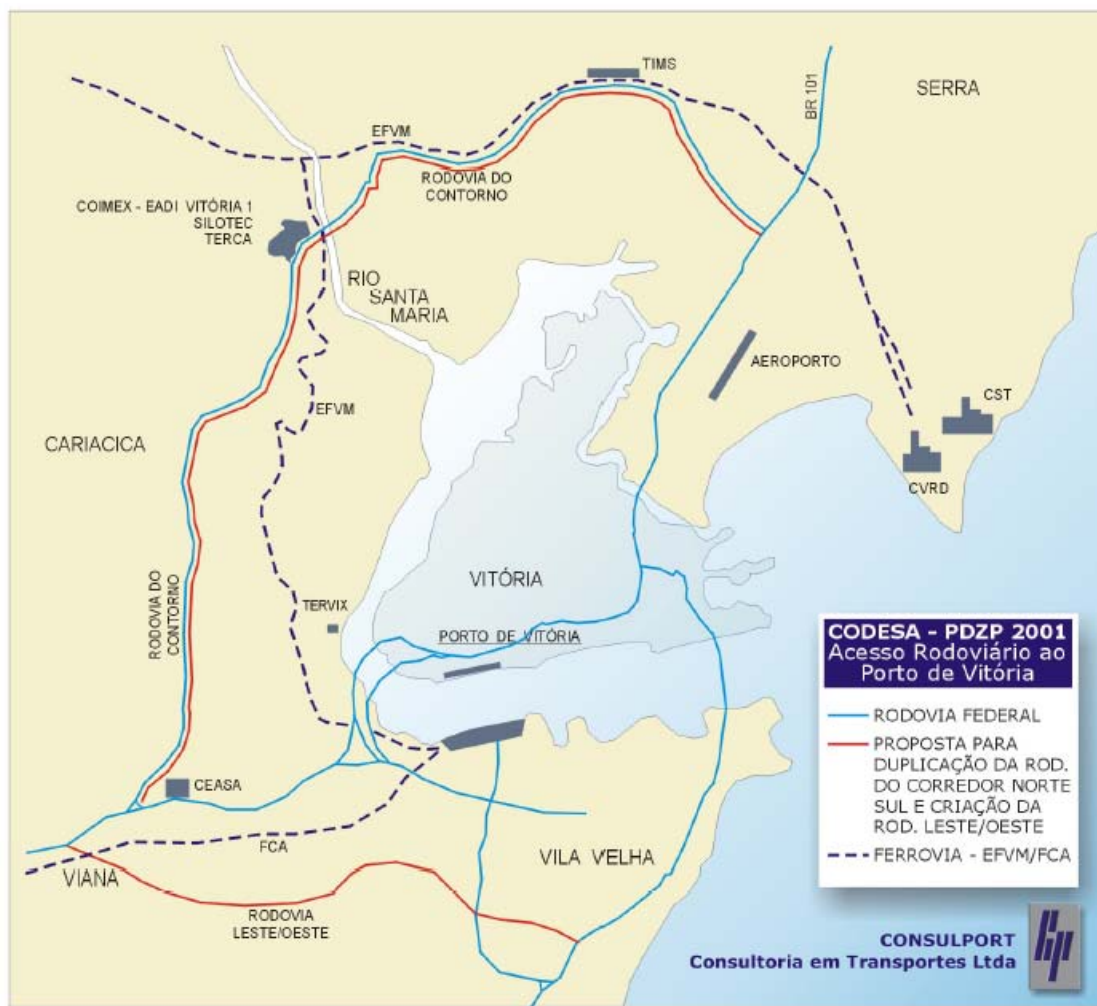
município desde os primórdios de sua ocupação, entretanto, o que é recente e em constante ampliação - no interior e periferia da malha urbana - são as já mencionadas infra-estruturas de armazenagem de apoio à logística de comércio exterior. Em síntese, são as extensas áreas operacionais vinculadas à dinamização dos fluxos de cargas escoadas pelos portos do complexo concentrado da Grande Vitória, que 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/ terminais retroportuários, destacam-se os depósitos de cargas do município de Cariacica, em sua maioria situados em área da CVRD, entre as localidades de Porto de Santana e Porto Velho, as margens da baía de Vitória. Esses depósitos de carga constituem-se em armazéns/ terminais retroportuários utilizados por um conjunto de empresas em parceria com a CVRD (SAEX, TOREX, TCG, Pedreiras do Brasil, entre outras), servidos diretamente pelo modal ferroviário da EFVM. Na proximidade deste trecho, situa-se o terminal interportuário de cargas da TERVIX, que funciona como entreposto aduaneiro. Observa-se que ao longo do tempo, a CVRD sempre especulou a ocupação dessa área por meio de projetos de grande porte, que não o de parcelamento de pequenos lotes, o que manteve um padrão de parcelamento do solo próprio ao uso retroportuário atual.

