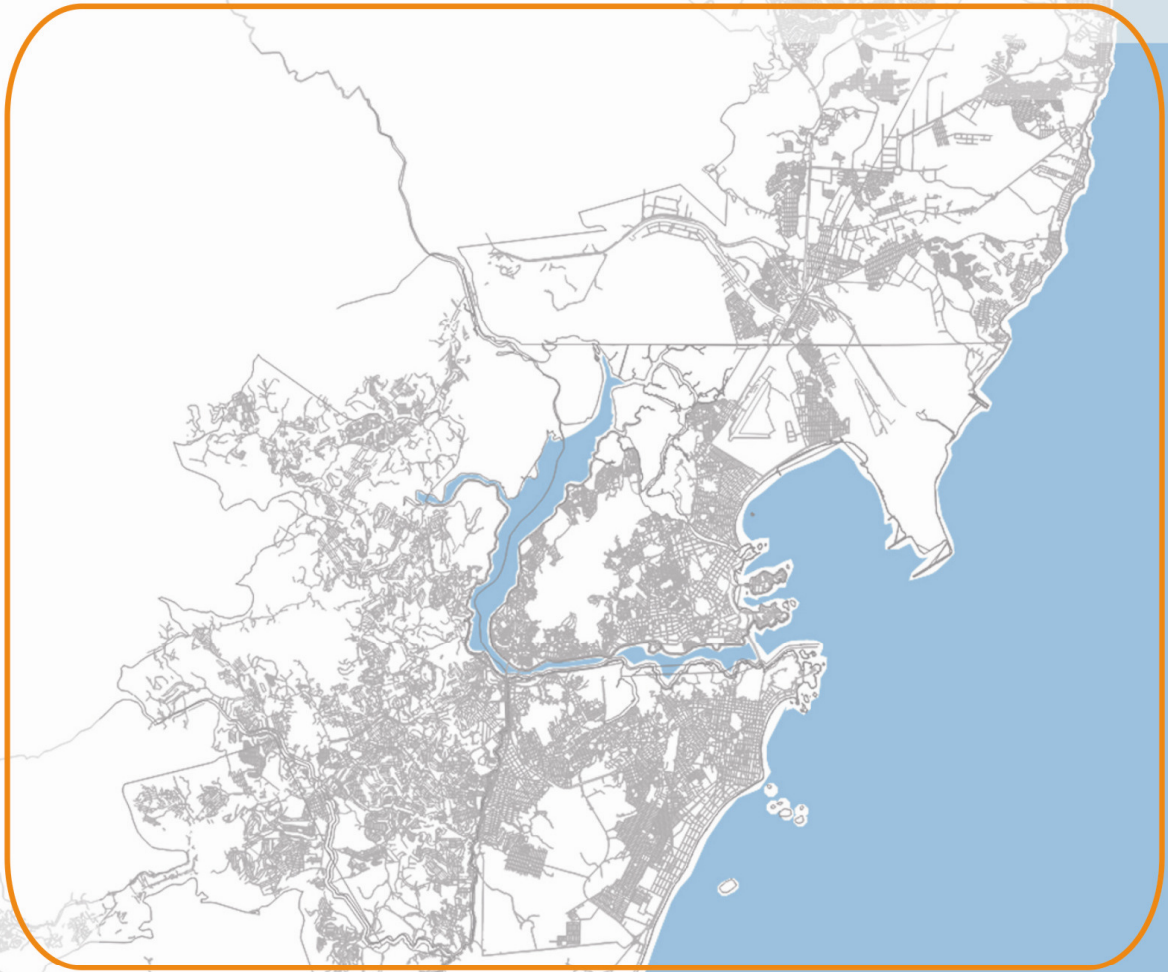


UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

GRASIELLA DRUMOND BOWEN VILAS NOVAS



OS IMPACTOS DAS TRANSFORMAÇÕES ECONÔMICAS NO TERRITÓRIO LOCAL:
ESTUDO DE CASO DA REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA.

SÃO PAULO

2009

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

GRASIELLA DRUMOND BOWEN VILAS NOVAS

Os impactos das transformações econômicas no território local:
estudo de caso da Região Metropolitana da Grande Vitória.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração: Planejamento Urbano e Regional

Orientador: Prof. Dr. Eduardo Alberto Cusce Nobre.

SÃO PAULO

2009

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

E-MAIL: grasidrumond@gmail.com

V697i Vilas Novas, Grasiella Drumond Bowen.
Os impactos das transformações econômicas no território local: estudo de caso da Região Metropolitana da Grande Vitória/ Grasiella Drumond Bowen Vilas Novas. – São Paulo, 2009.
122 p. : il.

Dissertação (Mestrado – Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional) – FAUUSP.
Orientador: Eduardo Alberto Cusce Nobre

1.Planejamento territorial urbano 2.Infra-estrutura urbana 3.Políticas públicas 4.Território Título

711.4

FOLHA DE APROVAÇÃO

Grasiella Drumond Bowen Vilas Novas

Os impactos das transformações econômicas
no território local: estudo de caso da Região
Metropolitana da Grande Vitória.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-
Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da
Universidade de São Paulo para obtenção do título de
Mestre em Arquitetura e Urbanismo.
Área de concentração: Planejamento Urbano e Regional

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof. Dr. Eduardo Alberto Cusce Nobre (orientador)

Instituição: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____

Instituição: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____

Instituição: _____ Assinatura: _____

AGRADECIMENTOS

Ao grupo de pesquisa Conexão-Vix e ao Prof. Dr. Nelson Brissac Peixoto, pelos dias de pesquisas a partir do qual defini o recorte para o desenvolvimento deste trabalho.

Aos professores Paulo Sérgio de Paula Vargas, Clara Luiza Miranda e Kleber Frizzera, pelo tempo concedido durante a graduação e nos últimos três anos, já morando em São Paulo.

Ao meu orientador, Prof. Dr. Eduardo Alberto Cusce Nobre, pela abertura em me receber na FAU/USP e pelo apoio em distintos momentos ao longo do meu percurso nesta Faculdade.

A professora Maria Lucia Refinetti – Malu, pelo apoio tanto na vida acadêmica quanto na vida profissional.

Aos amigos João Domingues, Lucas Cestaro e Wagner Bossi, companheiros dissertativos.

As amigas Andréia Moassab, Ana Paula do Val, Ligia Pinheiro, Lucilia Borges e Patricia Zandonadi, pelos momentos compartilhados, seja na rua, seja nos livros.

As amigas Ana Rosa Colhado, Cibely Zenari, Debora Pissarra, Eliana Queiroz e Eliza Capai, sem as quais minha São Paulo não seria motivo de tanta alegria.

Aos meus amigos Leticia Tabachi, Leonardo dos Santos e Braz Casagrande, por guardarem aqui um pouquinho da nossa UFES.

Aos meus pais e irmão, já quase colega de profissão, com quem compartilho todas as minhas conquistas.

Aos meus amigos e amigas de Vitória, com quem compartilhei tantos momentos felizes, dos quais sinto saudades cotidianas.

Ao meu bem, Rodrigo Bueno, que viveu comigo todos os momentos da dissertação e com quem viverei tantos outros dias, meses e anos...

A Sampa, por ser a minha mais completa tradução.

Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq – pela bolsa concedida.

... a mão locomotora como pata desterritorializada é reterritorializada nos galhos que usa para passar de uma árvore à outra...

Gilles Deleuze, 1995.

RESUMO

Esta dissertação teve como objetivo principal desenvolver uma análise crítica e prospecções conceituais sobre as transformações urbanas ocorridas no território, considerando as alterações nas relações econômicas em função da nova fase de internacionalização do capital. A investigação usou como estudo de caso a Região Metropolitana da Grande Vitória – RMGV a fim de analisar as dinâmicas urbanas geradas pela interface entre o território local e os campos de produção e comércio voltados à economia internacional. A pesquisa concentrou-se no entendimento do processo dinâmico do território, na análise de seus impactos locais frente à economia globalizada e nas questões sobre o papel do Estado na gestão atual das cidades. Por fim, considerou-se relevante afirmar a importância da autonomia do Estado, a fim de garantir que os vetores de crescimento não se restrinjam apenas ao eixo produtivo das grandes empresas, mas que se direcionem por todo o território, gerando benefícios para toda a sociedade.

Palavras-chaves: Território, Planejamento Urbano, Infra-Estrutura Urbana e Políticas Públicas.

ABSTRACT

This dissertation aimed to develop a critical assessment and conceptual speculation over the urban transformations that have recently occurred in the territory, caused by economic relations transformation due to the newest internationalization stage of Capitalism. The assessment chose the RMGV – Greater Vitória Metropolitan Region as a case study to analyze the urban dynamics resulting from the interface between the local territory and the production and commerce fields related to the international economy. The research focused the territory dynamic process, the local impacts of globalized economy, and the role played by the State in the present management of cities. Finally, it concluded that is important to the State to be autonomous, in order to guarantee the gains of growth not to be restricted only to big enterprises production sector, but to reach all the territory, causing benefits to the whole society.

Keywords: Territory, Urban Planning, Urban Infrastructure and Public Policy.

LISTA DE FIGURAS

Figura 2.1 - Principais regiões de plantação dos cafezais no Espírito Santo, no interior e a localização das indústrias, no litoral.	33
Figura 2.2 - Distribuição territorial e temporal das áreas ocupadas pela população de média e baixa renda na RMGV.	60
Figura 2.3 - Localização dos conjuntos habitacionais no município da Serra.	61
Mapa 3.1 - A Região Metropolitana da Grande Vitória e as territorialidades do Arco de Desenvolvimento Metropolitano.	70
Figura 3.1 - Foto da Baía de Vitória no final da década de 1970	71
Figura 3.2 - Baía de Vitória e o sistema portuário na porção sul do Arco / Plantas dos Portos Secos, na Rodovia do Contorno – BR 101 / As plantas industriais e portuárias da CVRD e CST, no limite entre os municípios de Vitória e Serra.	72
Mapa 3.2 - Infra-estrutura existente no território do Arco de Desenvolvimento Metropolitano.	72
Figura 3.3 - Diagrama comparativo entre a área da Ilha de Vitória e das plantas industriais localizadas na Ponta de Tubarão.	73
Figura 3.4 - Instalações da CVRD às margens da baía de Vitória, em Cariacica / Armazenamento de blocos de mármore aguardando exportação através do Porto de Capuaba. / Bobinas de aço também destinadas à exportação, 2007.	75
Figura 3.5: Entorno das instalações da Belgo e passagem em nível dos trilhos da Companhia Vale do Rio Doce, 2007	77
Figura 3.6: Áreas da CVRD em situação de abandono e ocupação informal, 2007	77
Figura 3.7: Entorno do Museu Vale do Rio Doce, 2007	79
Figura 3.8: Fluxo de caminhões para acesso ao Porto de Capuaba – Terminal Vila Velha (TVV), 2007.	81
Figura: 3.9: Via de acesso e entorno do Porto de Capuaba / Terminal TVV - Vila Velha, 2007.	81

Figura 3.10: Fotos da ocupação sob palafita na foz do Rio Aribiri, adjacente ao Porto de Capuaba, Terminal TVV – Vila Velha, 2007.	82
Mapa 3.3: Traçado da Ferrovia Litorânea Sul.	85
Figura 3.11: Litoral entre os municípios de Vitória e Serra. 1952.	87
Figura 3.12: Ponta de Tubarão. 2005.	87
Figura 3.13: Embelezamento do município. / A situação de abandono pelo poder público e falta de investimento nas áreas públicas do conjunto habitacional Cidade Continental.	89
Mapa 3.4: Riqueza e pobreza no território de Serra.	91
Mapa 3.5: Concentração de crimes letais contra a pessoa no município de Serra – ES. 2006.	92
Figura 3.14: Fotos dos empreendimentos de condomínios fechados em frente ao Parque da Cidade, na Rodovia Norte-Sul. Serra, 2008.	96
Figura 3.15: Fotos da construção do Parque da Cidade e de outdoor de propaganda de empreendimento localizado no entorno.	96
Figura 3.16: Fotos do condomínio fechado de casas e apartamentos da Morar Construtora em parceria com a Cyrela Brazil Realty. Serra, 2008.	97
Figura 3.17: Imagens ilustrativas do loteamento AlphaVille Jacuhy.	99
Figura 3.18: Mapa de localização do empreendimento / Propagandas espalhadas pela cidade, a maquete do loteamento, com destaque para a lagoa de Jacuném e a portaria em frente ao bairro Feu Rosa. Serra, 2008.	99
Mapa 3.6: Novos pólos industriais e alterações no sistema viário do município de Serra.	100

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
CAPÍTULO 1: Discutindo o território	13
1.1 – Território, poder e economia.....	14
1.2 – Re-territorializando o território	21
1.3 – A corrente desterritorializadora.....	23
CAPÍTULO 2: Conjuntura histórica	31
2.1 – O ciclo cafeeiro no Espírito Santo	32
2.2 – Conjuntura política-econômica pós 1964	37
2.3 – A Grande Vitória e os Grandes Projetos	42
2.4 – Território industrializado	51
CAPÍTULO 3: Alterações territoriais	65
3.1 – As duas pontas do Arco	68
3.2 – Porção continental da Baía de Vitória	73
3.3 – Porção norte do Arco Metropolitano	85
CAPÍTULO 4: Gestão do território	102
4.1 – O poder e a economia: o poder da economia	103
4.2 – Planos e projetos: para quem?	109
CONSIDERAÇÕES FINAIS	116
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	118

INTRODUÇÃO

O Arco de Desenvolvimento Metropolitano, objeto de pesquisa deste trabalho, compreende parte do território dos principais municípios que compõem a Região Metropolitana da Grande Vitória – Serra, Cariacica, Vila Velha e Vitória. A região é caso exemplar de configuração de territorialidade decorrente das transformações dos dispositivos industriais e logísticos vinculados à lógica econômica das exportações e articulações das grandes empresas de capital transnacional.

O território do Arco configura-se pelo território econômico dos portos marítimos, das grandes indústrias siderúrgicas, das zonas industriais, das estações aduaneiras - Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), Companhia Siderúrgica Tubarão – CST, Belgo Mineira, Porto de Vitória e o Porto de Tubarão (Vitória), Porto de Capuaba - e por uma malha urbana difusa e com graves problemas habitacionais. Compreende a ponta de um sistema mais amplo articulado no âmbito da macro-região situada entre Belo Horizonte - MG e Vitória – ES sob efeito dos grandes complexos de mineração, siderurgia e celulose.

O tema abordado nesta pesquisa é parte de um estudo mais amplo desenvolvido entre 2002 e 2007, pelo grupo de pesquisa “MG-ES: um sistema infraestrutural”, cuja equipe coordenada pelo filósofo Prof. Dr. Nelson Brissac Peixoto(PUC-SP) contou com a participação de professores e estudantes do Departamento de Arquitetura da Universidade Federal do Espírito Santo - Grupo Conexão-Vix, do qual a autora deste trabalho fez parte entre 2004 e 2006.

A estruturação da plataforma logística da Região Metropolitana da Grande Vitória, em função dos processos de reestruturação econômica impõe limites e potencialidades ao desenvolvimento urbano da Grande Vitória. A permanência e agravamentos de impactos urbano-ambientais e desigualdades sócio-econômicas em favorecimento ao sistema infra-estrutural e logístico é um dos pontos de análise desta pesquisa.

Se por um lado o processo de crescimento econômico propiciado pelos investimentos realizados na Região Metropolitana da Grande Vitória ampliou o destaque do Espírito Santo no cenário brasileiro, apresentando seu papel estratégico para a economia nacional, por outro lado não se pode deixar de considerar os efeitos negativos deste mesmo processo. Dentre eles, a ocorrência de desigualdades em relação à apropriação das riquezas geradas e o usufruto das novas oportunidades, dos bens e serviços que foram criados.

Desigualdades estas que se concretizaram na concentração populacional e no surgimento de bolsões de pobreza na região, agravando a qualidade de vida de boa parte população no que se refere às condições de habitação, saúde, educação, transporte, lazer e violência urbana¹.

Como parte inicial do trabalho, os esforços concentraram-se no entendimento do conceito do território, buscando relacionar referências teóricas sobre o tema com as transformações locais impulsionadas pelas reconfigurações econômicas ao longo das últimas décadas. Para tanto, utilizou-se de distintas abordagens sobre o tema, passando pela noção de território enquanto relação entre poder e economia até os estudos sobre uma possível desterritorialização em curso.

O segundo capítulo pretende dar ao leitor uma contextualização histórica sobre a formação da Região Metropolitana da Grande Vitória e, em particular, sobre o território do Arco circunscrito entre as instalações metropolitanas. Como será destacado, o Espírito Santo, em especial a RMGV, teve seu crescimento e desenvolvimento urbano como decorrência direta de políticas públicas nacionais e estaduais de incentivo à industrialização e a priorização de investimentos voltados à economia de exportação.

Na discussão do terceiro capítulo, denominado Alterações Territoriais os estudam buscam compreender de que maneira se desenvolvem as ações e estratégias de desenvolvimento no Arco. Avaliando a ação das políticas públicas e investimentos privados no território e seus impactos e influências na conformação social e urbana da região.

Por fim, no capítulo que complementa a discussão desta pesquisa, os esforços concentram-se na análise sobre o papel do poder público no contexto de alterações econômicas internacionais, salientando a relação entre o poder e a economia e reforçando a importância da gestão do território para o desenvolvimento de ações de planejamento urbano e regional.

¹ A RMGV detem apenas 5% da área estadual e concentra 46,45% da população do Espírito Santo (RMGV:1.438.596 habitantes e ES: 3.097.232 habitantes). O conjunto de municípios da RMGV representa 55,6% do PIB estadual Total, sendo 62,7% do PIB industrial e 59,5% do PIB terciário, contudo os dados reforçam o caráter concentrador de distribuição de renda do território, onde 13% das famílias consideradas mais ricas

CAPÍTULO I

DISCUTINDO O TERRITÓRIO

“A formação do território é algo externo ao território”

Milton Santos, 1996.

No território do Arco de Desenvolvimento Metropolitano, compreendido pelo espaço geográfico circunscrito entre a Baía de Vitória e a Ponta de Tubarão, coexistem situações em que territorialidades emergem a partir da sobreposição de sistemas em distintas escalas de atuação – local, regional e global.

Com o objetivo de relacionar o objeto da pesquisa com os conceitos trazidos pela discussão sobre o território, o que se propõe inicialmente é uma investigação bibliográfica acerca destes conceitos, estabelecendo recortes e critérios importantes para o desenvolvimento dos capítulos posteriores.

Para tanto, lançou-se mão da bibliografia básica sobre o tema, trazendo para o trabalho uma síntese de diferentes linhas de pensamento sobre um mesmo objeto, abarcando a discussão entre território e espaço. Tendo-se como destaque no referencial teórico, o pensamento de Milton Santos (1996, 1998, 2001, 2004), Rogério Haesbaert (2004) e Gilles Deleuze (1995).

Conceitos como desterritorialização, territorialização e redes são abordados a partir de uma reflexão entre o estruturalismo e o pós-estruturalismo, trazendo para o debate a relação entre os novos paradigmas da economia mundial, seus vetores de força e os impactos na conformação dos territórios e nas relações de poder sobre o mesmo.

1.1 Território, poder e economia

O Arco de Desenvolvimento Metropolitano traduz uma condição na qual o território político e geográfico não se encerra enquanto substrato para as relações sócio-econômicas: no Arco não apenas o que aparece de forma materializada é considerado porque é também no espaço físico que se criam novas territorialidades receptoras de todas as conseqüências de uma realidade que vai além das fronteiras físicas e geopolíticas conhecidas².

Santos (2001) aponta análises dessa nova dinâmica globalizada que opera as transformações recentes influenciadas pelo processo de dissolução das fronteiras, argumentando que a dinâmica globalizante não apaga restos do passado, mas modifica seu significado e acrescenta ao já existente novos objetos e novas ações características do novo tempo. Ações essas que agravam as diferenças e disparidades devido às novas formas de comando e dominação econômicas da sociedade, muito mais articuladas ao espaço global do que ao local.

Avaliando a situação econômica brasileira aponta-se que a globalização trouxe numerosos nexos extravertidos, pois

[...] cada empresa busca satisfazer-se nos lugares onde as respostas aos seus reclamos são mais adequadas [...]. Já não precisa ter correspondência com os interesses da sociedade local ou nacional. Novas formas de compartimentação do território ganham relevo e são capazes de impor distorções ao seu comportamento: são as novas caras da fragmentação territorial. (SANTOS, 2001: 254)

Nesta afirmação, Santos apresenta o território como resultado de alterações econômicas que perpassam a questão espacial e local, e complementa, afirmando que a formação do território é algo externo ao território.

Podem as formas, durante muito tempo, permanecer as mesmas, mas como a sociedade está sempre em movimento, a mesma paisagem, a

² Como será apontado com mais detalhes nos próximos capítulos, destaca-se o exemplo dos processos decisórios das empresas Vale e Arcelor-Mittal; estes não ocorrem em função do espaço da cidade em que

mesma configuração territorial, nos oferecem no transcurso histórico, espaços diferentes. (Idem, 1996: 77)

Raffestin (1993: 144), autor que aparece como um dos pioneiros na conceituação do território, destacando em sua obra o caráter político do mesmo, trata da diferenciação entre espaço geográfico e território afirmando que o território se apóia no espaço, mas não é o espaço, é uma produção a partir do espaço. E conclui, considerando que a produção, por causa de todas as relações que envolvem, se inscreve num campo de poder.

Carvalho (2007) aponta como essencial a compreensão de que o território é composto por ação e poder, e que ambos se manifestam por pessoas ou grupos. Desta forma, afirma, poder e território são enfocados conjuntamente, pois estão intrínsecos em todas as relações sociais e econômicas.

Num exercício conceitual, estabelece-se uma conexão entre o discurso baseado em Raffestin e as colocações trazidas por Santos em relação às novas formas de comando e dominação econômicas da sociedade. A discussão que se apresenta neste momento é, tão somente, uma relação entre poder e território, ou mais especificamente, entre as alterações territoriais e os protagonistas destas ações.

Se o espaço geográfico é entendido como substrato, ou palco, sempre pré-existente ao território, o detentor do poder de ação, ou ator, é quem, ao se apropriar de um espaço – concreta ou abstratamente – “territorializa-o”. Dessa maneira, ao nomear como detentores do poder – ou protagonistas – as grandes empresas, Santos coloca na importância das relações econômicas a noção “territorializadora” de seus agentes.

A noção de território, contudo, não se restringe apenas à concepção e leitura econômica de sua definição. Ao longo da história foram diversas as conceituações para o mesmo objeto – o território – cada qual partindo de uma linha teórico-conceitual de pensamento, definida em função da escolha acerca das questões priorizadas.

Haesbaert (2004), em capítulo denominado “Definindo o território para entender a desterritorialização”, oferece ao leitor uma síntese sobre a maneira como distintos campos do saber conceituam e utilizam o termo território em seus debates. Além da Geografia

estão localizadas, mas seus efeitos são percebidos e vivenciados pela população. Trata-se de campos de ação de alcance internacional que afetam as situações urbanas em território local.

(“território” do autor em questão) encontramos o debate conceitual sobre o tema também na Sociologia, Antropologia, Ciência Política, História e na Psicologia. O que, segundo ele, confere uma enorme amplitude e diversidade à noção de território.

De maneira geral, observa o autor, enquanto o geógrafo tende a enfatizar a materialidade do território, em suas múltiplas dimensões, a Ciência Política enfatiza sua construção a partir de relações de poder – geralmente ligada à concepção de Estado; a Economia percebe o território muitas vezes como um fator locacional ou como uma das bases de produção; a Antropologia destaca sua dimensão simbólica; a Sociologia enfoca a questão a partir de sua intervenção nas relações sociais e a Psicologia, incorpora o termo no debate sobre a construção da subjetividade ou da identidade pessoal.

De fato, interessa para esta discussão sobre território a síntese desenvolvida por Haesbaert, na qual, buscando estabelecer uma leitura integradora sobre o tema, o autor agrupa as diferentes concepções investigadas em três vertentes básicas: a) política: o território é visto como espaço delimitado e controlado, através do qual se exerce um determinado poder, na maioria das vezes relacionado ao poder político do Estado; b) cultural ou simbólico cultural: prioriza a dimensão simbólica; o território é identificado como produto da apropriação subjetiva de um grupo em relação ao seu espaço vivido e c) econômica: enfatiza a dimensão espacial das relações econômicas, sendo o território tido é como fonte de recursos e também, não menos importante, incorporando a discussão territorial no embate entre classes sociais e na relação capital-trabalho.

Ao discutir o Arco de Desenvolvimento Metropolitano, tendo como foco as alterações territoriais advindas das transformações econômicas mundiais, estabelece-se como parâmetro principal a análise econômica do território sem, contudo, desprezar o cruzamento entre as três vertentes estabelecidas acima, relacionando especialmente sua dimensão político-econômica.

Na análise de Raffestin (1993), a construção do território revela relações marcadas pelo poder. Assim, faz-se necessário enfatizar uma categoria essencial para a compreensão do território, que é o poder exercido por pessoas ou grupos sem o qual o mesmo não se define. Poder e território, apesar da autonomia de cada um, devem ser enfocados conjuntamente a fim de consolidar o conceito.

É fundamental ressaltar do discurso de Santos (2001) suas colocações sobre as mudanças na dinâmica econômica em função do processo de globalização, nas quais o ator discute a limitação da capacidade de intervenção do Estado via políticas macro econômicas frente à autonomia das grandes empresas e conglomerados na deslocalização dos investimentos. Segundo Vargas (2005) é contínuo o desafio de estabelecer os contornos da nova configuração espacial e o papel do Estado na ordem econômica dita globalizada.

Sobre esse tema, Santos (2004) traz para a discussão dois termos cunhados por ele no estabelecimento da relação entre economia, poder e território: Circuito Superior e Circuito Inferior. Para o autor, em seu livro “O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos”, os espaços dos países subdesenvolvidos caracterizam-se primeiramente pelo fato de se organizarem e reorganizarem em função de interesses distantes do território local.

Sobre os dois circuitos, tem-se que o Circuito Superior ou Moderno originou-se da modernização tecnológica e suas relações ocorrem fora da cidade e da região que os abriga, tendo como cenário o país ou o exterior e como exemplo as instituições bancárias, as indústrias de exportação, atacadistas e transportadoras.

Já o Circuito Inferior é formado por atividades de pequena dimensão e desfrutado prioritariamente pela população de baixa renda. Como característica principal em relação ao território, Santos admite neste Circuito um forte enraizamento territorial, mantendo relações diretas com a região onde o mesmo se localiza.

Outra consideração levantada é que, considerando a relação entre poder e território, o mesmo Estado que para alguns teóricos aparece em situação menos favorecida em relação ao poder decisório sobre questões territoriais, ora de fato se apresenta com menos força, ora aparece como aliado do circuito moderno da economia nos países subdesenvolvidos. (SANTOS, 2004)

É notória a associação entre poder e território, o que difere as distintas abordagens é a quem se atribui o controle das decisões. Algumas vezes toma-se como protagonista o poder público, estatal, outra se admite o poder das grandes empresas avançando por grandes áreas – territórios materiais ou imateriais - perpassando ou suprimindo as fronteiras políticas em suas negociações e operações financeiras.

Sobre a abordagem cultural do conceito de território Souza (apud HAESBAERT: 2004)) também destaca o poder como gerador de territorialidades. A partir de sua leitura das grandes metrópoles, onde grupos sociais estabelecem relações de poder formando territórios através de diferenças culturais, o autor acrescenta que o território é um espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder, e que o poder não se restringe ao Estado.

Diante das distintas vertentes colocadas sobre a discussão acerca do território admite-se como necessário à sua compreensão uma visão híbrida, conseguida, segundo Haesbaert, através de uma leitura integradora da questão. O autor define como híbrido a fusão entre sociedade e natureza, entre política, economia e cultura, e entre materialidade e idealidade, que acontecem numa complexa interação espaço-tempo e acrescenta:

Precisamos de alguma forma partilhar um espaço que, no seu conjunto, integre nossa vida econômica, política e cultural, pois não há vida sem, ao mesmo tempo, atividade econômica, poder político e criação de significado, de cultura. (HAESBAERT, 2004: 76)

Sobre a perspectiva multiescalar e não exclusivista do território, Haesbaert apresenta o conceito de multiterritorialidade, no qual as territorialidades regidas pelo princípio da exclusividade, que predominaram no mundo moderno, estariam cedendo lugar ao mundo das multiterritorialidades, que respondem diferentemente aos interesses de cada momento e lugar, de uma determinada sociedade.

O autor define este conceito como sendo a forma dominante, contemporânea ou “pós-moderna” da reterritorialização, consequência do capitalismo pós-fordista, da acumulação flexível, das relações sociais construídas através dos territórios-rede, sobrepostas e descontínuas.

Ocorre que o espaço geográfico não é o único local onde é possível a identificação de distintas territorialidades e que uma mesma territorialidade pode se conformar através de componentes que não compartilham a mesma espacialidade física. Aqui Haesbaert lança mão do conceito de multiterritorialidade e acrescenta ao mesmo três definições: “territórios-zona”, “territórios-rede” e “aglomerados de exclusão”.

Para o autor, nos territórios-zona prevalece a lógica política, nos territórios-rede prevalece a lógica econômica e nos aglomerados de exclusão ocorre uma lógica social de exclusão sócio-econômica das pessoas.

É neste processo de transformação dos “territórios-zona” para os “territórios-rede” que se apóia a noção de multiterritorialidade; somente a partir da articulação em rede, e através de múltiplas escalas – do local ao global – que se torna possível a “experiência integrada” do espaço. Nos “territórios-zona” dificilmente admitia-se sobreposições, já sob o domínio dos “territórios-rede” tem-se territorialidades descontínuas, mas intensamente conectadas e articuladas entre si.

Analisa-se que, ao atribuir a necessidade do “território-rede” para o entendimento da multiterritorialidade, o autor legitima a força da lógica econômica na atual configuração do espaço e estruturação dos territórios.

Tomando como referência a história, é imprescindível verificar o quanto o controle do espaço muda de configuração e de sentido ao longo do tempo. Para o autor, nas sociedades modernas “clássicas” estabeleciam-se os territórios-zona - dominação de áreas a partir do processo de expansão no território geográfico - denominados por Costa (2004) como “um grande mosaico estatal”. Já na atual configuração da sociedade, segundo o autor, a dominação passa a ser exercida a partir do controle sobre fluxos, redes e conexões.

É fato que o modo de produção capitalista, o fluxo, a simultaneidade e a interdependência do capital, ao mesmo tempo em que geram um alto nível de conexão – ou globalização – também acirram e expõem as desigualdades culturais, econômicas e sociais da rede atual.

A informação, afirma Vargas (2005), é tida como um dos principais componentes do cenário mundial contemporâneo; são seus fluxos e suas trocas, a forma como eles acontecem e as conseqüências que geram que permitem falar-se de mundo global. Não à toa, alguns teóricos contemporâneos³ nomearam como “sociedade da informação” nosso atual estágio de desenvolvimento.

É da sobreposição de estruturas rígidas, fixas e estáveis - por onde circulavam e ainda circulam pessoas, valores e mercadorias – e fluxos imateriais - possibilitados pelo avanço

³ Destaca-se aqui como bibliografia de referência para o tema: “A Era da Informação: economia, sociedade e cultura” (CASTELLS: 1999).

tecnológico e informacional – que se conforma o território do Arco de Desenvolvimento Metropolitano. Nele convivem os trilhos, rodovias e o contínuo movimento de decisões que independem de posições geográficas, mas que interferem diretamente no modo de produção e atividade das operações locais.

O que Santos (1996) e posteriormente Ferreira (2007) destacam é que não há um mundo integralmente globalizado, mas sim algumas cidades – ou parte delas – que se conectam através de territorialidades contínuas ou complementares. A concomitância entre espaços da globalização – reunidos através da rede - e espaços que não necessariamente se conectam a essa lógica economicamente dominante gera uma situação dialética, entre a articulação do global com o local, definido por alguns autores como o fenômeno de “glocalização”, ou seja, o surgimento de situações locais não podem mais ser reconhecidas nem como locais e nem como globais, mas pela combinação dos dois processos.

Têm-se ainda duas definições para contribuir na compreensão das esferas globais e locais. Para Santos (1998) o território no mundo atual se expressa a partir de dois movimentos: das horizontalidades e das verticalidades. As horizontalidades serão os domínios de contigüidades, constituída por uma continuidade territorial. Já as verticalidades seriam formadas por pontos distantes uns dos outros, resultado de uma interdependência hierárquica conseqüente do processo de globalização econômica, destacando que as redes expressam o movimento da verticalidade, constituindo apenas uma parte do espaço e não o espaço de todos.

Nesse sentido, Santos (1996) admite pensar que o território enquanto “território usado” comporta uma dialética expressa por meio do espaço local, que é vivido por todos, e do espaço global, que é formado por um processo racionalizador e de conteúdo ideológico de origem distante com normas pré-estabelecidas.

É possível, então, um mesmo espaço geográfico, responder ao mesmo tempo a interesses previamente estabelecidos por um novo organismo de controle, representado pelas grandes empresas e grupos econômicos, sem deixar de cumprir seu papel enquanto cenário para relações de sujeitos, singularidades e experiências individuais?

Com articular grupos desejosos por partilhar de um mundo comum sem perder sua lógica interna própria, seu próprio sentido, localmente construído?

Cabe neste momento colocar o questionamento acerca das transformações engendradas por novos processos e procedimentos advindos dos “territórios-rede” que, por vezes, aparece intrinsecamente relacionada ao fortalecimento do capitalismo pós-reestruturação produtiva e desemboca em novas propostas de leitura do território, seja a partir da ausência ou da re-territorialização do mesmo.

1.2 Re-territorializando o território

Muito se discute hoje sobre as reconfigurações do território frente à ordem econômica vigente. Peixoto (2005)⁴ afirma que “a reorganização produtiva e espacial faz surgir novas configurações (...). Topografias complexas, em que condições locais articulam-se com o espaço globalizado, produzindo zonas liminares, intervalos, novos territórios”.

Segundo Peixoto, a flexibilização da produção e da infra-estrutura, os sistemas logísticos e intermodais, possibilitam a constituição de novos centros de gestão dos serviços e fluxos, atribuindo um novo papel às cidades.

Destaca-se, em sua análise, a potência positiva que enxerga na nova configuração econômica e seus rebatimentos no território, pois, para o autor, as dinâmicas instauradas pelas grandes operações corporativas podem ser um contraponto à verticalização da cadeia produtiva, potencializando a irrigação do território com novas atividades.

Santos (2001), contudo, em sua discussão sobre a possibilidade de “uma outra globalização” apresenta outros importantes elementos na discussão sobre o que chamou de “território do dinheiro e da fragmentação”.

Admite-se que, no mundo da globalização, o espaço geográfico ganhou novos contornos, novas características e novas definições, mas que, a localização continua sendo um importante fator para a eficácia das ações econômicas. Em posição menos otimista que o discurso de Peixoto, o autor não considera que as reconfigurações territoriais trarão, necessariamente, efeitos positivos para a sociedade. Para Santos, este fator só potencializa o poder nas mãos dos detentores do dinheiro, na medida em que, sendo atores mais

⁴ Texto publicado no *website* http://www.pucsp.br/artecidade/mg_es/index.htm, parte da pesquisa “MG/ES: Um sistema infraestrutural”, sob coordenação do Prof. Dr. Nelson Brissac Peixoto.

poderosos, “se reservam os melhores pedaços do território e deixam o resto para os outros”. (SANTOS, 2001: 79)

Para Santos, ao contrário da fluidez ou, como denominou Peixoto, irrigação, os territórios tendem a uma compartimentação generalizada, na medida em que as empresas e instituições hegemônicas possuem a supremacia em relação aos sistemas técnicos e informacionais do mundo contemporâneo.

O que existe é uma fluidez potencial, que aparece no imaginário e na ideologia – criados a partir de uma informação comum – como se fosse um bem comum, uma fluidez para todos, quando, na verdade, apenas alguns agentes têm a possibilidade de utilizá-la.

Dentre os atores que mais se utilizam, se transformam e se beneficiam do estado de fluidez atual estão os mercados financeiros mundiais⁵. Conforme descreve Vargas (2005), a globalização na esfera financeira resulta da desregulamentação dos mercados mundiais e dos avanços tecnológicos nas áreas de transportes e, principalmente, comunicações. Com novas tecnologias – internet, fibra ótica, evolução do transporte aéreo, dentre outras – foram diminuídos o custo e os tempos de deslocamento espacial, possibilitando a significativa ampliação dos espaços.

O mercado financeiro, afirma Vargas (2005), opera em tempo real, em todo o mundo e a todo o momento, mas se mostra sensível a quaisquer modificações no desempenho econômico das economias nacionais. Se a volatilidade do capital e a afirmação de sua independência frente às localizações aumentam suas possibilidades contínuas de deslocalizações, deve-se ressaltar que, uma vez sensível às oscilações das economias nacionais, a mais “desterritorializada” das vertentes da globalização, demonstra sua relação direta e “territorializada” com as tomadas de decisões locais.

Talvez, por isso, há o esforço da mídia e de regimentos internacionais para conclamar aos municípios e metrópoles a necessidade de criação de novas territorialidades, mais receptivas à economia globalizada. A fim de não criarem espaços que impossibilitem a fluidez dos acordos financeiros e negociações comerciais dos atores constantes na rede

⁵ Faz-se uma ressalva aos últimos meses de 2008 até a presente data, em que o mercado financeiro mundial iniciou uma crise e admite-se aqui a impossibilidade de avaliar e analisar as conseqüências da mesma para as configurações econômicas vigentes.

mundial, mas, ao contrário, fazendo com que os Estados Nacionais aceitem a posição de coadjuvante submisso às regras do mercado globalizado⁶.

1.3 A corrente desterritorializadora

No âmbito acadêmico a “criação” e a “destruição” dos territórios vêm sendo amplamente discutida. Os principais autores que fundamentaram e teorizaram essa discussão encontram-se definidos conceitualmente dentro da corrente pós-estruturalista⁷.

Jameson⁸ (apud PETERS, 2000) caracteriza os pós-estruturalistas como teóricos que vêem a análise do capitalismo como um problema central: eles tentam compreender a forma pela qual o capitalismo se transforma para não ter que agir contra suas próprias limitações, “decodificando” a nova axiomática capitalista que governa um sistema financeiro global, claramente evidente nas “sociedades de controle” baseadas em uma economia simbólica.

Peters (2000) adverte, entretanto, que o pós-estruturalismo não pode ser reduzido a um conjunto de pressupostos compartilhados, a um método, a uma teoria ou até mesmo a uma escola e acrescenta:

[...] é melhor referir-se a ele como um movimento de pensamento - uma complexa rede de pensamento – que corporifica diferentes formas de prática crítica. O pós-estruturalismo é, decididamente, interdisciplinar, apresentando-se por meio de muitas e diferentes correntes.

(Peters, 2000: 29)

Dentre os pós-estruturalistas que mais se dedicaram à conceituação do termo desterritorialização encontram-se os franceses Gilles Deleuze e Félix Guatarri, que se auto-atribuem, inclusive, a invenção etmológica da palavra desterritorialização.

⁶ No último capítulo da dissertação o tema será aprofundado, tratando dos planos e projetos, ditos estratégicos, desenvolvidos por órgãos estaduais e municipais do Espírito Santo. Continuarão sendo utilizadas como fundamentação teórica as questões levantadas por Santos (2001) e acrescentaremos as análises feitas por Arantes, Vainer e Maricato (2000) na publicação “A cidade do pensamento único: desmanchando consensos” e na tese, seguida de publicação de Ferreira (2007) cujo título é “O mito da cidade global”.

⁷ Segundo Peters (2000) pode-se dizer que o termo “Pós-estruturalismo” é “um rótulo utilizado para descrever uma resposta distintivamente filosófica ao estruturalismo que caracterizava os trabalhos de Claude Lévi-Strauss (antropologia), Louis Althusser (marxismo), Jacques Lacan (psicanálise) e Roland Barthes (literatura).”

⁸ JAMESON, Frederic. *Pós-modernismo: a lógica cultural do capitalismo tardio*. São Paulo: Ática, 1997.

Cabe, neste momento, uma breve exposição sobre, até que ponto, as perspectivas colocadas pelos pós-estruturalistas, em especial Deleuze e Guatarri, influenciam a discussão sobre os novos territórios da “globalização neoliberal” e se a mesma pode ser encarada como uma apologia ao território enquanto empecilho ao progresso e à mobilidade.

Numa comparação entre o marxismo e o pós-estruturalismo, Haesbaert (2004) traz importantes referências para o entendimento das contradições e conexões entre ambas as correntes. Dentre elas, destaca-se a que Jameson⁹ (apud HAESBAERT, 2004: 103) enfatiza a ligação de Deleuze ao marxismo, colocando-o numa posição única dentre os pensadores pós-estruturalistas que concederam a Marx um papel “absolutamente fundamental” na sua filosofia.

O próprio Deleuze¹⁰ (apud HAESBAERT, 2004: 103) afirma que não é possível uma “filosofia política que não seja centrada na análise do capitalismo e de seu desenvolvimento”. O autor cita Marx ao descrever o sistema capitalista como um “fantástico sistema de fabricação de grande riqueza e de grande sofrimento” e reconhece-o, numa noção solidamente territorializadora, “como um sistema imanente que não pára de expandir seus próprios limites [...] porque o limite é o próprio Capital”.

As ligações de Deleuze com o marxismo, entretanto, não se estreitam no que tange a compreensão dos elementos que determinam o caráter da vida social. Para Deleuze (1995), é possível definirmos a sociedade a partir de suas “linhas de fuga” ou “desterritorialização” e não através de suas contradições ou embate de classes.

Aponta-se também a diferenciação entre as análises a partir do determinismo histórico utilizado por Marx. Sobre essa questão Foucault¹¹ (apud HAESBAERT 2004: 26) argumenta que:

[...] a grande obsessão do século XIX foi, como sabemos, a história. A época atual talvez seja, sobretudo, a época do espaço. Estamos na época da simultaneidade: estamos na época da justaposição, na época do perto e do distante, do lado a lado, do disperso. Estamos

⁹ JAMESON, Frederic. *Marxism and dualism in Deleuze*. In: Buchanan, I. *A Deleuzian Century?* Durham e Londres: Duke University Press, 1999.

¹⁰ DELEUZE, Gilles. “*Post-Scriptum*” sobre as Sociedades de Controle. In *Conversações*. Rio de Janeiro: Editora 34, 1992.

¹¹ FOUCAULT, Michel. *Of other Spaces*. *Diacritics*, Vol. 16, n. 1, 1986.

num momento, creio eu, em que nossa experiência de mundo é menos a de uma longa via se desdobrando através do tempo, do que a de uma rede que conecta pontos e entrecruza sua própria trama. Poder-se-ia dizer, talvez, que certos conflitos ideológicos que animam a polêmica contemporânea opõem os fiéis descendentes do tempo aos determinados habitantes do espaço.

Ao definir a relação espacial contemporânea a partir da rede e da simultaneidade, Foucault possibilita a abertura da discussão acerca da relação entre o tempo e o espaço na atual conformação dos territórios e, é nesta discussão sobre o espaço, que Deleuze e Guatarri destacam-se dos pós-estruturalistas, pois para estes autores, a espacialidade configura-se como base de grande parte dos conceitos discutidos em suas obras, num constante “devir” de criação e de destruição dos territórios.

Para os críticos do pós-estruturalismo, e mais especificamente dos conceitos deleuzianos, é justamente no discurso da desterritorialização que se abre espaço para a afirmação da sociedade e do mundo globalizado como única alternativa para as relações sociais, culturais e econômicas contemporâneas.

Nos debates sobre território é notória a associação, direta ou indireta, entre a globalização e os processos de desterritorialização. Haesbaert (2004), a partir de amplo levantamento bibliográfico, apresenta e sintetiza três perspectivas distintas em relação à desterritorialização, sob o ponto de vista econômico.

Na primeira, concentram-se aqueles que reconhecem a desterritorialização como sinônimo de globalização econômica. Esta perspectiva admite e corrobora a formação de um mercado mundial com fluxos comerciais, financeiros e informacionais independentes de bases territoriais bem definidas.

Numa posição intermediária estão os que admitem o termo para algumas relações no atual capitalismo de acumulação flexível, enfatizando a desterritorialização como processo inerente à flexibilização das relações de trabalho e do enfraquecimento das bases territoriais na lógica locacional das empresas, cada vez mais autônomas em relação às condições locais de instalação.

Há ainda os mais restritivos, para os quais o fenômeno da desterritorialização só aparece no setor financeiro globalizado. Esta perspectiva admite a desterritorialização enquanto processo específico da circulação de capital¹², evidenciando a dependência tecnológica da mesma, uma vez que a eliminação do território só existe a partir da evolução informacional e virtual em voga.

Importa neste momento a definição de que, ao território, couberam – e ainda cabem – constantes transformações em função direta das transformações econômicas, contudo, avalia-se que, ao invés de um constante “desterritorializar-se”, essas transformações geram novas características entre a relação capital e território.

Dessa maneira, ao invés do entendimento de desterritorialização como motor e fluxo de capital totalmente globalizado, como definido na primeira concepção acima, e admitindo que não seja apenas nas “redes virtuais” que se encontram os impactos da globalização, deve-se considerar, como perspectiva de análise, a segunda alternativa. Ela coloca a relação econômica e a dita “desterritorialização” numa função de relação entre localização das empresas e a capacidade de flexibilização da produção e mão-de-obra.

Neste sentido, afirma Storper¹³ (apud Haesbaert, 2004: 185):

Uma atividade pode ser definida como territorializada quando sua efetivação econômica dependa da localização (dependência do lugar) e quando tal localização é específica de um lugar, isto é, tem raízes em recursos não existentes em muitos outros espaços ou que não podem ser fácil e rapidamente criados ou imitados nos locais que não os têm.

A desterritorialização como parte das novas configurações mundiais poderia ser entendida na medida em que ocorre a diminuição da dependência das atividades econômicas em relação às suas localizações. Ressalta-se, contudo, que apenas uma parte do todo globalizado encontra como possibilidade e estratégia a desvinculação do espaço geográfico e das territorialidades nele contidas.

¹² Aqui, vale ressaltar a observação de Haesbaert (2004), ao admitir o caráter “puramente especulativo” deste capital que circula no mercado financeiro globalizado.

¹³ STORPER, Michael. Territorialização numa economia global: possibilidades de desenvolvimento tecnológico, comercial e regional em economias subdesenvolvidas. In: Lavinhas, L.; Carleial, L. e Nabuco, M. R. (org.) *Integração, Região e Regionalismo*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1994.

Storper argumenta que há uma diferenciação entre as atividades “produtivas-chaves”, que demandam maior conteúdo de especialização, conhecimento ou tecnologia e as atividades mais “tradicionais” que, via de regra, incorporam força de trabalho de baixa qualificação e salário. Para o autor, as atividades “produtivas-chaves” continuam fortemente enraizadas em áreas territoriais centrais, enquanto que as atividades “tradicionais” seriam mais suscetíveis à “fluidez” local.

É interessante destacar a dualidade colocada por Storper, dedicando às áreas que prescindem de maior tecnologia e informação uma noção territorializadora e àquelas de caráter mais tradicional em relação à produção, uma característica desterritorializadora.

As cadeias de commodities¹⁴ globais seriam exemplos nos quais a noção do território perderia força, devido às facilidades de deslocamento da matéria-prima e do produto final e da pouca interferência da localização na produtividade. Essa característica teria impacto direto nas relações de trabalho, pois a facilidade de locomoção das atividades permite às empresas um nível maior de negociação e competição global, aguardando as melhores condições – leia-se: mão-de-obra barata, diminuição da carga tributária, investimento em infra-estrutura – oferecidas por determinado país, estado ou cidade, para então, deslocar-se para o mesmo.