Por intermédio das atuais áreas operacionais de atividades retroportuárias, no contexto da malha urbana e ferroviária de Cariacica, se reconhece processos similares de ocupação urbana ocorrido em décadas anteriores. Um exemplo imediato remete aos anos 40, época em que a estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) viabilizou a implantação da Companhia Ferro e Aço de Vitória (COFAVI) no bairro de Jardim América. Desativada no início dos anos 90, atualmente a Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira funciona em parte de suas instalações, adquirindo total controle da empresa sob nova denominação, Usina Siderúrgica da Grande Vitória (USGV). Em tempos recentes, os depósitos e os terminais de cargas supramencionados, foram acoplados a essa mesma ferrovia, em áreas da CVRD e as margens da rodovia BR-101 Contorno -as EADIs - seguindo a mesma estratégia da logística de intermodalidade de transportes, com ênfase na infra-estrutura rodoviária, ferroviária e portuária. Atualmente, além das EADIs 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 (Cais de Capuaba em Vila Velha) e ao Porto de Tubarão (no norte de Vitória). A

continuidade desse sistema, como já dito, é prevista no 'Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana da Grande Vitória' (PDTU) na concretização do projeto da Ferrovia Litorânea Sul, com ramal ferroviário até o Porto de Ubu, em Anchieta, interligado a EFVM em Cariacica, no bairro de Flexal. 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, denominado Corredor Metropolitano Central Expresso. Nesse corredor é previsto dois ramais em Cariacica, um ligando a ponte à BR 101 Contorno, e outro à BR 262. Soma-se a isso, a proposta do Corredor Leste-Oeste de conexão entre Cariacica e Vila Velha e a duplicação da BR 101-Contorno, principais diretrizes de equacionamento dos 'nós' estruturais do sistema viário metropolitano da Grande Vitória, inseridas na malha urbana de Cariacica.



Não há dúvidas de que o complexo portuário concentrado da Grande Vitória funciona como pólo estratégico de invejável vantagem econômica e locacional para a atração de investimentos da região metropolitana. 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. São áreas de fácil conexão e integração territorial de transporte intermodal, por meio de expansão no sentido sul, especialmente se interligadas ao ressurgimento e crescimento do Corredor de Transportes Centro-Leste. Entretanto, a mesma dinâmica

econômica gerada pela movimentação desse complexo portuário, impulsiona a geração de distorções de outras ordens - urbana e social - fortemente 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.

A formação da malha urbana de Cariacica - majoritariamente constituída de loteamentos populares - não se definiu como expansão de sua sede histórica, situada ao longo da rodovia José Sette (ES-080), antiga via de acesso a Santa Leopoldina. A sede da cidade - núcleo de sua ocupação original - se manteve isolada até a década de 80, com uma dinâmica produtiva essencialmente rural. Somente quando a configuração urbana da cidade vinha sendo definida em função de intensa expansão populacional, decorrente do processo de metropolização expansivo da Grande Vitória, a antiga sede passa a ser incorporada à malha urbana de escala metropolitana. A década 50 é marcada pela implantação da BR 262, que mais tarde, junto à pavimentação da rodovia ES 080 e a abertura da BR 101 nos anos 70, configuram os eixos de estruturação urbana de Cariacica, formado pelas ocupações rarefeitas dos loteamentos populares. Ressalva-se que outrora, o papel de vetor indutor de ocupação urbana da cidade foi desempenhado pelas ferrovias E.F. Vitória Minas e E.F. Centro Atlântica. Isso a partir da década de 40, formando um conjunto de bairros distantes do núcleo original da cidade e próximos do núcleo central de Vitória. Nos anos 80, novos loteamentos populares foram preenchendo os buracos - vazios urbanos - produzidos nas décadas anteriores. Com traços comuns e típicos de áreas de expansão urbana periférica de diversas cidades brasileiras, a maioria dos loteamentos se caracteriza pela diversidade, desarticulação e descontinuidade entre os traçados; pela produção de vazios continuamente preenchidos com o prolongamento sem critério do parcelamento do solo; pela ausência de equipamentos públicos; pela precariedade da infraestrutura urbana de saneamento básico; entre outras características. Em suma, os loteamentos registram a condição de pobreza em que se encontra a maioria dos bairros de Cariacica, resultantes de um longo processo de abandono social e de ausência de políticas públicas de urbanização. São notórias a carência de infraestrutura urbana e social nos bairros, a precariedade dos serviços de saúde, educação e habitação, a ausência de esgotamento sanitário e o impacto ambiental. É grave a outra face do funcionamento desse potente complexo portuário e retroportuário no agenciamento do espaço urbano de Cariacica.

Pelo exposto, existem grandes vazios intersticiais - terras vagas - 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 rodoferroviário, que em parte já são utilizados como zona retroportuária operada majoritariamente pela CVRD. Isso tende a permanecer como locus de manutenção de áreas de reserva da empresa até o momento de deslocamento e conseqüente esgotamento das vantagens até então obtidas. Garantindo assim a própria instabilidade produtora desta dinâmica, por sua vez, condicionada aos territórios infraestruturados disponíveis, bloqueando ou suscitando o desenvolvimento urbano local. Não por acaso, frente ao recente impasse da CVRD com a Prefeitura Municipal de Cariacica (PMC) e comunidade local, no destino para essa área (antiga sede administrativa da CVRD e imediações) em parte já ocupada com uso

dos terminais de carga e como área de apropriação social de lazer da população, atualmente a PMC com o patrocínio da CVRD – por meio do programa 'Cidade Vale Mais' - desenvolve o Plano Estratégico de Cariacica, com previsão de conclusão para agosto de 2003.

Por fim e por ora, uma pergunta se impõe: Cariacica é uma cidade retroportuária para quem? E até quando? De modo análogo, numa parada arbitrária, aplica-se uma série de perguntas similares ao campo ampliado da plataforma territorial sul da Grande Vitória: trata-se de região de "vocação" portuária, retroportuária e industrial? Ou de "vocação" turística recreativa? Ou de todas as anteriores? Ou de nenhuma das anteriores? 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?

*Texto de Martha Machado Campos. Versão modificada de parte do texto-pesquisa da tese de doutorado que a autora desenvolve atualmente no Programa de Comunicação e Semiótica da PUC/ SP, sob orientação do Prof. Dr. Nelson Brissac.