Ressalta-se que, ao contrário do que pode ocorrer com as plantas industriais e sua linha de produção, as grandes empresas não utilizam a mesma lógica descentralizadora quando se trata dos setores de pesquisa e desenvolvimento tecnológico o que, para Ferreira (1997), alimenta mais uma contradição em relação aos processos desterritorializadores e ao sistema de rede. Uma vez que “seria de se esperar, frente à descentralização das plantas produtivas das empresas por diversos países, que os setores de pesquisa e desenvolvimento também viessem a ser distribuídos pelo mundo”. E acrescenta: “Entretanto isso não acontece.” (FERREIRA, 1997: 26)

Segundo Boyer¹⁵ (apud FERREIRA, 1997: 26):

¹⁴ Destacam-se no Espírito Santo, em especial na Região Metropolitana da Grande Vitória, a exportação de commodities enquanto um dos principais produtos das transações comerciais “locais”. Existem, no estado, 458 empresas exportadoras sendo que 11 delas efetuam exportações acima de US\$ 50 milhões. Estas empresas podem ser divididas em dois segmentos distintos: o primeiro, que responde por cerca de 83% das exportações é composto por grandes empresas exportadoras de commodities e inclui os segmentos de ferro e aço, minério de ferro, celulose e café.

¹⁵ Boyer, Robert; “L’entreprise globale, un projet plus qu’une réalité”, in *Mondialisation au-delà des mythes, Les*

Não somente os países protegem diferentemente os direitos sobre a propriedade intelectual, como as grandes empresas continuam a considerar que a inovação constitui a fonte de sua competitividade, e por isso não deve ser disseminada em espaços geográficos que poderiam ficar fora de seu controle direto ou indireto, através do Estado de suas nações de origem.

Na análise do território da Região Metropolitana da Grande Vitória o debate acerca da localização destas grandes empresas aparece como fundamental, uma vez que a conformação metropolitana da região ocorreu diretamente em função da chegada dos “Grandes Projetos” industriais como a Companhia Vale do Rio Doce – atual Vale – e a Companhia Siderúrgica Tubarão – atual Arcelor-Mittal¹⁶.

Haesbaert (2004) admite o comportamento “multilocacional” das grandes empresas, não apenas em relação ao maior grau de flexibilidade de localização, mas também em sua articulação interna e na relação com outras empresas, tanto através de terceirização da mão-de-obra quanto na terceirização de serviços e componentes para a produção de um mesmo produto.

O autor reforça, contudo, que, ainda que a nova estrutura de produção amplie e diversifique as possibilidades de localização, isso não significa a perda da noção de território enquanto fator considerado na escolha dos espaços a serem ocupados, mas sim estabelece outros parâmetros e outros fatores para determinar sua localização.

Dentre as principais re-territorializações atribuídas às novas dinâmicas características da reestruturação produtiva encontram-se, numa escala imaterial, as relações entre as empresas e os Estados e mesmo entre os próprios Estados, a partir de suas políticas de auxílio à chegada de investimentos privados.

Políticas a nível nacional, regional e local, bem como dados de infraestrutura (agora sobrevalorizando a infra-estrutura técnico-informacional),

Dossiers de l'Etat du Monde. La découverte, Paris, 1997.

¹⁶ O segundo capítulo desta dissertação “Conjuntura Histórica: a configuração econômica da Grande Vitória nas décadas de 1960 a 1980” trará uma síntese sobre os principais planos e projetos que contribuíram fundamentalmente para a atual configuração da Região Metropolitana da Grande Vitória.

continuam fundamentais na opção das empresas por essa ou aquela localização. Além disto, a redução ou mesmo a ausência de barreiras tarifárias e a disponibilidade de força de trabalho barata e não-organizada continuam centrais, especialmente naqueles setores considerados como setores “desterritorializados”.

(HAESBAERT, 2004: 186-187, grifos do autor)

É na própria ampliação das possibilidades de localização territorial, a partir da conformação de novas redes, que as relações se territorializam e impõem novamente a importância da localização, não apenas a partir da conformação geográfica do espaço, mas, principalmente, a partir da disposição política em oferecer a cada empresa maiores vantagens e benefícios locais.

Santos (1996) sintetiza essa nova conformação a partir do que denominou “guerra dos lugares”, traduzindo nesta expressão a competição entre os municípios, estados e países visando o aumento na capacidade de atração do seu território para localização de grandes empresas.

Com a globalização, o território afirma sua importância, ainda que, segundo o autor, uma propaganda insidiosa teime em declarar que as fronteiras entre Estados já não funcionam e que tudo, ou quase, se desterritorializa.

O que ocorre é um acirramento entre os lugares na busca por oferecer às empresas maior produtividade, traduzida na implantação de infra-estrutura para o setor produtivo e na “guerra fiscal” para redução ou isenção de impostos.

Para Santos (2004)

[...] é como se o chão, por meio das técnicas e das decisões políticas que incorpora, constituísse um verdadeiro depósito de fluxos de mais-valia, transferindo valor às firmas nele sediadas. A produtividade e a competitividade deixam de ser definidas devido apenas à estrutura interna de cada corporação e passam, também, a ser um atributo dos lugares. E cada lugar entra na contabilidade das empresas com diferente valor. A guerra fiscal é, na verdade, uma guerra global entre lugares. (SANTOS em http://www1.folha.uol.com.br/fo/brasil500/dc_3_5.htm)

Ao longo de seu desenvolvimento, o Espírito Santo, e em especial a Região Metropolitana da Grande Vitória, sempre tiveram sua ocupação territorial estritamente vinculadas às tomadas de decisão exógenas ao próprio território. A economia capixaba, e por consequência seu território, está amplamente relacionada com o capital externo – seja para investimentos, seja para transações comerciais - e as suas dinâmicas territoriais sofrem influências diretas da rede des/territorializada a qual sua economia está vinculada.

Tomando como porto de partida a discussão sobre o território e os processos – políticos e econômicos - territorializadores que modificam, qualificam e utilizam o espaço parte-se para a interpolação entre a abstração conceitual do tema e sua relação direta com as transformações territoriais pelas quais a Região Metropolitana da Grande Vitória está sujeita, na busca por compreender quem são os atores e como estes são responsáveis por um cenário em constante alteração.

CAPÍTULO II

CONJUNTURA HISTÓRICA

O processo histórico do estado do Espírito Santo, em particular da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), e suas relações com o cenário nacional é de relevante importância para compreensão sobre a configuração do território e as relações entre a política nacional e o desenvolvimento urbano e econômico da região.

Sabe-se que na primeira metade do século XX o Brasil apresentava uma nova divisão urbano/rural no país, em especial nas áreas metropolitanas, já apontando para uma redefinição de prioridades nos investimentos públicos e privados.

Qual foi, portanto, o papel do Espírito Santo, nesta nova etapa política, econômica e territorial do país? De que maneira apresentou-se o território do município de Vitória e região diante destas transformações?

Destacam-se, como enfoque principal de análise, dois momentos históricos nacionais: a Política de Erradicação dos Cafezais, década de 1960, e as Política Nacional de Industrialização, década de 1970.

Considerando que a industrialização no Espírito Santo configura-se também como resultado da erradicação dos cafezais, pode-se afirmar que ambas as políticas públicas e promoveram transformações significativas na economia do estado e, conseqüentemente, em sua conformação territorial.

Um dos pontos aprofundados no contexto histórico apresentado trata da relação entre a dependência econômica do estado à produção cafeeira e a queda na comercialização deste produto agrícola com o processo de industrialização desencadeado a partir de políticas públicas nacionais.

Foram também sintetizadas informações relevantes para o entendimento da dinâmica territorial da RMGV, em especial a relação entre o crescimento populacional e o incremento das políticas habitacionais, com a localização das plantas industriais na região, especialmente a partir da década de 1970.

Segundo Rocha e Morandi (1991) uma das características do processo de desenvolvimento capixaba é a industrialização tardia, que se consolidou apenas a partir da década de 1970. Essa industrialização, concentrada espacialmente em grandes unidades

industriais e de logística, foi um dos fatores determinantes para a formação do aglomerado urbano que hoje constitui a RMGV.

É no contexto de crescimento econômico voltado aos investimentos para as regiões periféricas às grandes metrópoles consolidadas (Rio de Janeiro e São Paulo) e privilegiando a produção de bens intermediários, vinculados a siderurgia, pelotização de minério e celulose que surgem as grandes indústrias no território capixaba. Estas se configuram como elementos fundamentais na estruturação urbana do território, impulsionando a região como plataforma logística para o comércio exterior.

Os dados apontam, contudo, para uma disparidade entre o crescimento econômico notável em função dos grandes projetos industriais e o desenvolvimento humano e social da população.

Relacionando a conjuntura política e econômica nacional com as questões regionais espera-se contribuir para o entendimento das transformações locais e sua relação direta com o capital econômico e os anseios políticos vigentes em cada época.

2.1. O ciclo cafeeiro no Espírito Santo

A produção cafeeira do estado desenvolveu-se a partir do final do século XIX através de uma produção baseada em pequenas propriedades e agricultura familiar. Esta característica diferenciava a produção estadual dos estados mais desenvolvidos, que pautavam seus investimentos agrícolas em grandes propriedades e técnicas mais avançadas.

Territorialmente, o Espírito Santo caracterizava-se pela ausência de infra-estrutura em núcleos urbanos locais e os produtores agrícolas dependiam dos intermediários para a comercialização da produção e obtenção dos insumos para a lavoura e dos artigos de consumo.

Esta característica incrementou o desenvolvimento

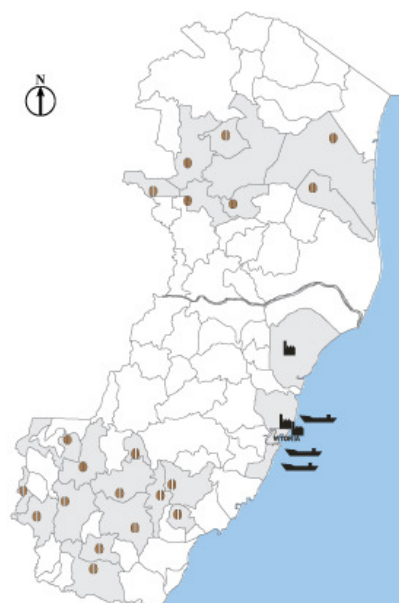


Figura 2.1: Principais regiões de plantação dos cafezais no Espírito Santo, no interior, e a localização das indústrias, no litoral. Elaboração da autora.

da cidade de Vitória, que passou a sediar a esfera da comercialização e exportação, capturando assim o excedente gerado pelo setor da produção. (ABE, 1999)

É notável, contudo, as diferenças estruturais entre o Espírito Santo e os outros estados da região sudeste, não apenas ao nível da estrutura agrícola em si, mas também na articulação desta com os demais setores produtivos. Segundo Neri (1995) pode ser observado que, em São Paulo, por exemplo, a estrutura do setor cafeeiro permitiu uma dinamização da economia do próprio estado, principalmente no que tange os aspectos do re-investimento dos lucros, o que também potencializou a industrialização paulista.

Já no Espírito Santo, à parte os incrementos na capital, ocorria uma transferência contínua de renda do mercado agrícola estadual através da aplicação da poupança interna em áreas de investimentos fora do estado, o que contribuía para a inferioridade sócio-econômica e para a descapitalização estadual. (SIQUEIRA, 1991)

Considerando a conjuntura político-econômica nacional observa-se uma diferença temporal entre os ciclos agrários e industriais do Espírito Santo e dos demais estados da região sudeste, principais pólos nacionais. Até 1930, o crescimento da economia nacional esteve atrelado à expansão agrícola, em especial na produção de café para exportação. A partir da década de 1940 iniciou-se o fortalecimento do processo de industrialização.

O Espírito Santo, contudo, não participou inicialmente da nova estruturação da base produtiva do país, que ativou o setor industrial fundamentado na produção de bens de consumo não-duráveis, especialmente pós 1ª Guerra Mundial.

Conforme argumenta Siqueira, a realidade que se apresentava era a de uma área crítica, com inexpressiva força política nacional e situação de indefinida à desfavorável, entre a prosperidade sulista e dos demais estados do sudeste e a pobreza nordestina.

A partir da década de 1940, pós-crise de 1929, a cafeicultura acentuou sua importância na economia estadual, principalmente devido ao extraordinário aumento dos preços e do conseqüente estímulo ao plantio do produto, tornando a economia ainda mais dependente da produção cafeeira e contribuindo para o incipiente grau de industrialização do estado.

Com o aumento do valor do produto a área cultivada ampliou-se em 35% na década de 1950. Nessa época, 75% dos estabelecimentos rurais tinham nos cafezais sua principal

atividade, respondendo por 80% dos empregos agrícolas, que ocupavam 68,1% da População Economicamente Ativa (PEA) do estado.

Os dados mostram que na década de 1950 a produção de café no Espírito Santo representava 40% do PIB, 60% da receita tributária e 80% das exportações efetivas. De 1955 até o início dos anos 1960 houve um aumento de 39,4% da área cultivada e de 134,4% da produção.

Desta maneira, o estado reafirmava seu descompasso político, econômico e social em relação aos centros dinâmicos da economia brasileira, já que o quadro nacional da época apresentava a rápida substituição de importações.

É notório, contudo, que a expansão da cafeicultura nesta época não se dava apenas em território capixaba e tampouco apenas no Brasil. O *boom* cafeeiro, paradoxalmente, originou uma grave crise de superprodução do café e os preços internacionais do produto caíram extraordinariamente no período de 1955 a 1963. Como mostra os dados do Instituto Brasileiro de Café (IBC), constante no trabalho de Rocha e Morandi (1991), num período inferior a 10 anos o preço da saca do café caiu cerca de 56%.

A cafeicultura capixaba representava, na época da crise, apenas 10% da produção nacional, o que não era tão significativo em termos nacionais quanto para o estado, que foi atingido fortemente pela crise devido ao tipo de café cultivado e à supremacia do produto na composição de sua economia.

A crise gerou alterações na política econômica nacional e modificou os rumos da economia estadual.

Em 1960, foi criado o Grupo Executivo de Racionalização da Cafeicultura (GERCA). Este grupo elaborou, em 1962, três diretrizes básicas a serem adotadas no país: promoção da erradicação dos cafezais antieconômicos, diversificação das áreas erradicadas com outras culturas e renovação de parcela dos cafezais. Essas diretrizes atingiram mais da metade dos cafezais capixabas, erradicando 53,8% dos cafezais e 71% das áreas de plantio e deixando aproximadamente 60 mil trabalhadores desempregados na zona rural. (ROCHA; MORANDI: 1991)

O resultado do programa de erradicação foi além do objetivo principal, que era o de controlar a crise cafeeira de superprodução e se expressou na substancial redução de renda

e do emprego, provocando empobrecimento econômico e iniciando no estado o processo de expulsão da população do campo para as áreas urbanas.

Siqueira (1991) salienta em sua tese que o empobrecimento econômico do estado trouxe maiores efeitos sociais negativos ao Espírito Santo do que aos demais centros de produção cafeeira, devido à sua dependência econômica à produção e também à sua estrutura fundiária e produtiva.

O deslocamento da população do campo para a cidade corresponde ao reordenamento produtivo do estado, contudo, as áreas urbanas não estavam preparadas, tanto econômica quanto socialmente para esta transformação. O território da Grande Vitória foi a região que recebeu maior número de migrantes. Este, por sua vez, não dispunha de infra-estrutura suficiente para abrigar o número elevado de pessoas que para lá se deslocaram e, tampouco, oferecia empregos para a massa de trabalhadores rurais que chegavam.

EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO RURAL E URBANA DO ESPÍRITO SANTO

	1950		1960		1970		1980	
População	Nº hab.	%	Nº hab.	%	Nº hab.	%	Nº hab.	%
Rural	758.052	79,2	1.014.923	71,2	877.419	54,9	738.978	36,5
Urbana	199.189	20,8	403.461	28,4	721.916	45,1	1.324.701	65,4
Total	957.238	100	1.014.923	100	1599.333	100	2.033.340	100

Tabela 2.1: Evolução da população rural e urbano do Espírito Santo.

Fonte: SIQUEIRA, 1991.

Para tentar controlar esse problema o Governo Federal, a partir do GERCA, estimulou a diversificação da produção agrícola e novos plantios nas áreas das quais foram erradicados os cafezais, contudo, esse programa não obteve êxito similar ao de erradicação dos cafezais improdutivos.

Segundo Campos (2005) a modernização que se processava no campo não foi capaz de reverter a crise e desacelerar os fluxos migratórios convergentes para a Grande Vitória. Foi a própria crise agrícola que estimulou e possibilitou novos investimentos em pequenos negócios comerciais e industriais e que alavancou o mercado consumidor urbano local.

Concomitante às políticas de erradicação dos cafezais, o Espírito Santo também recebia parte da expansão do investimento industrial no âmbito nacional através do Plano de Metas, que destinou ao estado o papel de receber a indústria siderúrgica e a indústria do cimento.

Pode-se considerar esse momento como o impulso inicial da transição da economia rural/agrícola para a urbano/industrial. Segundo Rocha e Morandi (1991) foi essa interferência, de caráter exógeno, que mudou os efeitos da crise e a própria estrutura produtiva da economia capixaba.

O cenário que se forma na segunda metade da década de 1960 apresenta ao Espírito Santo a reestruturação produtiva nacional, a partir da integração da economia brasileira à estratégia do capitalismo internacional e a consolidação das empresas estrangeiras nos ramos mais dinâmicos da produção.

O que se observa, enquanto transformação territorial é a rápida expansão da área urbana, com a chegada contínua de migrantes do interior e a preparação do território para receber os novos investimentos advindos dos planos nacionais.

Se, com a chegada da Companhia Vale do Rio Doce, ainda em 1942, a economia local movimentou-se com a geração de emprego e renda dos trabalhadores que se empregaram na empresa, nas décadas de 1950 e 1960 o estado realizava em grande parte do território inúmeras obras, com o objetivo de dotar a região da infra-estrutura necessária para abarcar e atrair novos investimentos.

Apesar de consolidar sua articulação com o sistema produtivo brasileiro, através da região da Grande Vitória, o Espírito Santo ainda permaneceu na condição periférica em relação aos demais estados do sudeste e sul do país. Voltando apenas na década de 1970 a incluir-se nas estratégias de crescimento do Governo Federal Militar, especialmente com a elaboração dos Planos Nacionais de Desenvolvimento.

2.2 Conjuntura político-econômica pós-1964

Se até 1930 o crescimento da economia nacional esteve atrelado à expansão da produção agrícola, tendo o café como protagonista desta época, a partir desta década alguns acontecimentos internacionais influenciaram consideravelmente as alterações na economia brasileira. O fim da 1ª Guerra Mundial e principalmente a Crise de 1929, aliadas às novas políticas nacionais, contribuiu para o início do processo de industrialização.

Com a desestruturação do mercado internacional e o rompimento das reações tradicionais de troca (exportação de matéria-prima e importação de produtos industrializados), o país viveu o momento de estruturação da base produtiva calcada no setor industrial e o crescimento das migrações internas, especialmente o êxodo do nordeste para a região sudeste.

O governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) destacou-se enquanto fortalecedor da indústria para produção bens de consumo duráveis e como incentivador do consumo destes bens pela classe alta, possuidora de renda necessária para absorver a produção daquele momento.

Siqueira (1991) destaca que no início da década de 1960 observa-se a integração da economia brasileira à estratégia do capitalismo internacional. Para o economista Celso Furtado (1975), o que se ocorre neste momento é a imobilização do capital do Estado, que fica comprometido com a realização de grandes obras para a indústria energética, siderúrgica, petroquímica e mineradora, assumindo o papel de “Estado-empresário”. Destaca ainda que esses novos compromissos com o grande capital vão, gradualmente, afastando o Estado brasileiro da realidade conjuntural do país.

A principal mudança política do país deu-se a partir da desestabilização do governo João Goulart e a alternância da corrente populista no governo nacional para o militarismo.

Com a chegada dos militares aos altos cargos governamentais no Brasil o que se presencia é a hegemonia do capital estrangeiro e a discrepância entre a lógica de acumulação do capital monopolista e o projeto de bem-estar nacional.

Já no primeiro mandato militar, o então presidente Castelo Branco (1964-1967) procurou aproximar o país dos investidores estrangeiros, na tentativa de convencer o governo dos Estados Unidos e as agências internacionais – Fundo Monetário Internacional

(FMI), Banco Mundial e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) – que o Brasil estava novamente comprometido com a economia do “mundo livre”. (SKIDMORE, 1988)

As metas econômicas definidas por Castelo Branco eram a redução da inflação, aumento da exportação e o lançamento das bases para o desenvolvimento nacional a longo prazo. Skidmore destaca como medidas mais impopulistas a redução da inflação, já que esta se daria à custa do baixo salário mínimo, e também o encorajamento ao capital estrangeiro, levando muitas firmas locais à beira da falência, e logo foram compradas por empresas estrangeiras.

Com sua reestruturação econômica, o Brasil passa a integrar-se de fato a rede periférica da economia capitalista internacional, contudo, essa reestruturação baseou-se em preceitos custosos para o desenvolvimento social do país.

A entrada substancial do capital estrangeiro e os incentivos à exportação foram pautados em políticas de crescimento baseadas no baixo custo de mão-de-obra e em volumosos incentivos fiscais para as empresas estrangeiras instalarem-se em território nacional, o que ficou conhecido como o processo de “industrialização com baixos salários”.

Enquanto na Europa e nos Estados Unidos o ideal Keynesiano, que coloca o Estado como promotor do desenvolvimento econômico e da política do bem-estar social, garantia aos trabalhadores um padrão mínimo de poder aquisitivo, necessário inclusive para a expansão do mercado de consumo, nos países periféricos havia abundância de mão-de-obra barata e deficiência, ou inexistência, de legislação trabalhista, o que favoreceu a migração das unidades produtivas multinacionais para os países subdesenvolvidos

Além disso, como observa Nobre (2000) o Brasil também era bom receptor das unidades de produção internacionais, pois já tinha algum desenvolvimento industrial, em função dos investimentos estatais e da política de substituição das importações.

O papel dos investimentos externos na conformação social e urbana do Brasil, em especial das metrópoles brasileiras, aparece com considerável importância. Uma vez que a consolidação deste processo produtivo calcado em baixos salários, a repatriação do capital investido pelas multinacionais e a administração financeira da dívida externa foram decisivos para, como denominou Maricato (1996) a “urbanização com baixos salários”, impactando diretamente na qualidade de vida e de urbanização brasileira.

No segundo ano do governo Costa e Silva (1967-1969) o país atinge o grau máximo de expansão econômica. Este *boom*, conhecido como “Milagre Brasileiro”, teve como principal protagonista o então ministro da economia Delfim Neto, cujas diretrizes de ação imortalizaram-se no lema: “crescer para dividir”.

O aceleração econômico medido nesta época trouxe ao país elevado índice de crescimento¹⁷, atrelados, contudo, a um alto grau de dependência internacional e endividamento externo.

Na medida em que cresceram as exportações industriais¹⁸, aumentaram também os índices de importações, pois o país continuava dependente de bens de capital, produtos de petróleo e outros insumos de tecnologia externa.

Para Ferreira e Motisuke (in BUENO; CYMBALISTA, 2007) a vinda das multinacionais interessadas apenas na exportação de seus produtos e na geração de lucros expatriados foi, na verdade, o momento de maior inflexão da industrialização brasileira, uma vez que o notável crescimento da economia não significou ampliação significativa do mercado interno, nem a garantia de um nível mínimo de renda para a classe trabalhadora, mas sim a garantia da diversificação de investimentos para a elite nacional.

Conforme analisa Furtado (1975), o real crescimento só poderia ser alcançado através da realização de reformas estruturais para redistribuição de renda e aumento da demanda efetiva. O período do chamado “Milagre Brasileiro” esteve, portanto, alijado em demandas externas e não em políticas sólidas de longo prazo para o desenvolvimento nacional, e não apenas o crescimento econômico.

Se no início da década 1960 o Espírito Santo passava por sua maior crise econômica, com a erradicação dos cafezais e a concomitante ausência do estado na pauta de prioridades de investimentos nacionais, a partir da segunda metade da década o estado incorpora ao seu crescimento projetos que garantissem sua inserção na política econômica, com investimentos em infra-estrutura – destacando as ligações rodoviárias – ressaltando sua posição geográfica favorável e corroborando o processo de industrialização em curso.

¹⁷ Entre 1968 e 1974 o PIB nacional subiu a média anual de 10,9% e o setor que liderou este crescimento foi a indústria, com crescimento anual de 12,6% em média. (SKIDMORE, 1988)

¹⁸ Entre 1970 e 1993 houve um aumento de 192% nas exportações industriais, correspondendo a um aumento de 24% para 31% no total de produtos exportados. (SKIDMORE, 1988)

Destaca-se que o Governo Estadual atuou como principal agente condutor do processo de industrialização, fornecendo capital próprio e mobilizando poupanças nacionais e estrangeiras para implementar infra-estrutura atrativa aos investidores.

Sobre as distorções em relação ao crescimento econômico e desenvolvimento social, Delfim Neto, em entrevista à Revista Veja de 07 de junho de 1972, declara que “não se pode colocar a distribuição na frente da produção. Se o fizermos, acabaremos distribuindo o que não existe”. (SKIDMORE, 1988)

Este desequilíbrio, contudo, começa a aparecer não apenas nos índices de desenvolvimento humano, mas também nos próprios índices de crescimento econômico. A partir de meados de 1973 o ritmo de crescimento começa a declinar, desequilibra-se a balança de pagamentos e a inflação volta a crescer face à fase de recessão da economia mundial, ocorrida principalmente em função do choque do petróleo.

O aumento do preço do petróleo fez com que fosse desregulada a balança comercial brasileira, uma vez que havia forte dependência da indústria nacional a insumos importados, especialmente derivados do petróleo.

A expansão da indústria de bens de capital para o aumento das exportações contribuiu sumariamente para a duplicação da dívida externa do país.

No governo de Ernesto Geisel (1974-1978) é proposto o II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), que fixava uma taxa de crescimento de 10% ao ano a ser alcançada mediante a mudança de ênfase sobre os bens de consumo duráveis para a de produtos industriais intermediários e bens de capital.

Se, com o I PND (1972-1974) houve a estimulação de grandes projetos industriais concentrados em pólos de desenvolvimento nacional e de corredores de transporte para a distribuição da produção agrícola, é somente no II PND (1975-1979) que o estado do Espírito Santo aparece no cenário nacional ávido a receber um volume maior de investimentos.

O II PND visava prioritariamente viabilizar a instalação dos grandes projetos industriais, em especial os setores siderúrgicos e paraquímicos, priorizando as regiões menos desenvolvidas e periféricas.

Este Plano teve o apoio do Governo Estadual, que desejava atrair investimentos de empresas estatais e de capital estrangeiro, especialmente para a região da Grande Vitória. Desde meados da década de 1960 o estado preparava-se infra-estruturalmente para se

articular ao capital internacional e potencializar sua vocação exportadora, já destacada pelo Porto de Vitória.

O que se observa neste momento é a inserção periférica do estado na dinâmica do processo de acumulação de capital brasileiro a partir dos Grandes Projetos, que foram alojados no território da Grande Vitória.

Em 1983 a aceleração do crescimento inicia um desaquecimento. O Produto Interno Bruto (PIB) Nacional acusa um declínio de 5%. A alta taxa de crescimento demográfico contribuiu para a queda do PIB per capita, que chegou a -7,3%. Nesta época, conforme aponta Skidmore (1988), o PIB industrial sofreu decréscimo de 7,9% e o comercial de 4,4% e a inflação chega a 211%.

É, contudo, na década de 1980 que grande parte do plano traçado pelo II PND é efetivada na Grande Vitória, firmando a presença das indústrias e de grandes empresas no território e aumentando consideravelmente os níveis de urbanização da região.

No panorama nacional, destaca-se neste período o alinhamento do Brasil com a cartilha do Fundo Monetário Internacional (FMI), que propõe a redução da taxa de expansão da base monetária, o corte nos gastos públicos, a eliminação de subsídios, as desvalorizações cambiais mais freqüentes e a restrição dos aumentos salariais para contenção da inflação.

A oposição ao governo, como aponta Souza (1984), afirma que com o seu novo “negócio” o FMI e os banqueiros estrangeiros não pretendiam atacar a inflação, mas sim usar a devastação econômica advindas das medidas atribuídas à cartilha para preparar o caminho para a penetração mais profunda do capital imperialista no país.

É neste panorama histórico que se firmam as bases do crescimento econômico do estado do Espírito Santo, inicialmente com grande participação de capital estatal, posteriormente entregue às privatizações e investidores estrangeiros.

2.3 A Grande Vitória e os Grandes Projetos

Na década de 1970 o Espírito Santo insere-se definitivamente dentro do “processo modernizador nacional”, através da produção de bens intermediários destinados ao mercado externo, o que acaba por reafirmar e fortalecer sua condição periférica no contexto econômico do país.

Como ressalta Ferreira (2007) a abertura ao capital internacional e a condição modernizadora e de intenso crescimento trazia consigo dois problemas estruturais:

Por um lado, estabelecia um padrão congênito de atraso tecnológico, pois as indústrias traziam pra cá tecnologias já obsoletas em seus países de origem, e por outro lado estava condicionado a um padrão de alta concentração de renda, já que se baseava na manutenção de uma mão-de-obra de baixo custo, necessariamente subassalariada. [...] tratava-se de um crescimento condicionado à manutenção do subdesenvolvimento. (FERREIRA, 2007: 43)

O estado, apesar de sua fragilidade econômica e política, coloca-se como opção para investimentos estatais e multinacionais devido principalmente à sua localização geográfica, com privilegiada posição dentro do país, e aos incentivos fiscais dados pelo poder público para a instalação das empresas no estado.

É importante destacar o papel físico desempenhado pelo território capixaba para atração de investimentos, uma vez que foram destinadas aos grandes empreendimentos industriais localizações estratégicas dentro do atual território metropolitano, em detrimento ao planejamento que observasse não apenas às estratégias empresariais, mas que levasse em conta todos os sistemas que compõem o espaço urbano – habitacional, ambiental, econômico, dentre outros.

Conforme aponta Siqueira (1991), foi durante a chegada do capital industrial que se consolidou a aglomeração urbana da Grande Vitória, uma vez que a desruralização e a urbanização eram condições fundamentais para que o processo de concentração capitalista ocorresse de fato.

Apesar de estar inserido na Região Sudeste, o Espírito Santo manteve-se quase sempre à margem do processo geral de desenvolvimento do país. Seus indicadores de desempenho econômico, como renda per capita, distribuição setorial do produto interno, nível de urbanização e outros, colocavam-no muito mais próximo da situação dos estados do Nordeste.

No início da década de 1960, à margem da política regional de cunho desenvolvimentista empreendida pelo Governo Federal, que havia escolhido o Nordeste como objeto de uma política assistencial e o Norte e o Centro-Oeste como regiões de promoção do desenvolvimento, o estado passou a ser conhecido como “Nordeste sem SUDENE”. (VARGAS, 2005)

A partir do final da década de 1960, após as políticas compensatórias do GERCA, várias medidas administrativas de incentivo ao planejamento e desenvolvimento foram implantadas por parte do Governo Estadual, muitas delas apoiadas pelo próprio Governo Federal. Estas medidas seguiam os preceitos dos ajustes capitalistas colocados com a industrialização periférica.

Uma das primeiras medidas foi a criação do Fundo de Diversificação da Cafeicultura (FUNDEC), pelo Instituto Brasileiro de Café (IBC), e da Companhia de Desenvolvimento Econômico do Espírito Santo (CODES), pelo Governo do Estado, ambos destinados a planejar e coordenar a mobilização de recursos para o desenvolvimento econômico estadual.

Contudo, para viabilizar a sua recuperação econômica e promover a atração de investimentos, era necessário criar condições infra-estruturais tanto econômicas quanto urbanas, além de aparelhar adequadamente a administração pública. Em 1968 foi criado um Grupo de Trabalho de Assessoramento ao Governo do Estado, com a atribuição de realizar um diagnóstico da situação sócio-econômica e propor medidas para recuperação do estado.

No governo de Christiano Dias Lopes, conforme descreve Vargas (2005) reivindica-se junto ao Governo Federal a transformação do Espírito Santo em área incentivada de desenvolvimento, a partir da retenção no estado dos recursos gerados internamente. Em 1969 foi instituído o Decreto-Lei nº 880 (DL-880), que propiciava aos contribuintes domiciliados no estado a possibilidade de aplicar 33% das deduções do imposto sobre a renda em empreendimentos agrícolas e industriais localizados em território capixaba. Foi também constituído o Fundo de Recuperação Econômica do Espírito Santo (FUNRES), gerido

pelo Grupo Executivo para Recuperação Econômica do Estado do Espírito Santo (GERES), criado pelo mesmo decreto.

Vale ressaltar também a criação da Lei nº 2508/70, que criou o Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias, pelo qual, sob condições atrativas de juros e prazos, passam a ser financiadas as operações de intercâmbio comercial e internalização fiscal dos produtos não tradicionais movimentados pelo Porto de Vitória.

É sob esse contexto, ainda, que são criados órgãos como o Conselho de Desenvolvimento Econômico e o Sistema de Crédito para o Desenvolvimento, constituído pelo Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo (BANDES) e o Banco do Estado do Espírito Santo (BANESTES).

A partir desses instrumentos foram financiados diversos projetos de criação de novas indústrias, acentuando o processo de continuidade na expansão industrial, cuja taxa de crescimento chegou a quase 18% no período entre 1970 e 1975.

A tabela abaixo indica uma taxa de crescimento significativa do PIB estadual, acima da média nacional durante a primeira metade da década de 1970.

TAXAS ANUAIS DE CRESCIMENTO DO PIB

Setores	1960/1970		1970/1975	
	ES	Brasil	ES	Brasil
Agricultura	4,3	2,5	1,9	6,1
Indústria	12,3	10,9	23,5	11,9
Serviços	9,0	9,6	15,0	11,5
Total	7,0	9,0	13,7	10,9

Tabela 2.2: Taxas anuais de crescimento do PIB.

Fonte: Espírito Santo, Secretaria de Planejamento.

Sinopse da Situação Econômica do ES. Vitória, 1978.

Conforme apresenta Massaroni (1989), o setor primário, que já apresentava um desempenho pouco significativo na década de 1960, começou a dar lugar aos setores secundário e terciário na composição setorial do PIB e também da renda dentro do Espírito Santo.

Em 1960 esse setor era responsável por 41,8% da renda gerada no estado, diminuindo o índice para 10,7% em 1975, acompanhando a evolução dos índices também

em nível nacional. Já o setor secundário aumenta substancialmente sua participação na economia, passando de 5,35% em 1960 para 26,2% em 1975. Também cresce a participação do setor terciário na geração de renda do estado, que passa de 52,9% em 1960 para significativos 63,1% em 1975.

Percebe-se, a partir da tabela apresentada abaixo, uma considerável modificação na estruturação da divisão da renda por setor da economia, sendo notadamente o setor da indústria o que foi mais impulsionado durante o período de 1960/1975.

COMPOSIÇÃO SETORIAL DA RENDA INTERNA (%)

Setores	1960		1970		1975	
	ES	Brasil	ES	Brasil	ES	Brasil
Agricultura	41,8	19,2	22,8	10,2	10,7	10,5
Indústria	5,3	32,6	17,4	36,7	26,2	39,4
Serviços	52,9	48,2	59,8	53,7	63,1	50,0
Total	100	100	100	100	100	100

Tabela 2.3: Composição setorial da renda interna.
 Fonte: Espírito Santo, Secretaria de Planejamento.
 Sinopse da Situação Econômica do ES. Vitória, 1978.

Dentro da mesma estratégia econômica foram realizados também importantes investimentos em infra-estrutura, tanto pela União quanto pelo Governo Estadual. No setor de transporte e acessos, a condição de isolamento de Vitória em relação às outras capitais começou a ser contornada em meados da década de 1960, com o asfaltamento da BR-101, ao sul de Vitória, no trecho de ligação com o Rio de Janeiro.

Em 1969 houve o asfaltamento do trecho norte que liga a capital com a cidade de Salvador. A leste, já em 1973, também foi asfaltada a BR-262, que faz ligação com a região central de Minas Gerais. As rodovias estaduais também receberam melhorias e foram gradativamente sendo asfaltadas e sinalizadas.

As ferrovias historicamente desempenharam um importante papel na consolidação econômica estadual. A Estrada de Ferro Leopoldina, que ligava o Espírito Santo ao Rio de Janeiro, e a Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) estavam direcionadas ao Porto de Vitória e posteriormente, a EFVM recebeu um novo ramal até o Porto de Tubarão. Esta

característica aponta para o aceleração do fluxo fundamentalmente para a exportação, em quase nada contribuindo para a dinamização dos arranjos produtivos locais.

Outro fator de extrema relevância na solidificação das bases do Espírito Santo para receber novos investimentos industriais e participar do Plano Nacional de Desenvolvimento foi a presença da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) na Grande Vitória.

A CVRD, criada em 1942, como resultado do “Acordo de Washington”, operava a exportação de minérios através do cais de Atalaia, em Vila Velha, na Grande Vitória, desde finais da década de 1940. No início do decênio de 1960 a então estatal implanta um porto específico para importação de carvão mineral, localizado em Paul, próximo ao porto de Atalaia, também no município de Vila Velha.

Em 1966, com o contínuo aumento no volume de exportações e a necessidade de modernizar as instalações e operações de exportação de minérios, a CVRD transfere as atividades dos cais de Atalaia e Paul para o Porto de Tubarão, no limite entre as cidades de Vitória e Serra, passando a investir em contínuos melhoramentos e ampliações portuárias.

Percebe-se, neste momento, o avanço da produção estatal de cunho exportador sobre o território da Grande Vitória, o que configurou durante muito tempo o mote de desenvolvimento urbano e crescimento da região norte do Arco de Desenvolvimento Metropolitano.

Sabe-se que não apenas a Região da Grande Vitória estava passando por transformações de foco industrial-desenvolvimentista, mas também as áreas litorâneas contíguas à Grande Vitória, tanto ao norte quanto ao sul do estado.

Em 1973 foi implantada a Usina de Pelotização da Samarco, no pequeno município de Anchieta, a sul, onde também foi construído o terminal de Ubu, para exportação de pelotas de minérios. Da mesma forma, com a implantação da Aracruz Celulose no município de Aracruz, ao norte, se constrói em Barra do Riacho o terminal da Portocel, para embarque de celulose, consolidando-se o Complexo Portuário do Espírito Santo.

Ainda sob a ótica dos equipamentos infra-estruturais é importante mencionar a criação da Superintendência dos Projetos de Polarização Industrial (SUPPIN), que implantou e passou a administrar os Centros Industriais da Grande Vitória I e II (CIVIT's I e II). O primeiro CIVIT foi inaugurado em 1974 e logo em seguida inaugurou-se o segundo, com a

função de viabilizar loteamentos industriais dotados de infra-estrutura, com vendas subsidiadas dos lotes, financiamentos e isenções fiscais.

Os CIVIT's foram empreendimentos alocados no município de Serra, ao norte da capital, em uma região isolada da trama de investimentos de Vitória e Vila Velha, mas próximo à mão-de-obra barata, ocupante dos grandes conjuntos e loteamentos habitacionais criados pela CVRD, que geraram uma expansão urbana e demográfica considerável da região.

Ainda hoje, contudo, os CIVIT's não utilizam sua capacidade máxima e muitos lotes continuam vazios. A perspectiva atual, com a chegada da Petrobrás e a ampliação da Companhia Siderúrgica Tubarão (CST) – atual Arcelor-Mittal, é que a demanda em função desses novos investimentos seja articulada com a oferta dentro do município da Serra, gerando um aumento considerável de receita e de população.

Através dos investimentos apontados acima, aliados à posição estratégica do estado, o Espírito Santo passou a concentrar um conjunto de facilidades e oportunidades capazes de atrair investidores nacionais e internacionais.

Como destacado anteriormente, na primeira fase da expansão da economia, a dinâmica do crescimento estadual havia sido comandada preponderantemente pelo capital local com o apoio do Estado, através de incentivos fiscais e financiamentos subsidiados, baseada em atividades tradicionais e estabelecimentos de pequeno porte.

O ciclo de desenvolvimento posterior ao cafeeiro ocorreu no surto de desenvolvimento econômico nacional, na década de 1970, sob a égide das políticas de integração do mercado, cujas gestões de investimentos estavam orientadas pelas macropolíticas econômicas e territoriais do Governo Federal, sobrepondo-se às dinâmicas específicas da economia estadual.

A esse novo ciclo da economia capixaba deu-se o nome de “Período do Grande Capital” (ROCHA; MORANDI, 1991), no qual os investimentos passaram a ser controlados por grandes grupos econômicos estatais e privados, tanto nacionais quanto estrangeiros, responsáveis pelos empreendimentos, designados oficialmente, na fase anterior à sua consolidação até meados dos anos 1980, como os Grandes Projetos.

A evolução econômica do Espírito Santo pautou-se na adoção da via de crescimento centrada na estratégia dos Grandes Projetos, a partir da trajetória e da articulação de quatro

dos maiores empreendimentos motrizes da transformação do ciclo econômico agro-mercantil para o urbano industrial.

A idéia era que o processo desenvolvimentista somente desencadearia se contasse com recursos externos, principalmente para a realização de projetos de igual ou maior envergadura que a CVRD. A proposta apoiava-se na perspectiva de quatro grandes grupos de projetos, voltados predominantemente para o mercado externo.

Foram esses projetos, destacados abaixo, que ficaram conhecidos como Grandes Projetos, abarcando os seguintes setores: Complexo Siderúrgico, Complexo Naval, Complexo Paraquímico e o Complexo Portuário.

1. Complexo siderúrgico (CS)

a) Usina Siderúrgica Tubarão (CST)

- acionistas: Sidebrás - Brasil (51%), Kawasaki - Japão (24%) e Finsider - Itália (24%)

- localização: Ponta de Tubarão - Município de Serra.

Primeira fase:

- início da construção: 1977
- início de operação: 1980
- investimento: US\$ 2,3 bilhões
- número de empregados: 4.674

Segunda fase:

- início de operação: 1983
- investimento: US\$ 3,8 bilhões
- número de empregados: 7.500

b) Usina de Laminação Não-Planos (Cia. Ferro e Aço de Vitória)

- acionistas: BNDE (93,5%), Tesouro Nacional (6%) e outros (0,5%)
- localização: município de Cariacica.
- início de operação: 1977
- investimento: US\$ 50 milhões
- número de empregados: 1.600

c) Usinas de Pelotização da CVRD

- localização: Ponta de Tubarão – Município de Vitória

Itabrasco

- acionistas: CVRD (51%) e Finsider – Itália (49%)

- início de operação: 1976

- investimento: US\$ 55 milhões

- número de empregados: 400

Hispanobrás

- acionistas: CVRD (51%) e Instituto Nacional da Indústria da Espanha (49%)

- início de operação: 1977

- investimento: US\$ 55 milhões

- número de empregados: 400

Nibrasco

- acionistas: CVRD (51%) e conglomerados de empresas japonesas, destacando-se a Nepon Steel Corporation (49%)

- início de operação: 1977

- investimento: US\$110 milhões

- número de empregados: 600

d) Usina de Pelotização da SAMARCO

- acionistas: SAMITRE (51%) e MARCONA Internacional (49%)

- localização: Praia de Ubu – Município de Anchieta

- início de operação: 1977

- investimento: US\$ 190 milhões

- número de empregados: 450

2. Complexo Naval (CN)

a) Estaleiro de reparos navais (não se concretizou)

b) Projeto de estaleiro de desmonte e navios (não se concretizou)

c) Implantação de estaleiro de construção naval (não se concretizou)

3. Complexo Para-Químico (CPQ)

a) Aracruz Celulose S.A.

- localização: Barra do Riacho – Município de Aracruz

- início de operação: 1978
- investimentos: na indústria – US\$ 319 milhões
 - no plantio: US\$ 51 milhões
 - em infra estrutura: US\$ 26 milhões
- número de empregados
 - indústria: 500
 - floresta: 2.000

b) Flonibra – Empreendimentos Florestan (não se concretizou no ES)

4. Complexo Portuário (CP)

- a) Superporto de Tubarão para a CST
- b) Porto de Barra do Riacho – PORTOCEL, terminal da Aracruz Celulose
- c) Porto de Ubu, terminal de exportação da Samarco
- d) Projeto portuário no canal da Baía de Vitória
 - d.1) Melhoria do Cais Comercial de Vitória e do canal de acesso
 - d.2) Construção do Cais de Capuaba/Atalaia
- e) Terminal do Corredor de Exportação GO/MG/ES
 - e.1) Construção dos Cais de Jaburuna e de Aribiri (não concretizadas)
 - e.2) Ampliação, melhoria e adaptação dos Cais do Jabour e de Paul

Sob a égide do “Milagre Econômico” brasileiro a maior parte dos projetos listados tornou-se realidade, ainda que alguns com defasagem de até dez anos. Os investimentos baseados no grande capital passaram a dominar os diversos setores da economia no estado, impondo um ritmo acelerado de crescimento com a introdução e o desenvolvimento de várias atividades não-tradicionais.

Consolidavam-se assim, com a chegada das indústrias multinacionais para o país, e em especial os Grandes Projetos no Espírito Santo, o padrão de crescimento baseado na estratégia dos baixos salários, como condição para industrialização periférica (FERREIRA, 2007). O que ocasionou transformações no território, agora efetivamente industrializado.

2.4 Território industrializado

Apesar da concentração no setor industrial, houve em toda país, assim como no Espírito Santo, uma diversificação de novos negócios, especialmente no setor de serviços e construção civil, uma vez que os grupos empresariais buscaram adequar seus ganhos a nova ordem econômica, atuando em áreas complementares à dinâmica de investimentos industriais.

Siqueira (1991) aponta o vertiginoso crescimento da economia na década de 1970, comparada as décadas anteriores. Se entre 1950 e 1960 o Espírito Santo cresceu 7,3% ao ano, tendo uma pequena diminuição para 6,1% entre 1960 e 1970, entre 1970 e 1980 o crescimento econômico do estado obteve o índice de crescimento de 14,8%, superando em muito as décadas anteriores.

A tabela abaixo demonstra o crescimento contínuo no setor de serviços entre 1960 e 1979, característico do fortalecimento da área urbana da capital e municípios limítrofes e da dinamização das funções trazidas pelo processo de industrialização na Grande Vitória.

PARTICIPAÇÃO SETORIAL NA RENDA LÍQUIDA

ANO	Setor Agrícola	Setor Industrial	Setor Serviços
1960	49,9%	5,9%	44,2%
1970	23,1%	17,3%	59,6%
1979	16,4%	29,4%	54,2%

Tabela 2.4: Participação setorial na renda líquida.

Fonte: Siqueira, Maria da Penha, 1991.

Em relação à População Economicamente Ativa (PEA) observa-se uma discrepância entre a absorção dos trabalhadores e o desenvolvimento industrial, uma vez que o mesmo não absorveu toda a população e o terciário desenvolveu-se como alternativa de trabalho, incluindo aí o setor informal, já numa época notadamente urbana.

PARTICIPAÇÃO SETORIAL NA PEA – População Economicamente Ativa

ANO	Setor Agrícola	Setor Industrial	Setor Serviços
1960	70,3%	5,7%	24%
1970	53%	13,7%	33,3%
1980	34,8%	21,9%	43,3%

Tabela 2.5: Participação setorial na PEA
 Fonte: Siqueira, Maria da Penha, 1991.

Campos (2005) em uma análise da evolução da construção civil da capital Vitória e Região Metropolitana aponta que, se de 1950 a 1960, a construção da cidade voltava-se “para a indústria”, através das grandes obras de infra-estrutura, a partir de 1970 até meados de 1980 a construção ocorria na “cidade da indústria”, através da abertura de avenidas, casas e prédios a beira-mar e um alto volume de produção habitacional para a classe média e média-baixa.

Dentro das fronteiras estaduais, o que se evidencia é a concentração dos investimentos na Grande Vitória¹⁹, acentuando os desequilíbrios espaciais na economia e, conseqüentemente, na produção de riqueza e desenvolvimento local. Neste momento, observa-se a relação da estratégia econômica nacional com a dinâmica do modo de produção capitalista da época, estimulando as economias de aglomeração em busca de melhores escalas de tecnologia. Destaca-se ainda a importância da localização espacial como parte da política das empresas, política esta fundamentada pela inserção da empresa no sistema de produção.

Conceitualmente, o que se observa é a predominância da lógica funcionalista, na qual produção e espaço estão diretamente relacionados. Neste modelo, a localização espacial faz parte da política da empresa, e esta política é determinante na escolha do território ocupado por cada empreendimento, considerando a viabilidade entre matéria-prima, produção e comercialização.

¹⁹ 80% dos investimentos e empregos gerados com a chegada dos Grandes Projetos foram concentrados na Grande Vitória, com exceção apenas da Aracruz Celulose e Samarco Mineração que se localizaram respectivamente a norte e a sul da capital, na faixa litorânea do Espírito Santo.

A Grande Vitória apresentou-se, neste momento, como estratégico nó de intercâmbio entre produção e comercialização, principalmente em relação aos sistemas produtivos da siderurgia e mineração e ao campo da exportação e importação, devido à histórica vocação portuária da região.

Como afirma Siqueira (1991), após a crise da economia cafeeira e a desorganização desse sistema agrícola, a economia estadual poderia ter se desenvolvido de forma mais sustentável se houvesse um crescimento espacialmente distribuído e equilibrado, o que não se desenhou na época.

Ao concentrar os projetos de crescimento econômico num momento em que este território ainda não se encontrava ao menos com infra-estrutura básica adequada, ocorre um impacto social negativo e de grande potencial desorganizador dos sistemas de transporte, habitação, dentre outros.

A aceleração do fluxo migratório em busca da oferta de empregos para mão-de-obra não qualificada, a defasagem de infra-estrutura urbana e a marginalização dos trabalhadores recém chegados acentuaram a desigualdade social e territorial dentro da atual Região Metropolitana.

Maricato (2000) argumenta que no Brasil o preço da terra nunca foi regulado pelo preço da moradia, fazendo com que a favela ou o lote ilegal, combinado à autoconstrução, fossem partes integrantes do crescimento urbano sob a égide da industrialização.

A expansão da malha urbana, principalmente nos municípios de Serra e Vila Velha, ocorreu quase que exclusivamente em função de conjuntos habitacionais destinados aos operários da siderúrgica e mineradora. Já no município de Vitória houve um aumento de população de classe média e alta, e a capital consolidou-se como local escolhido para os empreendimentos habitacionais destinados à elite local.

À “massa sobranter” de trabalhadores, sem emprego após a conclusão das obras de construção das indústrias²⁰, restou a ocupação das áreas mais baratas, sem valor de mercado e infra-estrutura. A deficiência em infra-estrutura urbana foi agravada em virtude do papel assumido pelo Governo local, desejoso por reforçar a região como metrópole emergente, colocando à disposição do capital seus recursos e serviços e, em contrapartida,

²⁰ Em sua tese a professora Maria da Penha Siqueira afirma que a construção das indústrias absorveu 50% a mais de mão-de-obra do que a posterior fase de operação.

negligenciando o atendimento às funções básicas de saúde, educação, habitação, segurança, lazer, transporte, dentre outros.

Ressalta-se que essa característica de ocupação urbana não se inicia tampouco se encerra, na produção do espaço do Arco de Desenvolvimento Metropolitano. Citando Ferreira e Motisuke (in BUENO; CYMBALISTA, 2007), o que se apresenta como prática no processo de industrialização e urbanização brasileira é a “Política do Deixa-Estar Social”, na qual, para o sucesso da estratégia econômica de “industrialização com baixos salários” era necessário garantir também uma “urbanização com baixos salários”, com o objetivo de suprir a necessidade habitacional dos trabalhadores urbanos sem, necessariamente, alocar um alto investimento do poder público.

Ao lado dos grandes conjuntos, a maior parte da demanda habitacional dos excluídos foi “solucionada” – e continua sendo até hoje – pela ocupação de loteamentos clandestinos na periferia, impulsionada desde a década de 1970 pelo espraiamento permitido pelo transporte urbano sobre pneus e pela ação inescrupulosa de loteadores que se apropriavam indevidamente de terras, revendendo falsos títulos de propriedade, ou pela ocupação de glebas vazias, gerando um aumento significativo das favelas.

(FERREIRA; MOTISUKE, 2007: 42)

É importante destacar que os processos econômicos vigentes em cada época assumem o papel de protagonistas na configuração urbana local. As cidades apresentam-se, no momento histórico da industrialização, como território das relações de produção capitalista. Sua urbanização está diretamente relacionada aos horizontes de interesse e arranjo organizacional das próprias empresas.

A desestruturação do tecido urbano a partir de intervenções de infra-estrutura, a prioridade às obras viárias para o transporte individual e os investimentos públicos concentrados na cidade formal, marcas do planejamento urbano no Brasil também se fazem presente no território do Arco de Desenvolvimento Metropolitano. (FERREIRA; MOTISUKE, 2007)

Neste contexto, a Região Metropolitana da Grande Vitória não se difere da maior parte das metrópoles no que tange aos resultados das políticas públicas relacionadas à urbanização do território.

No Brasil, a intensificação da migração rural-urbana é medida pelo aumento contínuo da população urbana: em 1940 a população urbana no Brasil era de apenas 26,34%, passando para 68,86% em 1980 (FERREIRA, 2007).

A capital Vitória é um exemplo claro da formação de um eixo de aglomeração e de concentração urbana ocasionada pela migração, tanto do campo para a cidade quanto dos deslocamentos interestaduais ocorridos na época.

Em 1960, conforme medição do Censo Demográfico do IBGE, a população de Vitória era de 81.361 habitantes, subindo para 133.119 já em 1970 e chegando até 207.747 habitantes em 1980, enquanto a população estimada em 1977, segundo o próprio IBGE, era de 163.877 habitantes. Levando em conta os números mensurados e a estimativa no ano de 1977, observa-se que, em três anos, a população da capital teria aumentado em 43.870 habitantes sua população.

Na tabela abaixo, se observa em números o fluxo migratório do campo para a cidade que o processo de industrialização no estado imprimiu.

EVOLUÇÃO DEMOGRÁFICA do ES e da GRANDE VITÓRIA

ANO	População total		Taxas anuais de crescimento		% Pop. GV em relação ao ES
	ES	GV	ES	GV	
1940	790.149	91.570	-	-	11,6%
1950	957.238	110.931	1,9%	1,9%	11,6%
1960	1.418.384	198.265	4,0%	6,0%	14,8%
1970	1.599.333	385.998	1,2%	6,9%	24,5%
1980	2.023.340	706.263	2,4%	7,0%	34,9%

Tabela 2.6: Evolução demográfica.

Fonte: Siqueira, 1991.

As altas taxas de crescimento tiveram reflexos diretos na conformação urbana da cidade. Enquanto a classe média emergente que se formava em Vitória, impulsionada pela industrialização, era a compradora das novas áreas urbanizadas na região da Praia do Canto

e Jardim da Penha, a população das classes baixas passa a ocupar áreas ainda não incorporadas à cidade formal, especialmente nos municípios de Serra e Cariacica.

Conforme aponta Campos (2005), em sua pesquisa “A História da Construção e das Transformações da Cidade”, de 1971 a 1975 foram licenciados na Prefeitura Municipal de Vitória 846.473m² de obra construída, enquanto de 1976 a 1980 esse número passa para 1.942.266m², correspondendo a um aumento de 130% na quantidade de área construída licenciada na capital. Esse índice reforça o papel do mercado imobiliário como um dos agentes econômicos que mais se beneficiou com o crescimento populacional e o desenvolvimento urbano desigual.

O salto de crescimento da construção civil coincide com o deslocamento dos investimentos públicos em infra-estrutura e embelezamento para a região das praias de Vitória, financiados, em grande parte, pelo aumento da arrecadação fiscal em função do crescimento econômico.

Para Maricato (2000: 157) os “proprietários de terra e capitalistas das atividades de promoção imobiliária e construção são um grupo real de poder e de definição das realizações orçamentárias municipais”.

Essa realidade é inerente a urbanização do território industrializado da Grande Vitória. Claramente a partir do crescimento impulsionado pela industrialização ocorre uma mudança nos padrões da promoção imobiliária. Com o deslocamento dos investimentos para a praia o que o mercado passa a vender não é apenas o edifício, mas, e principalmente, o lugar e a inserção do mesmo na cidade “modernizada”.

Na porção noroeste da capital, região das praias, os investimentos públicos visavam à melhoria no sistema viário e incremento nas atividades de lazer, conferindo uma maior valorização imobiliária da região.

Neste sentido, afirma Maricato (2000), é a valorização das propriedades fundiárias ou imobiliárias que move e orienta os investimentos públicos, especialmente na circulação viária, responsável por abrir novas frentes para o mercado imobiliário de alta renda, sem necessariamente atingir com isso uma melhoria efetiva na circulação urbana.

Em contraste com a urbanização elitista da porção nordeste da capital, é nesta mesma época que ocorrem ocupações de áreas devolutas ou desocupadas do Estado, áreas

de litígio ou com problemas jurídico-fundiários e, também, áreas impróprias ou de elevados custos de urbanização.

A ocupação do manguezal a noroeste da Ilha de Vitória é o caso mais emblemático do descaso e desinteresse do poder público em relação a provisão de infra-estrutura básica e acesso à moradia para as classes de renda baixa que chegavam às grandes cidades em busca de trabalho e renda.

Como descreve Barbosa (2004), a região da Grande São Pedro, a noroeste da baía de Vitória, recebeu boa parte das famílias que migraram para a capital. A área constituiu-se

[...] num verdadeiro “bolsão de pobreza”, onde o lixão era fonte de renda e de alimentos para a maioria da população. Casebres insalubres construídos sob palafitas estenderam-se sobre as áreas de mangue e sobre a baía de Vitória. A ocupação de assentamentos humanos na periferia da ilha e nos municípios vizinhos, deliberadamente de forma ilegal, refletia a situação socialmente marginalizada dos seus ocupantes. (BARBOSA, 2004: 151)

Apesar de insuficientes, a produção habitacional do Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais no Espírito Santo (INOCOOP-ES) e da Companhia de Habitação do Espírito Santo (COHAB-ES), representantes da atuação do Estado enquanto provedor de habitação, também possui papel importante na configuração do território metropolitano.

Se a incorporação imobiliária privilegiou a porção nordeste da capital, com produção verticalizada para as classes média-alta e alta, a promoção pública de habitação caracterizou-se pelo espraiamento nos municípios do entorno.

Até 1980 INOCOOP-ES e COHAB-ES construíram 32.310 unidades habitacionais, contudo, ainda era alto o déficit habitacional na Grande Vitória, sobretudo na faixa de população com renda familiar de até três salários mínimos.

TOTAL DE HABITAÇÕES POPULARES CONSTRUÍDAS ENTRE 1970 e 1980

MUNICÍPIO	COHAB	INOCOOP	TOTAL
Vitória	1.278	1.577	2.855
Vila Velha	1.979	5.148	7.127
Cariacica	488	-	488
Serra	2.627	3.058	5.685

Tabela 2.7: Total de habitações populares construídas entre 1970 e 1980.
Fonte: Siqueira, 1991.

Além da impossibilidade de acesso aos financiamentos da casa própria, tanto em função da insuficiência ou falta de rendimento, quanto em função do grau de informalidade do trabalho, o percentual de população carente era muito maior que a produção de habitação através da promoção pública.

POPULAÇÃO CARENTE DA GRANDE VITÓRIA – 1980

MUNICÍPIO	POPULAÇÃO	POP. CARENTE	%
Vitória	207.747	103.080	49,6
Vila Velha	203.406	119.200	58,6
Cariacica	189.089	83.537	44,2
Serra	82.591	22.603	27,3
Viana	23.440	10.087	43,0

Tabela 2.8: População carente da Grande Vitória.
Fonte: Siqueira, 1991.

A tabela acima aponta o município de Vila Velha como maior concentrador de população carente. Nesta época, o município caracterizava-se como o principal centro de atração migratória da Grande Vitória, acentuando sua condição de centro secundário dependente da capital e fornecedor de mão-de-obra para setor de serviços e indústrias, instalados em sua maioria nos municípios de Vitória e Serra, respectivamente.

O município de Serra, já na segunda metade da década de 1970, também recebe alguns conjuntos habitacionais do INOCOOP-ES e COHAB-ES. Mas é a partir de 1980 que este território consolida-se como importante pólo de atração dos empreendimentos destinados a população de média e baixa renda.

Como observado na figura 2.3, produzida pela Prefeitura Municipal da Serra (2007), as áreas industriais do município CIVITs já exerciam certa centralidade para os empreendimentos imobiliários.

Também é clara a distinção de proximidade entre os empreendimentos do INOCOOP-ES e da COHAB-ES, sendo os últimos destinados à parcela mais baixa da população e, não coincidentemente, localizados nas áreas mais distantes das indústrias, com acesso mais difícil aos postos de trabalho e vias de circulação principal.

No mapa observa-se que os conjuntos residenciais do INOCOOP-ES (Parque Residencial Laranjeiras, Valparaíso, Barcelona, Porto Canoa e Eldorado I, II e III) estão mais próximos aos CIVIT's, enquanto construídos pela COHAB-ES (Serra I, Planalto Serrano, José de Anchieta e André Carloni) encontram-se mais distantes dos distritos industriais.

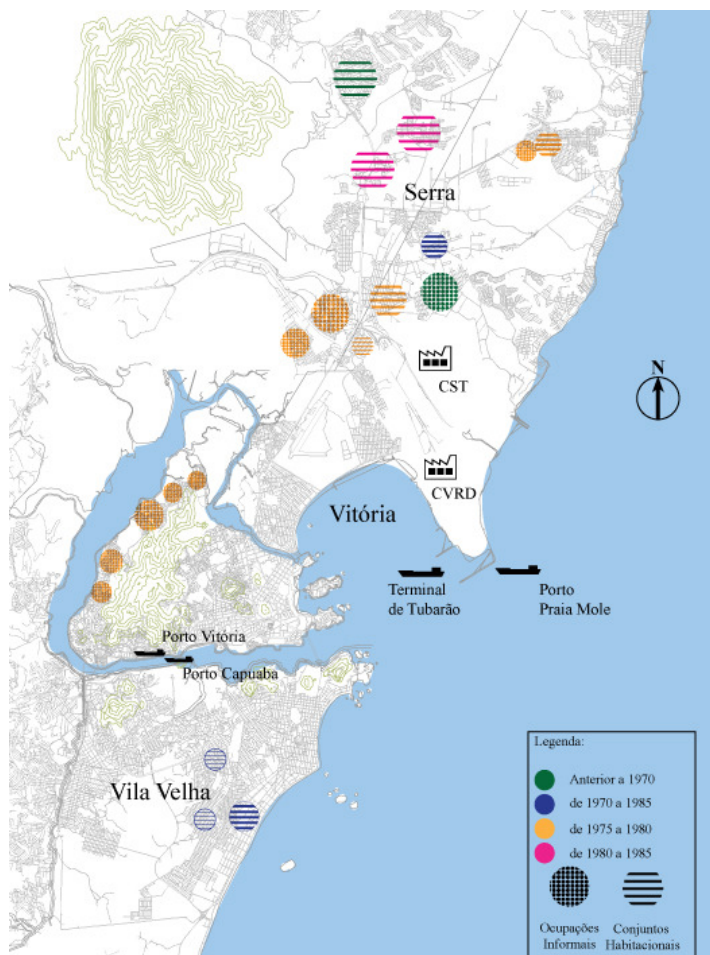


Figura 2.2: Distribuição territorial e temporal das áreas ocupadas pela população de média e baixa renda na RMGV. Elaboração da autora.

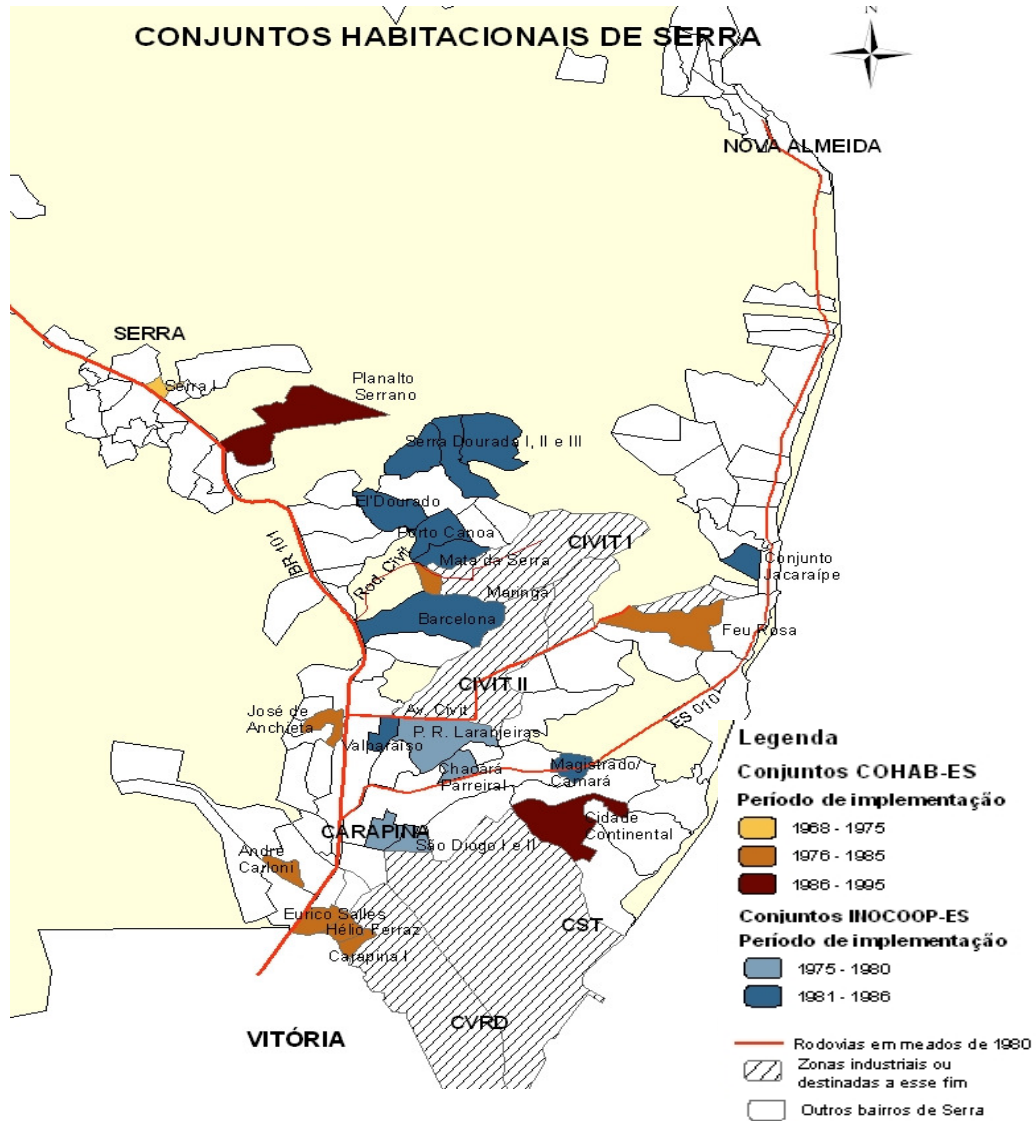


Figura 2.3: Localização dos conjuntos habitacionais no município da Serra.
 Fonte: Prefeitura Municipal da Serra (2007).
 (Material não publicado)

A localização dos conjuntos habitacionais em áreas descontínuas à malha urbana consolidada ocasionou a extensão das redes de infra-estrutura pelo território. Com isso, os locais providos de melhores recursos de infra-estrutura – mais rentáveis ao mercado imobiliário – continuavam resguardados para posterior ocupação das elites. Concomitantemente, ao longo do percurso intermediário entre as áreas de melhor valor

comercial e os conjuntos habitacionais, surgiam novas áreas dotadas de infra-estrutura pública devidamente incorporada à produção capitalista do espaço.

Outra consideração importante sobre a conformação territorial do município leva em conta a forte polarização de Vitória em relação aos novos territórios formados pelos conjuntos residenciais e pelas áreas industriais criados em Serra. (PREFEITURA MUNICIPAL DE SERRA, 2007)

Este fato pode ser observado, entre outras coisas, em função do traçado da malha viária do município, a partir da qual todos os principais bairros e conjuntos habitacionais convergiam para a BR-101, que, por sua vez, faz a ligação direta com a capital Vitória.

Em relação ao território dispensado ao setor produtivo dominante, novas áreas foram incorporadas ao tecido urbano para dar lugar às plantas industriais e para a expansão do comércio e serviços advindos com o avanço das indústrias na região.

Através do planejamento e aperfeiçoamento do transporte de cargas e de passageiros consolidaram-se novos vetores de expansão da malha urbana, atendendo às novas exigências representadas pelas áreas funcionais portuárias, industriais, de armazenagem, logística e transporte.

Uma das principais características das plantas industriais localizadas na Grande Vitória é a necessidade de extensas áreas para a sua instalação. Com o crescimento metropolitano, as áreas destinadas ao uso industrial, aproximaram-se da malha urbana, gerando conflitos entre os usos e, caracterizando-se como enclaves à expansão e mobilidade da região.

No município de Cariacica a formação inicial dos bairros à margem da baía de Vitória, como, por exemplo, Porto de Santana e Porto Velho, ocorre em função da implantação das instalações administrativa e ferroviária da CVRD, ainda na década de 1940. Foram esses bairros que abrigaram a maior parte dos trabalhadores das oficinas de vagões e locomotivas e das demais atividades relacionadas à rede ferroviária da CVRD. (CAMPOS, 2004)

Notadamente, o processo de industrialização da Grande Vitória foi o responsável pelo novo vetor de ocupações informais no município, a fim de abrigar a população migrante e de baixa renda que chegava à região.

Ao mesmo tempo em que a consolidação dos Grandes Projetos contribuiu para o crescimento das ocupações irregulares à margem da baía de Vitória também intensificou o processo de metropolização da Grande Vitória.

A partir do deslocamento da atividade industrial²¹, antes localizada nas proximidades do Porto de Vitória, para o município de Serra inicia-se o gradativo processo de desindustrialização da região da baía de Vitória, até então *locus* principal para localização da atividade industrial na Grande Vitória.

A desarticulação e descontinuidade do traçado urbano das áreas adjacentes à baía, característica histórica da ocupação municipal, é reforçada em função do caráter de abandono que passou a predominar na conformação urbana local. Os pátios ferroviários, as oficinas de reparo de vagões e os depósitos e armazéns de distribuição de cargas ficaram obsoletos e as grandes áreas ocupadas por esses equipamentos, que já representavam um limite a contigüidade espacial entre os bairros, tornaram-se também vazias de uso econômico.

Em relação ao sistema portuário, o Porto de Vitória, cujas instalações dividem-se entre os municípios e Vitória e Vila Velha, passou por significativa expansão entre as décadas de 1950 e 1970. O crescimento do comércio das exportações, especialmente de commodities, aumentou o número de cais comercial em Vila Velha e as melhorias do setor portuário do Centro de Vitória. (CAMPOS, 2004)

Conforme salienta Campos (2004: 166) “trata-se de transações comerciais de exportação e importação de mercadorias que não se destinam ao Espírito Santo, nem são produzidas em seu território”.

Nesse aspecto, o Terminal de Capuaba, localizado em Vila Velha, torna-se a principal plataforma estadual dentro do programa do Corredor de Transportes para Exportação, indicado no I PND (1972-1974). (CAMPOS, 2004)

O escoamento da produção via Terminal de Capuaba instituiu fluxos contínuos de circulação de cargas e precedeu de uma grande obra de aterro e retificação do traçado da baía de Vitória, em sua porção continental, para abrigar a infra-estrutura necessária ao

²¹ A implementação do CIVIT, na porção central do município de Serra, a instalação do Porto de Tubarão, da CST e das usinas de *pellets* de minério de ferro da CVRD na área limítrofe entre Vitória e Serra são exemplos de ações que corroboram o processo de deslocamento industrial e a metropolização da Grande Vitória. (CAMPOS, 2004)

intercâmbio de mercadorias: pátios de armazenamento, terminais marítimos de embarque, ramais rodo-ferroviários.

Ocorre que esta infra-estrutura localizou-se numa área de fragilidade ambiental – Foz do Rio Aribiri – e de consolidada ocupação urbana próxima ao núcleo histórico de ocupação do município. A expansão da estrutura portuária em Vila Velha somou-se aos já existentes terminais para armazenamento e descarregamento de derivados do petróleo – instalados em 1954, no bairro de São Torquato – contribuindo para acirrar a situação de conflito entre a operatividade dos fluxos de cargas, a região ambientalmente frágil e a área de ocupação habitacional.

A porção continental da capital Vitória, com a alteração da rota do fluxo do minério de ferro, implantação do Superporto de Tubarão, em 1966, expansão da CVRD e instalação da CST, no final da década de 1970 e início de 1980, respectivamente, também recebe impactos motivados pela industrialização capixaba.

Como já apontado, o município de Serra, a partir da instalação da CST, passa a ser o principal receptor de população da RMGV, o que pode ser observado não apenas pela quantidade de conjuntos habitacionais implementados à época, mas também, e principalmente, pelo enorme aumento da taxa de variação de população, passando de 88% entre 1960/1970 para 378% entre 1970/1980. (CAMPOS, 2004)

Além da densificação das áreas urbanas a partir do considerável aumento de população, a área limítrofe entre Vitória e Serra também recebem impacto direto no território em função da instalação das novas plantas industriais e portuárias.

A CVRD e a CST, localizadas na Ponta de Tubarão, impedem a ligação pela orla entre os municípios vizinhos de Vitória e Serra. No entorno dos muros que cercam estas grandes empresas, especialmente pelo lado do município de Serra, a situação é de agravamento social, com conflito direto entre um enclave industrial-exportador e loteamentos irregulares de baixa renda com índices sociais que indicam alto grau de vulnerabilidade.

O elevado grau de migração campo/cidade, a periferização e o crescimento desordenado da malha urbana contribuíram para o agravamento de índices sociais na Região Metropolitana da Grande Vitória, num processo semelhante ao que ocorreu na metropolização das maiores cidades brasileiras. O que se destaca a seguir é, de que maneira

as relações econômicas em nível global e a conformação do Arco de Desenvolvimento Metropolitano enquanto plataforma logística impactou no território local.

CAPÍTULO III

ALTERAÇÕES TERRITORIAIS

Durante os anos de 1970 e 1980, a dinâmica de crescimento econômico da Região Metropolitana da Grande Vitória ocorreu a partir dos grandes projetos industriais, consolidando o território metropolitano com perfil industrial-exportador. A década de 1990 no Espírito Santo foi marcada pelo crescimento das atividades voltadas para o comércio exterior, favorecendo a concentração de investimentos na RMGV, como, por exemplo, a criação das Estações Aduaneiras (EADIs) e de outras atividades correlatas.

O período da industrialização capixaba é emblemático para o entendimento da formação territorial do Arco de Desenvolvimento Metropolitano. É no momento de integração à lógica de expansão da economia brasileira que o território da Grande Vitória aparece como *lócus* de estratégicas mudanças econômicas nacionais, recebendo num curto espaço de tempo, um expressivo número de investimentos no setor industrial.

O desenvolvimento como sinônimo de crescimento econômico aparece como justificativa para as intervenções no território. Crescimento este que só seria possível, segundo os parâmetros difundidos na época, a partir do salto de industrialização, tanto no campo quanto na cidade. (SALOMÃO: 2006)

Nobre (2000) em sua tese sobre “Reestruturação Econômica e Território”²² trata, no capítulo inicial do trabalho, sobre a reestruturação do sistema econômico mundial a partir da década de 1980. O autor baseia-se no conceito “de que o arranjo espacial e geográfico das cidades é fruto desse sistema econômico mundial e tem mudado recentemente em função do processo de reestruturação por que vem passando esse sistema”. (NOBRE, 2000: 9)

A reestruturação produtiva ocorrida a partir da alteração do modelo fordista-keynesiano nos países industrializados para ao regime de acumulação flexível e a industrialização dos países periféricos é de fato decisiva para a compreensão das alterações em território local.

²² Nobre (2000) utiliza como estudo de caso para a análise da relação entre reestruturação econômica e território a expansão recente do terciário na marginal do Rio Pinheiros, em São Paulo.

Santos (2004) destaca duas fases distintas em relação à industrialização e exportação de produtos industriais pelos países periféricos. Na primeira, os esforços vêm dos próprios países exportadores e as dificuldades com as quais se defrontaram para exportar são muito grandes. Já a segunda fase, na qual se inseriu a RMGV, contou com as facilidades obtidas com a chegada das multinacionais, uma vez que partiu dos próprios países industrializados a decisão de deslocar para os países periféricos boa parte da produção para, em seguida, importar a baixos preços os mesmos produtos. (SANTOS: 2004)

O desenvolvimento de novas tecnologias na área da informática, comunicação e transportes foi dos agentes do processo de reestruturação produtiva econômica, possibilitando o reordenamento espacial das plantas industriais e a segmentação da produção em diferentes localidades.

A nova ordem de acumulação flexível do capital trouxe aos países periféricos a noção de competitividade na busca por garantir ao mercado internacional melhor condições para instalação de suas empresas, agora espalhadas pelo mundo.

Para Ferreira (2007), a substituição do ícone da *produtividade* pelo da *competitividade* faz parte dos “ajustes” necessários à expansão da economia-mundo capitalista, cuja sobrevivência está na garantia da expansão dos mercados consumidores.

A internacionalização econômica trouxe consigo preceitos globais de desenvolvimento que devem ser entendidos sob dois aspectos principais: políticos e ideológicos. Em relação ao aspecto político, Ferreira salienta o papel dos governos nacionais, estaduais e locais como agentes fundamentais nas negociações para a instalação das grandes empresas nos países periféricos.

O aspecto ideológico também é destacado por Ferreira, uma vez que

[...] a expansão das empresas multinacionais, sob o novo padrão tecnológico, não é apresentado ao mundo, e muito menos aos países da periferia, como um movimento de “ajuste” global de uma economia em crise, mas sim como um inequívoco sinal de modernização e “integração” das economias periféricas ao “novo” mundo globalizado, que passariam a ter o privilégio de receber as mesmas fábricas e os mesmos produtos dos países industrializados. (FERREIRA, 2007: 99)

A adoção das políticas neoliberais na década de 1990 fez crescer sobremaneira o grau de internacionalização econômica dos países periféricos, abrangendo além da indústria o setor de serviços, destacando, neste último, o papel do mercado imobiliário.

Na RMGV, a década de 1990 trouxe consigo a consolidação do Arco de Desenvolvimento Metropolitano, cuja configuração territorial decorre das transformações dos dispositivos industriais e logísticos, vinculados à lógica econômica das exportações e articulações das grandes empresas multinacionais. (CAMPOS, 2004)

Os parâmetros internacionais sob os quais estão atreladas as alterações territoriais locais no Arco Metropolitano não se encerram apenas na otimização da infra-estrutura voltada ao comércio exterior.

A EFVM estabelece, em grande escala, um eixo que viabiliza os fluxos de extração, produção e exportação do minério de ferro e os portos, marítimos e secos, no território do Arco vinculam o território local à lógica econômica global. Não se deve desconsiderar, contudo, os impactos que essa inserção periférica na dinâmica econômica das redes de articulação comercial internacional provocam no território local. É necessário também uma análise crítica das ações estritamente relacionadas aos avanços tecnológicos e modernizadores do território daquelas que, a partir da ideologia globalizadora, pretendem estabelecer como primordial a entrada de Vitória e entorno na rede de cidades globais.

Como instrumento metodológico, neste capítulo, a Região Metropolitana da Grande Vitória será abordada a partir de três sistemas estruturadores do território: industrial, habitacional e ambiental.

Sistema, lançando mão da definição filosófica, é o que constitui um todo cujas partes derivam uma das outras; qualquer totalidade ou todo organizado.

Às vezes se faz distinção entre o sistema como um conjunto contínuo de partes que têm inter-relações diversas e a estrutura ou a organização que os componentes dele podem assumir em determinado momento.

(ABBAGNANO, 1998: 909)

Para tanto, lançar-se-á mão do conceito desenvolvido por Santos (2004) acerca dos dois circuitos da economia – “superior” ou “moderno” e inferior – entendendo que cada circuito constitui, em si mesmo, um sistema ou um subsistema do sistema urbano.

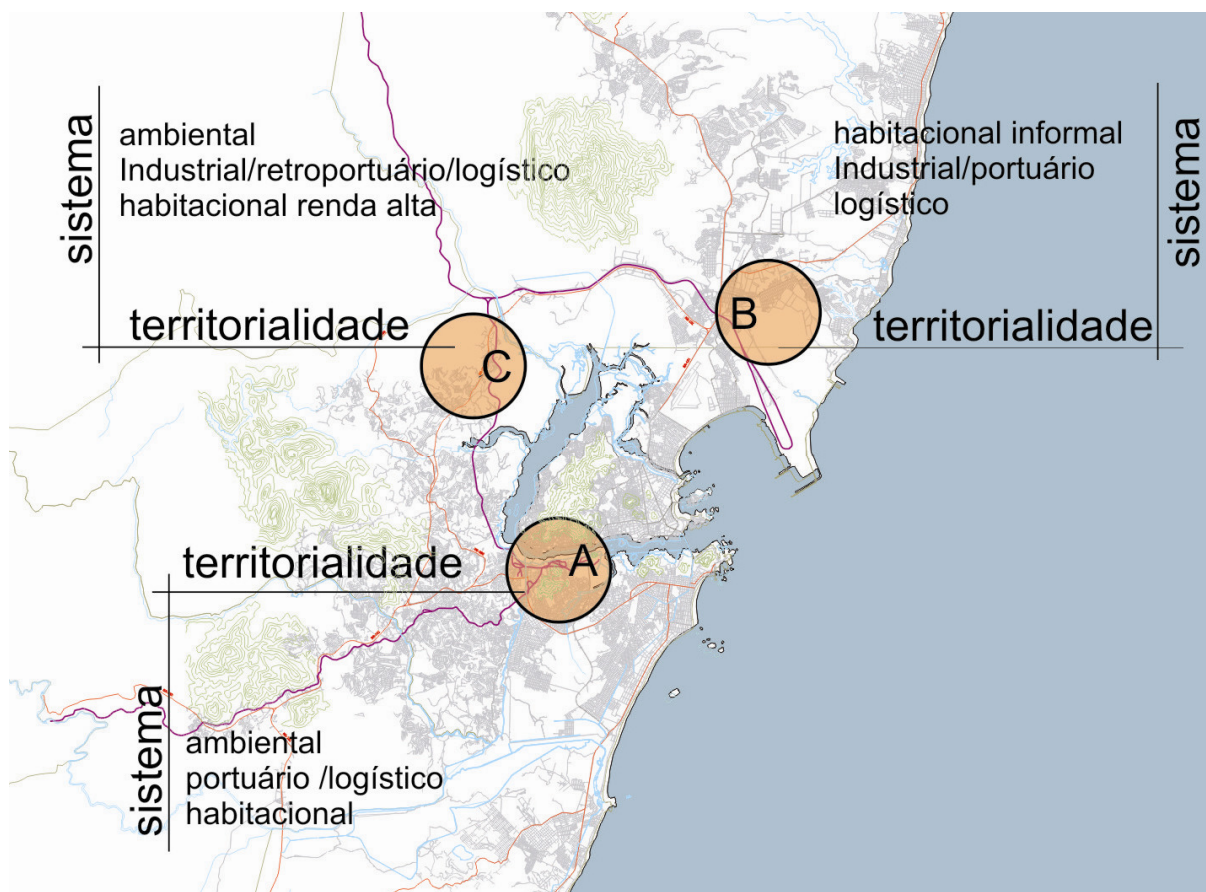
Ocorre que as relações do circuito superior dão-se fora da cidade e da região que os abrigam e tem por cenário, via de regra, a escala do país ou do exterior e é constante encontrar análises que confundem o setor moderno da economia com a cidade inteira.

O que se pretende com esta investigação é, tomando como referência as relações espaciais, compreender em que momento e de que maneira estes sistemas se integram, se opõem ou se sobrepõem.

3.2 As duas pontas do Arco

O Arco de Desenvolvimento Metropolitano trata de uma territorialidade que abrange quatro municípios da Região Metropolitana da Grande Vitória – Vitória, Serra, Cariacica e Vila Velha – e que vem se conformando a partir de reconfigurações territoriais decorrentes dos dispositivos industriais e logísticos, vinculados à lógica econômica das exportações e articulações das grandes empresas multinacionais.

Apresenta ocupação urbana descontínua e fragmentada no território local, delimitando um circuito de ligação rodo-ferroviária entre os portos secos e marítimos da RMGV. Caracteriza-se, sobretudo, como territorialidade local a serviço da macro-escala econômica do comércio internacional e possui seu desenvolvimento estruturado pela dinâmica da infra-estrutura de transportes integrada à logística de apoio ao sistema industrial. (CAMPOS, 2004)



Mapa 3.1: A Região Metropolitana da Grande Vitória e as territorialidades do Arco de Desenvolvimento Metropolitano.
Elaboração da autora.

O incremento e aparelhamento da infra-estrutura econômica implementada no território da Grande Vitória é fundamentado no trinômio ferrovia-indústria-porto. (VARGAS, 2005).

Se, desde os primórdios de sua ocupação, Vitória aparece como localidade de vocação portuária acentuada, sua entrada na estratégia política nacional enquanto território econômico ideal para a absorção de grandes plantas industriais potencializou esta característica e estimulou o crescimento e eficiência²³ do sistema portuário capixaba.

A economia se destaca como vetor de expansão e “sujeito” de alteração no contexto sócio-espacial em questão. Desde a década de 1940, quando a CVRD inicia suas operações, embarcando minério no Cais do Atalaia, em Vila Velha, o território é tido como substrato para as transações econômicas de caráter exportador; o mesmo acontece no decorrer das

²³ Neste momento utilize-se o conceito de eficiência relacionando-o, estritamente, aos números de cargas e valor exportados pelos portos.

ampliações dos negócios da então estatal e no deslocamento das atividades portuárias e siderúrgicas da CVRD para a Ponta de Tubarão, na década de 1960.

A malha urbana às margens da Baía de Vitória sofreu remodelações para adequar-se às necessidades deste sistema.

As sucessivas obras de aterros na região central de Vitória ampliaram o solo urbano tanto em áreas de expansão da cidade - para absorção, principalmente de novos negócios e de novas habitações – como em faixas de áreas marítimas para uso portuário. Segundo descreve Campos (2004) os aterros entre as décadas de 1960 e 1970 conjugavam o aproveitamento do produto de drenagem das obras de aprofundamento do canal de acesso e baía de evolução da área portuária aos preceitos correntes na época de embelezamento, saneamento e crescimento de áreas para expansão da cidade de Vitória.



Figura 3.1 - Foto da Baía de Vitória no final da década de 1970. À esquerda o aterro da Esplanada Capixaba, no município de Vitória e à direita o Terminal Portuário de Capuaba e a retificação da baía para adequação ao transporte marítimo.

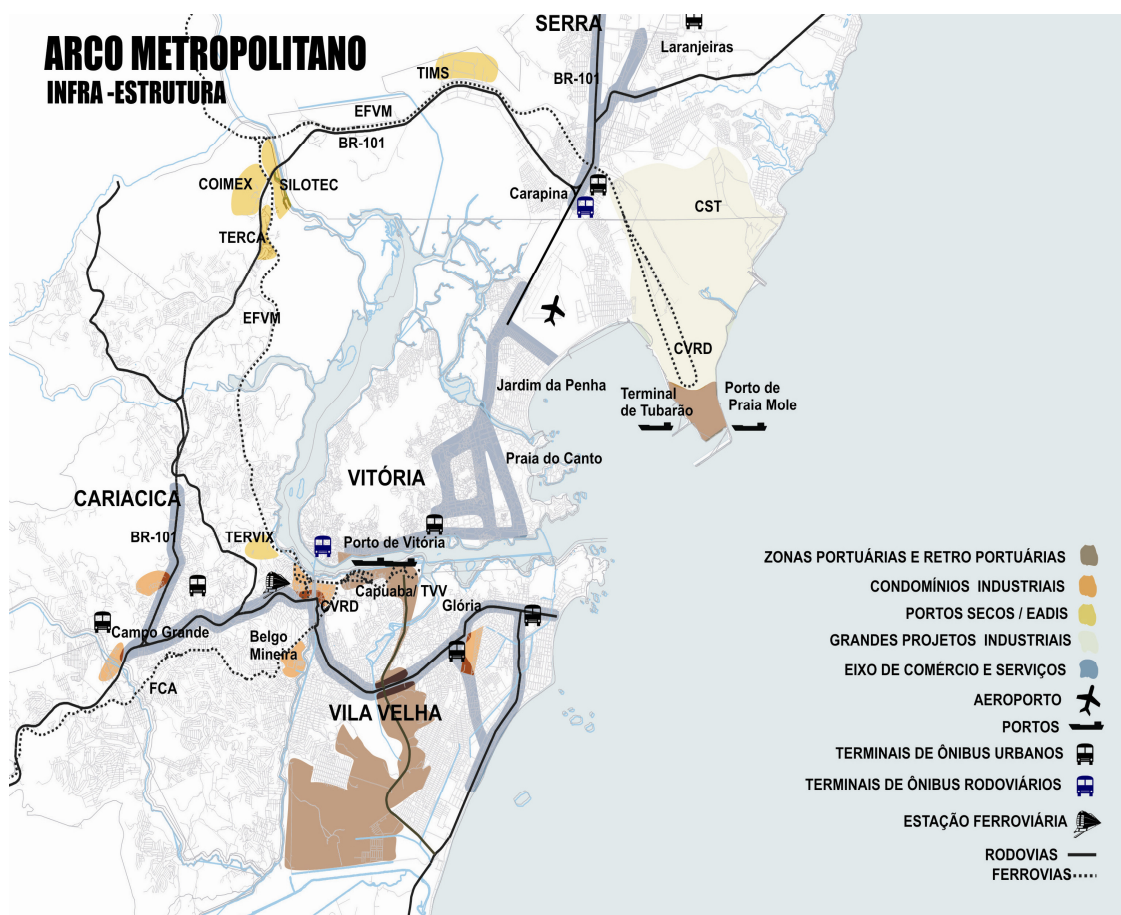
Fonte: Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) in Campos, 2004.

Na década de 1990, a privatização dos portos e a tendência de containerização das cargas geraram a necessidade de modernização da infra-estrutura aduaneira e, em função disso, foram implantados no interior da malha urbana da RMGV, os Portos Secos (Estações Aduaneiras de Interior - EADIs), os Terminais Retroportuários Alfandegados e os condomínios industriais de logística integrada, perfazendo a ligação entre duas pontas e consolidando, então, o Arco de Desenvolvimento Metropolitano.



Figura 3.2: À esquerda a Baía de Vitória e o sistema portuário na porção sul do Arco. Ao centro as plantas dos Portos Secos, na Rodovia do Contorno – BR 101. À esquerda as plantas industriais e portuárias da CVRD e CST, no limite entre os municípios de Vitória e Serra.

Fonte: Grupo de Pesquisa Conexão – VIX (UFES)



Mapa 3.2: Infra-estrutura existente no território do Arco de Desenvolvimento Metropolitano.

Fonte: Grupo de Pesquisa Conexão-Vix
(Material não publicado)

O mapa acima, elaborado pelo Grupo de Pesquisa Conexão-Vix, da Universidade Federal do Espírito Santo, apresenta o território metropolitano da Grande Vitória enquanto espaço de desenvolvimento e articulação de infra-estrutura a serviço do vetor de crescimento econômico voltado para o comércio internacional.

Como pode ser observado, a área dedicada às zonas portuárias e retroportuárias corresponde à parte considerável do município de Vila Velha, perfazendo ali uma grande área de armazenagem de contêineres e corredor de fluxo de cargas até o Porto de Capuaba. Na outra ponta do Arco, entre os municípios de Vitória e Serra, localiza-se o Terminal de Tubarão e Porto da Praia Mole, um dos principais escoadores de minério de ferro e placas de aço do Brasil, respectivamente.

Também no limite da porção norte do Arco encontra-se as duas maiores plantas industriais do estado do Espírito Santo: a CVRD – atualmente Vale e a CST – atualmente Arcelor-Mittal.

A partir do exercício diagramático desenvolvido pelo Grupo de Pesquisa Conexão-Vix é possível mensurar a proporcionalidade entre a dimensão das plantas industriais localizadas na Ponta de Tubarão com o território local.

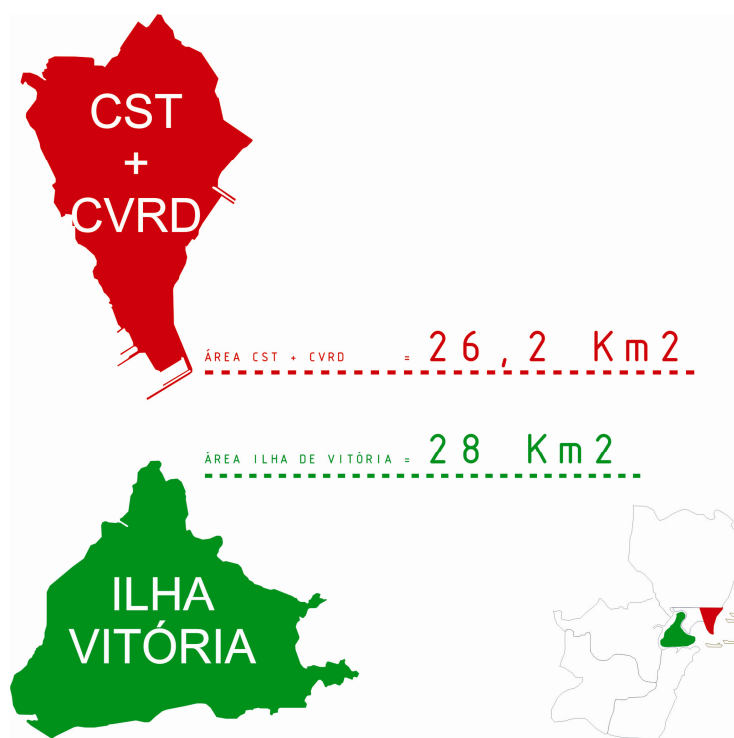


Figura 3.3: Diagrama comparativo entre a área da Ilha de Vitória e das plantas industriais localizadas na Ponta de Tubarão.

Fonte: Grupo de Pesquisa Conexão-Vix.
(Material não publicado)

No interior do Arco, às margens da BR-101 (Rodovia do Contorno) e de um dos ramais da EFVM estão localizados os Portos Secos (Estações Aduaneiras de Interior – EADI’s). “As EADI’s são definidas como um tipo de modalidade aduaneira, onde se instalam núcleos de serviços aduaneiros situados em zona secundária, destinados à prestação, por terceiros, dos serviços públicos de movimentação e armazenagem de mercadorias sob controle aduaneiro”. (CAMPOS, 2004: 218)

A infra-estrutura industrial e logística localizada na RMGV constitui-se como principal articuladora, ou desarticuladora, da configuração do Arco de Desenvolvimento Metropolitano.

Como será destacado a seguir, as atividades industriais de grande e médio porte e as demandas das operações portuárias reconfiguram constantemente o território metropolitano, reorganizando-o à medida de suas necessidades e instaurando novas territorialidades que, na maior parte das vezes, não vinculam-se as demandas locais da população, mas sim pretendem atender a dinâmica econômica mundializada.

3.3 Porção continental da Baía de Vitória

[territorialidades A + C]

O início da exploração de minério de ferro em Itabira (MG) pela CVRD fez parte das estratégias da industrialização nacional integrada e teve conseqüências diretas no território capixaba, mais precisamente nas margens sul da Baía de Vitória, abrangendo os municípios de Cariacica e Vila Velha. Nesta época, o porto já operava no território de Vila Velha e, em Cariacica, já estava em funcionamento a Companhia Ferro e Aço de Vitória (COFAVI).

É no município de Cariacica que a CVRD inaugura inicialmente suas instalações administrativas, técnicas e ferroviárias. Estas intervenções caracterizam-se como espaços industriais de localização urbana correspondente aos primórdios das operações de movimentação de cargas de minério de ferro. (CAMPOS, 2004)

O aumento da mancha urbana é, a partir da década de 1980, contraposto ao esvaziamento industrial do município em função do deslocamento dos investimentos da porção sul para a porção norte RMGV.

A pesquisa desenvolvida por Campos (2004) em sua tese de doutoramento indica que o município de Cariacica passa por processos similares de ocupação urbana ocorrido em décadas anteriores.

Segundo Campos (2004: 197)

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. (...) Em tempos recentes, os depósitos e os terminais de cargas – outrora subutilizados – foram acoplados a essa mesma ferrovia, em áreas da CVRD e as margens da rodovia BR-101 Contorno, seguindo a mesma estratégia da logística de intermodalidade de transportes, cm ênfase na infra-estrutura rodoviária, ferroviária e portuária.

A afirmação da autora observa uma tendência do município para consolidar-se como espaço retroportuário estratégico. Esta tendência vem sendo construída por diversos agentes políticos e econômicos, interessados em viabilizar a implantação de condomínios industriais no município.

Ocorre que, a característica fundamental da urbanidade (ou falta dela) da orla de Cariacica sempre esteve relacionada à concentração de atividades de suporte de segundo nível às economias vigentes. Trata-se de galpões de reparo de vagões ferroviários, oficinas mecânicas, depósitos e armazéns de distribuição de cargas que ocupam áreas extensas, geralmente muradas ou gradeadas, em porção próxima ao manguezal, relegando ao sistema habitacional e natural os espaços intersticiais do território.

Atualmente é comum observar que as áreas anteriormente dedicadas a usos e atividades complementares da CVRD atualmente funcionam como pátios a céu aberto para estocagem de pedras – mármore e granito - e bobinas de aço.



Figura 3.4: Instalações da CVRD às margens da baía de Vitória, em Cariacica. À esquerda destaca-se o armazenamento de blocos de mármore aguardando exportação através do Porto de Capuaba. À direita as bobinas de aço também destinadas à exportação, 2007. Fotos da autora.

Neste sentido, o território local passa continuamente por alterações impostas pelo potencial estratégico de logística do município, enquanto suas funções básicas de habitação e circulação, via de regra, encontram-se num processo de abandono social e de ausência de políticas públicas de urbanização.

Outro exemplo que caracteriza as alterações territoriais em função de processos de decisão de grandes empresas trata-se da chegada da Belgo Mineira no município, em 1993. Logo após a desativação da Companhia de Ferro e Aço de Vitória (COFAVI) um novo grupo de investidores passou a operar as instalações industriais da empresa. A chegada da Belgo Siderúrgica S.A (antiga Belgo Mineira), hoje incorporada à Arcelor do Brasil - Grupo Mittal, é um contraponto ao esvaziamento econômico ocorrido na área, contudo, não estabelece novas relações com o território do entorno, dando continuidade aos conflitos originários entre os sistemas que se sobrepõem.

Dois episódios recentes ressaltam a situação conflitante neste território. Um deles trata do disputa entre a multinacional Belgo Siderúrgica S.A e os aposentados da antiga COFAVI durante negociação sobre o direito de propriedade da área que estava sendo utilizada pelos aposentados e moradores da região há mais de 40 anos como clube de lazer e que a empresa pleiteava a posse²⁴. Através de um alvará concedido pela justiça, a empresa apropriou-se da sede e destruiu as instalações do clube, cuja área de vinte e cinco mil metros quadrados é avaliada em dois milhões de reais.

²⁴“Belgo Mineira destrói campo do FAEC e não cumpre acordo”

http://www.seculodiario.com.br/arquivo/2006/novembro/30/noticiario/sindicatos/30_11_06cida.asp



Figura 3.5: Entorno das instalações da Belgo e passagem em nível dos trilhos da Companhia Vale do Rio Doce, 2007.

Fotos: Grupo Conexão-Vix (UFES).

Outro conflito trata do impasse entre a CVRD, a Prefeitura Municipal de Cariacica e a comunidade local na negociação sobre o uso da área da antiga sede da CVRD e imediações (CAMPOS, 2004). Uma parte da área encontra-se ocupada por terminais de cargas e armazenamento, outra área foi apropriada pela comunidade local. A negociação deste impasse fez parte do Plano Estratégico de Cariacica, concluído em janeiro de 2004 que, não por acaso, denominou-se “Cariacica Vale Mais”.



Figura 3.6: Áreas da CVRD em situação de abandono e ocupação informal, 2007.

Fotos da autora.

A relação espacial entre cidade e ferrovia também representa oposição, e sobreposição, entre sistemas que agem no território do Arco de Desenvolvimento Metropolitano.

Segundo Abe (1999), a interligação do subsistema ferroviário com o portuário constituiu-se como condicionante básica ao crescimento industrial na Região Metropolitana. Por sua vez, no Espírito Santo, em particular da RMGV, possui um papel praticamente unidirecional, voltado inicialmente para o transporte de café, posteriormente para o minério de ferro e, atualmente, para o transporte de produtos siderúrgicos, cereais, contêineres e rochas, todos para exportação.

O modal ferroviário nunca alterou sua especialização na função de transporte inter-regional não sendo, em nenhum momento, utilizado como meio coletivo de transporte intermunicipal, como ocorre em outras regiões metropolitanas, como, por exemplo, São Paulo e Rio de Janeiro.

A EFVM, que chega ao Arco de Desenvolvimento Metropolitano estabelece, em grande escala, um eixo que viabiliza os fluxos de extração, produção e exportação do minério de ferro, inserindo-se em uma rede de articulação comercial internacional, cujas trocas acontecem num cenário altamente conectado e competitivo.

Essa situação reforça o caráter desagregador do subsistema ferroviário uma vez que, excluindo sua função econômica no espaço macro-regional, encontram-se relacionados a este modal apenas situações de conflitos na malha urbana, seja como barreira física a ser transponível por transeuntes, seja pela ocupação irregular das suas faixas de domínio ou ainda por incômodos ambientais devido a dispersão de pó de minério e barulho.

A observação dos efeitos atrelados ao território econômico que abrange, sob parâmetros voltados à economia internacional, a macro-região entre Minas Gerais e Espírito Santo é condição *sine qua non* para análise dos impactos desta economia sob território local.



Figura 3.7: Entorno do Museu Vale do Rio Doce, 2007.
Foto: Grupo Conexão-VIX (UFES).

A EFVM, primeira a operar no Espírito Santo, possuía originalmente sua estação terminal – Estação Pedro Nolasco - em Paul, no município de Vila Velha. Além do eficiente transporte de cargas, a EFVM ainda hoje se destaca da malha ferroviária nacional por ser a estrada de ferro mais eficiente em transporte interestadual de passageiros. Vale notar que, a desativação da antiga Estação Pedro Nolasco, em 1976 – que passou a funcionar em Itaquari, às margens da BR-101 no município de Cariacica – contribuiu com o esvaziamento urbano da área²⁵.

Em Vila Velha o início das alterações territoriais foi marcado pelos constantes investimentos no Cais do Atalaia e as melhorias para seu funcionamento como porto de escoação de minério de ferro.

Como exemplo de utilização do sistema natural pelo sistema industrial considera-se emblemático o uso dado ao morro do Atalaia para sustentação do conjunto de silos que armazenava as toneladas de minério de ferro trazidos das “minas gerais” e a utilização da altura do mesmo para a chegada dos vagões de trens até as bocas superiores dos silos.

²⁵ Em 1998, através de um projeto de valorização do patrimônio histórico e cultural, a antiga Estação Pedro Nolasco foi restaurada e passou a abrigar o atual Museu Ferroviário da CVRD. Contudo, consideramos esta uma ação pontual que, em quase nada, potencializa as relações urbanas e sociais de seu entorno. Podendo-se, no limite, traçar uma comparação entre algumas intervenções no centro de São Paulo – como a reforma e reutilização da Estação Julio Prestes, que passou a abrigar a Sala São Paulo.

Com a transferência da exportação de minério do Atalaia para o Porto de Tubarão, como veremos adiante, os mesmos silos tornaram-se obsoleto posteriormente foram reaproveitados para exportação de ferro-gusa. Ainda hoje há impasses sobre a utilização destes silos, atualmente desativados, uma vez que o sistema habitacional, através de ocupação informal de encostas dos morros, aproximou-se desta infra-estrutura causando conflitos ambientais e sociais e caracterizando a área como território de conflito.

As transações comerciais de exportação e importação de mercadorias que não se destinam ao Espírito Santo, e nem são produzidos em seu território, deram o mote dos investimentos e crescimento das atividades no estado (SIQUEIRA, 1991). Sob essa lógica de intercâmbio de mercadorias em trânsito é que o Terminal de Capuaba inicia suas operações no município de Vila Velha, já em 1984. Passando a demandar novas alterações territoriais para adequação infra-estrutural do território às necessidades do escoamento da produção.

O fluxo contínuo de circulação de cargas solicita a articulação de distintos modais de transporte – rodo e ferroviário – e busca articular os subsistemas necessários a maior eficiência econômica do setor. Sob essa perspectiva, mais uma vez, encontra-se o “imperativo da exportação” como lógica propulsora de adequações estruturais com interferência direta no território local.

Na área adjacente ao Terminal de Capuaba destacam-se conflitos diretos entre o sistema habitacional e à logística que dá suporte aos negócios do sistema industrial. Adjacente ao modal rodoviário de acesso ao porto, aproveitando-se inclusive da dinâmica do transporte de cargas para estabelecer relações informais de comércio e serviços, encontra-se outra ocupação informal, cujo território estabelece, de forma direta, relações conflitantes com o sistema adjacente.



Figura 3.8: Fluxo de caminhões para acesso ao Porto de Capuaba – Terminal Vila Velha (TVV), 2007.

Fotos: Grupo Conexão-Vix (UFES).

Outra relação de conflito estabelecida atualmente expõe o desequilíbrio urbano-ambiental adjacente ao Terminal de Capuaba. Trata-se da área de proteção ambiental denominada bacia do Rio Aribiri, cuja parte da vegetação de manguezal está sendo devastada, como ocorreu com os aterros de meados do século XX, para dar lugar às melhorias infra-estruturais do porto e sua retroárea.



Figura: 3.9: Fotos da via de acesso e entorno do Porto de Capuaba / Terminal TVV - Vila Velha, 2007.

Fotos: Grupo Conexão-Vix (UFES).

A Baía de Vitória absorve os danos ambientais em função das empresas instaladas no porto de Vitória. A dragagem, seguida de aterro feita pela Pirelli, por exemplo, causou assoreamento, má circulação da água na região e prejudicou o tráfego de barcos.

A multinacional italiana Prysmian²⁶ - antiga Pirelli – que chegou ao município de Vila Velha em 2004, aproveitando-se da posição estratégica da Baía de Vitória para alocar seu sistema *offshore* de apoio à indústria petrolífera é uma das empresas que atualmente possui influência direta na dinâmica de ocupação e alterações dos recortes naturais das margens da baía.

Esta ocupação, que reforça o sistema industrial-exportador, entra em conflito direto, não apenas com o sistema natural, mas também com o habitacional de baixa-renda. Uma vez que no território também houve o adensamento das ocupações sob palafitas na foz do Rio Aribiri, estabelecendo a dicotomia entre as ocupações regulares de áreas para expansão do porto e suas atividades em detrimento de políticas que contribuam para solucionar as questões habitacionais da região.



Figura 3.10: Fotos da ocupação sob palafita na foz do Rio Aribiri, adjacente ao Porto de Capuaba, Terminal TVV – Vila Velha, 2007. Fotos da autora.

Também na Ilha de Vitória ocorrem alterações territoriais em função desta dinâmica econômica. Destaca-se neste contexto a ampliação do terminal da Flexibrás, empresa que pertence ao grupo francês Technip e opera no complexo portuário de Vitória desde 1986.

²⁶ O presidente da Prysmian do Brasil, Armando Comparato Junior, ressalta esta estratégia em entrevista concedida à revista Valor Online: “Tínhamos planos de fazer uma unidade à beira-mar para embarcar as bobinas direto nas embarcações (de apoio à indústria offshore). Decidimos por Vitória onde havia uma base da Petrobrás e um embrião de desenvolvimento da produção de petróleo.” In <http://www.valoronline.com.br/indique.aspx?U=BGEAJHE>

Recentemente a indústria concluiu as obras de duplicação que aumentou a capacidade produtiva de 200 para 400 quilômetros de tubos flexíveis destinados à produção de petróleo e gás e à injeção de água nos poços e, por isso, houve a necessidade de ampliar também o pátio de estocagem, avançando em área marítima e correspondendo a 21,5 mil metros quadrados de aterro²⁷.

Em relação à problemática urbana gerada pela operatividade dos fluxos de cargas do sistema rodo-ferroviário na malha urbana de Vila Velha, Campos (2004) destaca que, com a transferência da principal rota de ligação entre Vila Velha e Vitória da avenida Carlos Lindenberg – Rodovia 060 – cujo traçado se estendia-se pelos circuitos das pontes de conexão sul de Vitória – centro histórico da capital – para a Terceira Ponte, na entrada do canal da Baía de Vitória – mais ao norte da Baía – a Carlos Lindenberg consolidou-se como eixo do setor de comércio e serviços e absorveu o aumento do fluxo do transporte de cargas, intensificado pela ampliação das instalações portuárias ligadas ao escoamento do complexo portuário de Capuaba.

É importante destacar neste contexto as propostas de readequação da estrutura viária da região contidas no Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana da Grande Vitória, cujas principais indicações de melhoria - vias de ligação entre Vila Velha e Cariacica; obra de terminal de transporte metropolitano em São Torquato e construção da quinta ligação do continente com a Ilha de Vitória – ainda não foram realizadas.

O diagnóstico técnico feito pela equipe de revisão do Plano Diretor Municipal (PDM)²⁸ corrobora como principais desafios à estrutura urbana da região a necessidade de requalificação dos principais eixos estruturadores da ocupação territorial. Entre eles estão o

²⁷ Esta ampliação de infra-estrutura é destaque nas divulgações do Governo Estadual. Em visita a obra - juntamente com o governador do estado, Paulo Hartung - o secretário de Estado de Desenvolvimento, Guilherme Dias ressalta a preocupação em atender as demandas solicitadas pelos crescimento econômico destas empresas: *"A ampliação da infra-estrutura portuária é fundamental para atender à crescente demanda das encomendas feitas pela Petrobras e por outras empresas do setor"* <http://www.governo.es.gov.br/site/noticias/show.aspx?noticiald=99679624>.

²⁸ A equipe foi composta por funcionários da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano de Vila Velha – ES e consultoria do Instituto Brasileiro de Administração Municipal – IBAM. http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/programas-urbanos/programas/programa-de-fortalecimento-da-gestao-municipal-urbana/banco-de-experiencias/espírito-santo/vila-velha/Vila%20Velha_Mobilidade.pdf

Eixo Carlos Lindemberg - conexão com Vitória (via Centro) e Cariacica/Viana. Dentre os principais agravantes urbanos estão os conflitos envolvendo veículos de carga, tráfego lindeiro às áreas residenciais com risco de atropelamentos e acidentes e falta de tratamento para travessia e circulação de pedestres e ciclistas.

Outro eixo destacado para fins de requalificação pelo PDM, com relação direta a estrutura econômica exportadora, é o eixo Jerônimo Monteiro/Paul, cuja abrangência inclui os terminais portuários e articula áreas de ocupação urbana mais antiga de Vila Velha, diretamente relacionada à chegada da Estrada de Ferro e do terminal portuário no município, ainda no início do século XX. Entre os problemas encontrados neste eixo ressaltam-se os conflitos entre pedestres e o fluxo de carga e descarga dos caminhões que circulam pela área.

Dentre os grandes projetos propostos para a articulação e integração econômica regional do Espírito Santo e Região Metropolitana, cujos impactos terão influência direta em municípios da Grande Vitória encontra-se a construção da Variante Ferrovia Litorânea-Sul, cuja proposta faz parte dos projetos estruturantes indicados no Plano de Desenvolvimento Espírito Santo 2025²⁹.

Atualmente em construção, este ramal ferroviário da Ferrovia Centro-Atlântica, cujo investimento está sendo feito pela Companhia Vale do Rio Doce e pelo Governo do Estado, interligará a Estrada de Ferro Vitória-Minas e a Região Metropolitana da Grande Vitória ao Porto de Ubu, no município de Anchieta, chegando até o município de Cachoeiro de Itapemirim, pólo regional do sul do estado.

Este investimento logístico é de suma importância, uma vez que proporcionará melhor ligação de transporte de minério de ferro para a Samarco Mineradora. A Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) precisa fazer a ligação entre a Samarco, mineradora incorporada por ela, para atender ao aumento da demanda mundial por aço, impulsionado pela China, grande consumidora do produto.

²⁹ O projeto Espírito Santo 2025 foi desenvolvido em 2005, a partir de iniciativa do **Governo do Estado do Espírito Santo** em parceria com o **Espírito Santo em Ação**, e foi elaborado com o patrocínio da **Petrobras**. Trata-se de um projeto nos moldes do planejamento estratégico, envolvendo parcerias entre o “público-privado” que qualificam e procuram determinar as ações necessárias ao crescimento do estado. No capítulo “Gestão do Território”, desta dissertação, serão analisadas sob que aspecto se desenvolve esses planejamento.

Para o sistema industrial este investimento possui importância econômica estratégica em relação à melhoria de infra-estrutura e logística do transporte de cargas. No âmbito territorial, sabe-se que o traçado da nova ferrovia irá substituir o trecho da FCA, entre o bairro de Argolas, em Vila Velha e Cachoeiro de Itapemirim, cujo traçado em região montanhosa é um dos maiores gargalos no transporte de cargas do estado. Este trecho, além das dificuldades logísticas, apresenta impactos urbanos na Grande Vitória, uma vez que seu traçado localiza-se em área densamente ocupada dos municípios de Vila Velha e Cariacica.

A retirada dos trilhos de área urbana de alta densidade prevê a indução de um novo projeto de reestruturação urbana nas áreas, contudo, não há um projeto de requalificação em desenvolvimento, sendo o investimento público direcionado para a implementação e melhorias logísticas no transporte de minério de ferro, madeira, cimento, rochas ornamentais e celulose.



Mapa 3.3: Traçado da Ferrovia Litorânea Sul.
 Fonte: Grupo Conexão - VIX (UFES).
 (Material não publicado)

3.4 Porção norte do Arco Metropolitano

[territorialidades B + C]

Em 1967, a CVRD constrói as novas instalações portuárias na Ponta de Tubarão e transfere para lá o embarque do minério de ferro. A alteração da rota física do fluxo do produto que viria a ser a principal commodity exportada pelo Espírito Santo marca a era da indústria do aço e dos grandes projetos industriais articuladas ao complexo portuário do estado e do conseqüente aumento da sua hinterlândia. (CAMPOS, 2004)

Mais do que expansão e modernização da logística, a transferência do embarque de minério de ferro das antigas infra-estruturas localizadas na porção continental da baía de Vitória para o mar aberto, ao norte, significa, nas palavras do que o geógrafo Milton Santos (2004) nova divisão do trabalho estendida no território.

Santos assegura a ocorrência do processo de “sobreposição da dinâmica globalizadora”, no qual a unificação territorial é invertida. Instala-se a compartimentação do território, sobre o qual se reorganizam novas territorialidades. Territorialidades estas comprometidas com a política econômica internacional, que passa a desprivilegiar o mercado interno, valorizando sobremaneira as relações externas, com foco na exportação.

As transformações da configuração espacial da região metropolitana e a infraestrutura de transporte e de apoio logístico ao complexo minero-siderúrgico guardam relação intrínseca entre si, sobretudo quando se observa a consolidação dos portos de Tubarão e Praia Mole e do complexo industrial anexo, resultando na transformação de seu entorno e inaugurando um novo vetor de urbanização do território.

Quando a CVRD inaugurou as novas instalações transferindo o embarque de minério para a Ponta de Tubarão, na porção litorânea da divisa entre os municípios de Vitória e Serra, gerou-se uma série de atividades complementares para o funcionamento da planta industrial. Estas atividades demandaram novas áreas interligadas por ramais ferroviários para armazenagem de minério, bem como para as unidades industriais de pelotização e, posteriormente, para a implantação de armazéns de grãos.

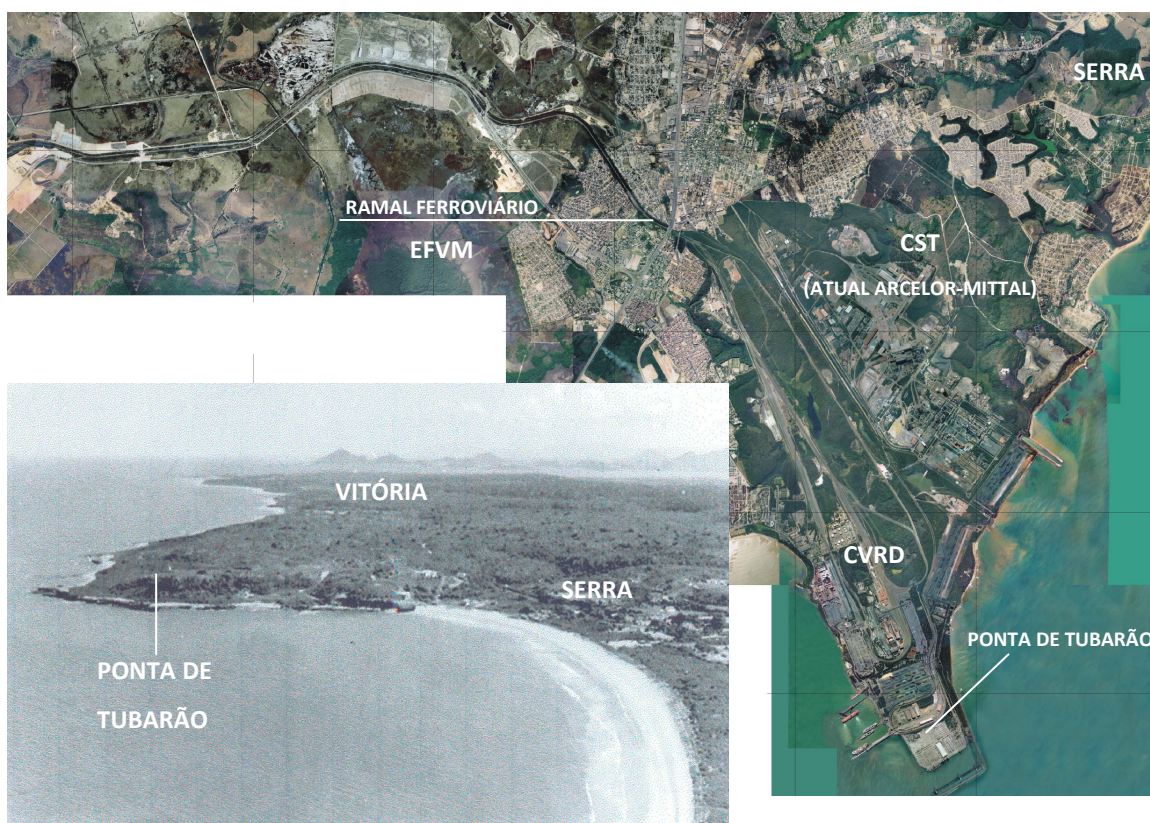


Figura 3.11
Litoral entre os municípios de Vitória e Serra, em 1952.
Fonte: Teixeira, 1999.

Figura 3.12
Ponta de Tubarão, em 2005
Fonte: Prefeitura Municipal da Serra

Com a implantação da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e Companhia Siderúrgica Tubarão (CST) em destacada posição geográfica e paisagística na malha urbana das cidades de Vitória e Serra, o que se observa é a desestruturação regional entre as vizinhas Vitória e Serra, a partir da desestruturação do acesso, da paisagem e da conexão entre o litoral.

Ocupando a Ponta de Tubarão, a CVRD e a CST constituem barreiras territoriais entre os municípios e, no lugar de vias de ligação, praias e áreas públicas, tem-se a paisagem industrial que ocupa o horizonte do mar.

Se pelo litoral há intransponibilidade física, pelo interstício do município não é diferente. A proporção metropolitana dessas indústrias faz limite com bairros residenciais, tanto em Vitória quanto em Serra e o muro é constante obstáculo físico de acessibilidade entre bairros.

A conjuntura da época impulsionou elevada quantidade de atividades de apoio ao sistema industrial e logístico, conduzindo a chegada de outras atividades relacionadas, em especial o arranjo produtivo da metal-mecânica. A localização inicial destas atividades, assim

como diversos galpões de carga e descarga, foi o Planalto de Carapina, em Serra, área contígua a capital e já servida de infra-estrutura urbana.

É no município de Serra que, ainda na década de 1970, são instalados os CIVIT's I (1974) e CIVIT II (1979). Denominados Centros Industriais de Vitória, os CIVIT's caracterizam-se por extensas porções territoriais, localizadas nos platôs do município, dotados de infraestrutura necessária ao recebimento de indústrias e empresas. Os CIVIT's configuram-se como o primeiro distrito industrial da Grande Vitória.

O que se observa, contudo, é que passados mais de 30 anos, os terrenos industriais ainda se encontram parcialmente ocupados e sua infra-estrutura não está totalmente utilizada. Contudo, ao analisar os investimentos públicos previstos, em especial as melhorias no sistema viário notam-se as estratégias focadas para o aumento da capacidade de circulação de cargas e acessos entre os CIVIT's, na porção central do município, e suas conexões com as rodovias, ferrovias e portos.

Embora estratégico do ponto de vista logístico, deve ser ressaltado o caráter unidirecional desses investimentos. O território do município de Serra possui como característica física principal a presença de platôs e fundos de vale, que formam verdadeiras "ilhas" de ocupação residencial. Essa característica foi marcante em sua urbanidade (ou falta dela) e dificuldade de mobilidade entre os bairros, pois as aberturas de vias e eixos do transporte coletivo, prioritariamente, visam à relação Vitória-Serra (centro/periferia), aumentando a dificuldade de conexão entre bairros vizinhos.



Figura 3.13: As duas primeiras imagens retratam os investimentos públicos no sistema viário e embelezamento do município. Embaixo, a situação de abandono pelo poder público e falta de investimento nas áreas públicas do conjunto habitacional Cidade Continental, o maior do município. Serra, 2007.

Fotos da autora.

A Serra é uma cidade descontínua e espriada. Em seu histórico ocupacional destacam-se, além dos sistemas industriais, a presença e influência marcante dos conjuntos e loteamentos habitacionais, via INOCOOP-ES e COHAB-ES, implantados à época dos Grandes Projetos. Durante o período que o Banco Nacional de Habitação (BNH) existiu, Serra foi o município que mais recebeu projetos de moradias por promoção pública. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o crescimento populacional do município, que na década de 1960 foi de 56,3%, passou para 209% na década de 1970, sendo a região do planalto de Carapina concentradora de 68,11% da população (SIQUEIRA, 1991).

Até 1980 foram construídas em Serra 5.685 habitações para famílias com rendimento de até três salários mínimos, atendendo prioritariamente – mas não suficientemente – a demanda gerada com a chegada dos novos funcionários da CVRD e da CST.

Além das características comuns aos investimentos habitacionais da época, prevalecendo a lógica de ocupação periférica, o agravamento da situação habitacional ocorre também em função da inexistência de produção de habitação pública para a demanda excedente, sem vínculo direto com os empregos industriais. Tal população, sem

renda suficiente para inserção no mercado imobiliário, passou a ocupar irregularmente os fundos de vale do município e as bordas dos contínuos muros das plantas industriais.

Essas situações marcam os conflitos entre os sistemas que compõem o território serrano e opõem-se às expressivas fontes de arrecadação econômica que as atividades industriais, comerciais e de serviços geram. Expondo a precária realidade ambiental e social na qual vive grande parcela da população.

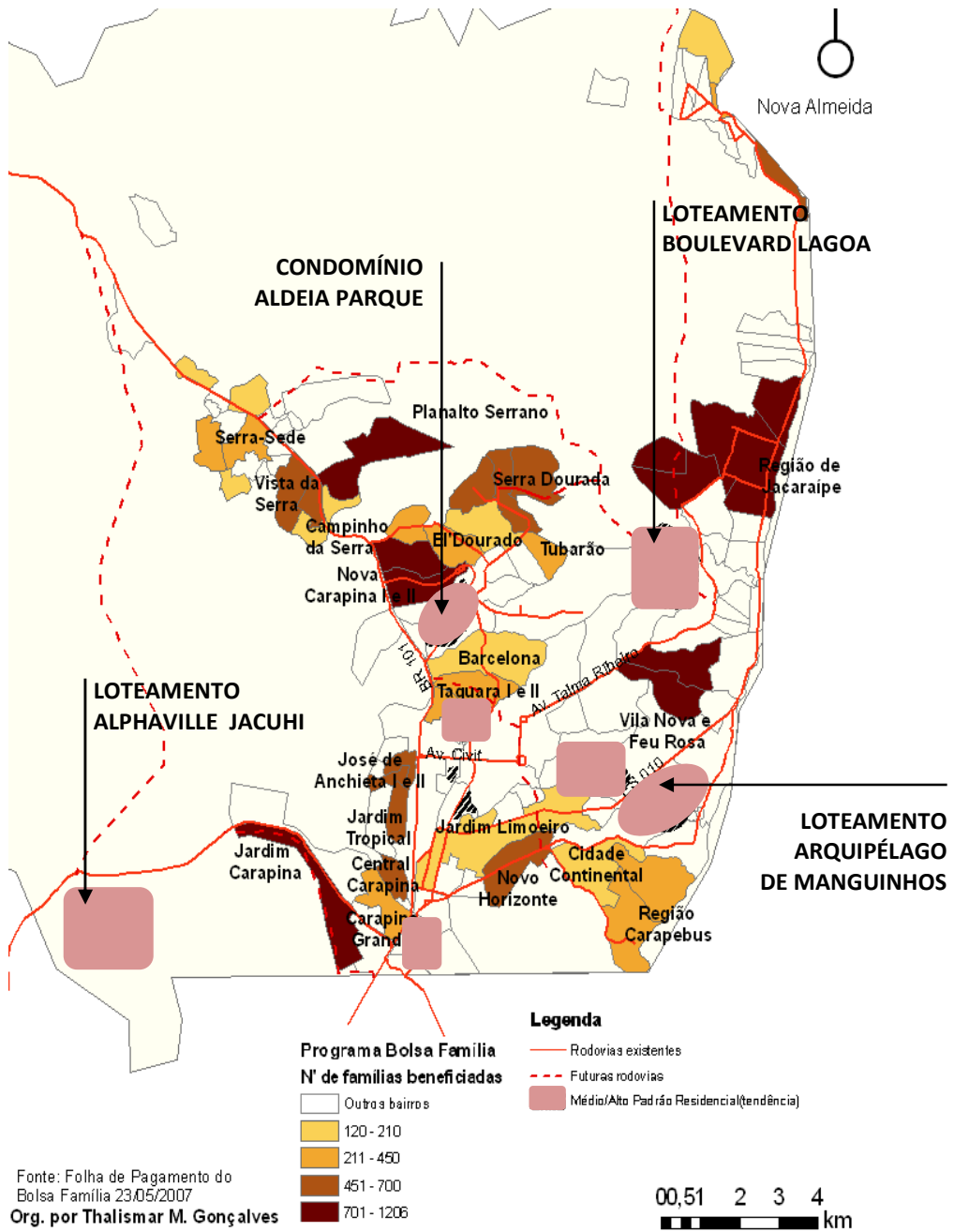
Embora ocupe o segundo lugar em relação ao Produto Interno Bruto da Região Metropolitana da Grande Vitória a renda média per capita do município é de apenas R\$ 233,90, a quarta entre os sete municípios da RMGV. Em relação à quantidade de indústrias há uma equivalência em posição com o PIB; segundo levantamento publicado no Guia de Negócios 2003, das 150 maiores empresas do Espírito Santo, trinta e uma localizava-se em Serra, ou seja, 20,67% em relação ao estado.

O mapa abaixo “Riqueza e Pobreza no Território da Serra”, elaborado pela equipe da Prefeitura Municipal da Serra a partir de dados recolhidos do Cadastro Único (CadÚnico) em relação ao número de famílias beneficiadas pelo Bolsa Família, programa do Governo Federal, indica um número elevado de famílias com renda até 03 salários mínimos e demonstra que em praticamente todo o território municipal encontram-se famílias em alto grau de vulnerabilidade social.

Ao comparar o mapa abaixo com o Mapa dos Conjuntos Habitacionais localizados no município de Serra desde a década de 1970 (ver página 60) é possível observar, em grande parte dos casos, uma coincidência entre a localização desses conjuntos e as áreas onde se encontra o maior número de pessoas beneficiadas pelo Programa Bolsa Família.

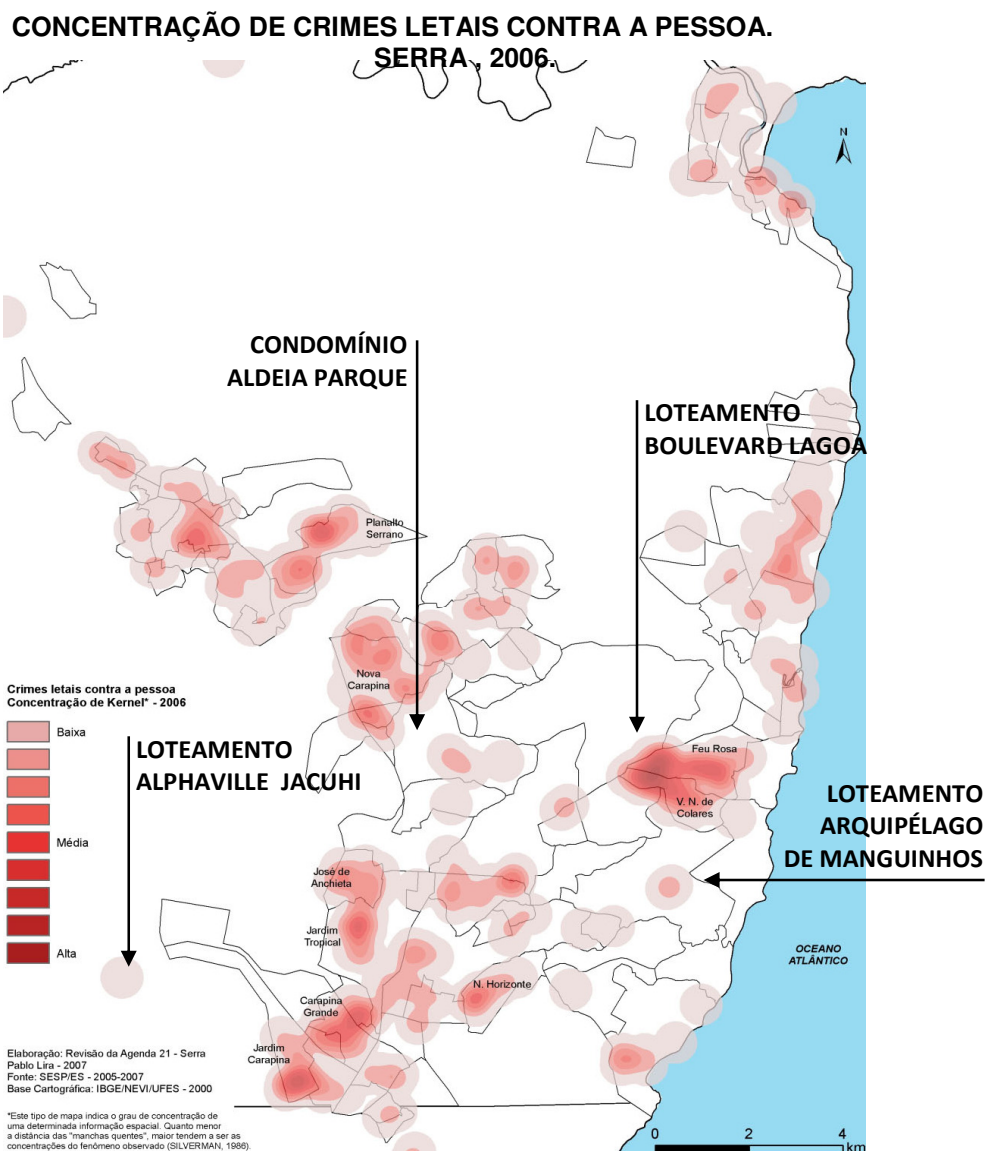
Outra informação importante a ser destacada trata da relação entre as áreas de concentração de pobreza e as manchas que territorializam a tendência, atualmente já consolidada, de médio e alto padrão residencial no município.

RIQUEZA E POBREZA NO MUNICÍPIO DE SERRA



Mapa 3.4: Riqueza e pobreza no território de Serra.
 Fonte: Prefeitura Municipal da Serra.
 (Material não publicado)

Outro indicador social observado trata dos índices de violência da RMGV, de modo geral, e do município de Serra, em particular. Os números do município contribuem para colocar a Grande Vitória entre as regiões mais violentas do país. Em 2006, a população da Serra era de 407.448 habitantes e o número de homicídios chegou a 359, o maior do Espírito Santo, com uma taxa de 8,8 homicídios por 10 mil habitantes. A partir do diagnóstico de segurança pública encomendado pela Prefeitura Municipal observa-se que o número de homicídios aumentou 60 vezes nesses 27 anos, enquanto a população no mesmo período evoluiu 12 vezes, ou seja, os homicídios aumentaram 5 vezes mais que o ritmo de evolução da população.



Mapa 3.5: Concentração de crimes letais contra a pessoa no município de Serra – ES. 2006
Fonte: Prefeitura Municipal da Serra
(Material não publicado)

A partir do cruzamento das informações entre a localização dos maiores e mais caros condomínios e loteamentos em fase de implantação no município de Serra com o Mapa de Concentração dos Crimes Letais contra a pessoa, de 2006 é possível observar que, pelo menos quatro dos principais empreendimentos do mercado imobiliário local encontram em seu entorno situações de agravamento social, tanto em relação ao nível de pobreza dos moradores dos bairros próximos quanto em função do alto índice de violência das áreas.

Esta situação de agravamento social e urbano antevê uma situação de conflito, e está diretamente relacionada à condição de crescimento industrial e ao recente processo de especulação imobiliária pelo qual tem passado o território de Serra.

Santos (2001) descreve a nova dinâmica que opera as transformações influenciadas pelo processo de dissolução das fronteiras econômicas e traz para a discussão o agravamento das diferenças e disparidades territoriais devido às novas formas de comando e dominação econômica da sociedade.

Alerta também sobre o fato de que cada empresa busca satisfazer-se nos lugares onde as respostas aos seus reclamos são mais adequadas. Para Santos (2001: 48)

[...] as empresas já não precisam ter correspondência com os interesses da sociedade local ou nacional. Novas formas de compartimentação do território ganham relevo e são capazes de impor distorções ao seu comportamento: são as novas caras da fragmentação territorial.

No contexto econômico a base da intervenção no município está planejada numa agenda de integração física infra-estrutural, centrada em grandes projetos de transporte multimodal, energia e telecomunicações, que visam facilitar a livre circulação de mercadorias entre vários pontos do território, numa rede de inter-relações voltada para a produção de insumos básicos e para a montagem de produtos destinados à exportação ou ao subsídio das indústrias exportadoras.

Desde o processo de privatização da CVRD e da CST, as expectativas têm se voltado para as estratégias de expansão de seus negócios na região. Ampliou-se significativamente a participação do capital estrangeiro no comando dessas empresas, o que resultou no deslocamento dos respectivos centros de decisão de negócios, antes controlados pelo Governo Federal.

Distribuição dos Investimentos na RMGV

Municípios	R\$ milhões	%
Serra	9.169,5	57,42%
Vitória	3.104,3	19,44%
Vila Velha	1.573,9	9,86%
Cariacica	1.434,9	8,98%
Guarapari	386,4	2,42%
Viana	76,3	0,48%
Fundão	47,5	0,30%
Sem definição	177,4	1,11%
Total RMGV	15.970,0	100,00%

Tabela 3.1: Distribuição dos investimentos na RMGV.

Fonte: IPES. Seminário Metropolização e Territorialidades, 2006.

As projeções do IPES, realizadas com base nos levantamentos de investimentos previstos para o Espírito Santo entre 2006 e 2011, apontam que o município de Serra receberá 20% de todo o montante de investimento esperado para o estado e 59% de todos os investimentos da RMGV. Ressalta-se, entretanto, que a maior parte dos investimentos previstos englobam empreendimentos das grandes empresas e multinacionais.

As relações entre Governo e empresa na busca por recursos e investimentos através da parceria público-privada, centraliza as decisões de desenvolvimento nos subsídios ao crescimento industrial e limitam o orçamento aos projetos destinados à construção de equipamentos públicos, infra-estrutura básica e fortalecimento da rede social.

É corrente a disponibilização de fundos públicos e incentivos fiscais para a atração das grandes empresas aos territórios municipais. Entretanto, não havendo uma política de desenvolvimento que potencialize as redes sociais e econômicas locais a promoção destes empreendimentos não se traduz em efetiva melhoria na qualidade de vida da população.

Essa perspectiva deve considerar a reestruturação da centralidade metropolitana da Grande Vitória, considerando especialmente os impactos dos grandes investimentos públicos e privados esperados para o futuro imediato. Se, historicamente, foi sendo desenhada certa divisão intermunicipal do trabalho, que colocou a capital, Vitória, como a cidade dos serviços e Serra como o território industrial da metrópole, são necessárias a

interpolação desses sistemas, garantindo a diversificação dos serviços também no município serrano.

O projeto de ampliação do Aeroporto de Vitória, entretanto, aparece como mais um vetor de crescimento no qual os investimentos no setor terciário irão se consolidar prioritariamente na capital e, ao município de Serra, será destinado os empreendimentos de suporte à logística industrial e transporte de cargas.

Ainda no contexto de novos investimentos, o setor imobiliário aparece como outro vetor de estruturação (ou desestruturação) territorial. Além da participação das grandes empresas na composição das taxas indicadoras do crescimento da produção, a construção civil destaca-se pelo crescimento da sua participação no PIB municipal nos últimos anos, consolidando-se como a maior frente de expansão do mercado imobiliário metropolitano.

Em relação à taxa de crescimento da construção civil observa-se que, entre 2006 e 2007, a participação deste setor no montante de investimentos previstos para a Serra aumentou de 3,5% para 5,5%. (PREFEITURA MUNICIPAL DA SERRA, 2007)

Verifica-se, nesse sentido, que crescem os investimentos da construção programados para Serra. Não se trata, contudo, de um crescimento endógeno, mas, sobretudo de parcerias entre empresas de Vitória e grandes empreendedoras e construtoras do eixo Rio - São Paulo – Belo Horizonte. Além do *boom* imobiliário, o avanço destas empresas na Região Metropolitana de maneira geral, e no município de Serra em particular, consolidou o mercado dos condomínios e loteamentos fechados³⁰ no território.

Se por um lado, a lógica do comércio criou uma centralidade espacial convergente para o bairro de Laranjeiras – principal pólo do município, a expansão imobiliária vetoriza-se de Laranjeiras para fora. O mercado da construção civil encontrou uma farta oferta de terrenos disponíveis no município, bem como infra-estrutura básica estendida pelo território, ainda na época da localização dos empreendimentos do INOCOOP-ES e COHAB-ES. Essas características, aliadas a estratégias intrínsecas de valorização imobiliária pautada em “elementos diferenciadores de produtos”, fazem com que os investimentos tendam

³⁰ Ainda que não devidamente regulamentados pelo Estatuto da Cidade e demais legislações urbanas, os loteamentos fechados aparecem como grande filão imobiliário atual, não apenas na RMGV mas em outras regiões em todo o país.

novamente a dispersão, trazendo repetição do cenário apresentado nas décadas de 1970 e 1980.

Apesar da característica dispersa, pode-se apontar a presença mais consolidada da promoção privada de habitação nas imediações de Laranjeiras, atualmente principal pólo comercial e serviços e também o maior concentrador de renda per capita do município. Aproveitando-se do investimento público em lazer e preservação de áreas verdes, através do investimento municipal para criação do Parque da Cidade, a construtora Morar lançou, iniciou, ainda em 2004, as obras do segundo condomínio residencial fechado da RMGV – Condomínio Aldeia dos Marabás.



Figura 3.14: Fotos dos empreendimentos de condomínios fechados em frente ao Parque da Cidade, na Rodovia Norte-Sul. Serra, 2008.

Fotos da autora.

O INOCOOP-ES também se aproveitou deste vetor para lançar dois novos empreendimentos no município: Reserva do Parque e Bosque dos Ipês, também condomínios fechados. Em Valparaíso, bairro também consolidado, a construtora Morar - em parceria com a construtora Cyrela Brazil Realty³¹ - iniciou a construção, em 2008, de cinco edifícios de onze pavimentos com oito apartamentos por andar, totalizando 440 novas moradias num único terreno.



Figura 3.15: Fotos da construção do Parque da Cidade e de outdoor de propaganda de empreendimento localizado no entorno.

Fotos da autora

³¹ A parceria entre a Morar Construtora e Cyrela Brazil Realty é um exemplo de associação entre empresa de capital local com grandes empresas do cenário imobiliário nacional.

Próximo ao condomínio industrial CIVIT II está sendo implantado, numa área de 81 mil m², o empreendimento de casas unifamiliares Aldeia Parque, da Construtora Morar também em parceria com Cyrela. É também perto do CIVIT II que foi inaugurado, em 2003, o primeiro condomínio residencial horizontal RMGV, com 100 unidades.



Figura 3.16: Fotos do condomínio fechado de casas e apartamentos da Morar Construtora, em parceria com a Cyrela Brazil Realty. Serra, 2008.
Fotos da autora

A tendência imobiliária de condomínios e loteamentos fechados para consumidores de média e alta renda está ancorada nas características do processo de urbanização, propiciando a existência de uma série de vazios urbanos e imprimindo, na corrida especulativa por terra, a facilidade para compra de terrenos amplos já inseridos na malha urbana e viária.

É fundamental destacar, sobretudo, o papel da legislação urbana municipal na configuração desses novos espaços, sobretudo, a permissividade com a qual são constantemente modificados os limites naturais no zoneamento, para que os mesmos possam receber investimentos de caráter industrial e, recentemente, imobiliário. E também as concessões referentes aos índices e parâmetros para a criação de grandes condomínios residenciais e loteamentos fechados, ainda que os mesmos venham sendo implantados em todo o país sem que haja normativas que regulem estas ocupações.

Neste contexto, dois empreendimentos destacam-se como os principais e maiores investimentos imobiliários deste caráter na Região Metropolitana da Grande Vitória. Com lançamento recente e venda imediata de todos os terrenos³², o grupo AlphaVille Urbanismo

³² Em abril de 2008, segundo pesquisa realizada pelo Sindicato da Construção Civil – Sindicon, 96% dos lotes haviam sido vendidos. In <http://www.sindicon-es.com.br/>

S.A iniciou a primeira etapa das obras de loteamento AlphaVille Jacuhy. Localizado entre a da Rodovia do Contorno e a reserva ambiental do Lameirão, este empreendimento vem ocupar extensa área verde que conforma, juntamente com outros empreendimentos logísticos e industriais, o contorno do município de Vitória e configura o território do Arco de Desenvolvimento Metropolitano.

Além dos impasses referentes à legislação de loteamentos fechados e a área fragilmente ambiental na qual o AlphaVille Jacuhy I e II estão inseridos salienta-se também, sua proximidade com condomínios industriais e a inserção da nova mancha urbana segregada limítrofe a um dos bairros de maior precariedade infra-estrutural e social do município - Jardim Carapina. Este bairro observa as obras de seu mais novo vizinho e é latente a disparidade social existente entre as duas ocupações. Trata-se da criação de um novo enclave urbano que vem compor um território ainda mais abrangente na qual três sistemas se encontram, mas não se relacionam.

Mais ao norte do município de Serra outro lançamento de loteamento fechado compõe o cenário do aquecimento imobiliário da Região. Sob conceito intitulado pelos incorporadores de “residence & resort” o “Boulevard Lagoa Residence & Resort” localiza-se em terreno que há muito foi incorporado para prover esta tipologia residencial. Desde a metade da década de 1990 este empreendimento já apropria-se do sistema natural, ocupando as bordas da lagoa Jacuném. Em 2007, com a chegada dos grandes investidores e cenário político econômico “favorável”, o Boulevard apresenta-se ao mercado como “santuário ecológico” e seus terrenos são comercializados, em média, a 110 mil reais.

Como em AlphaVille, o Boulevard Lagoa localiza-se em área próxima a condomínios industriais metropolitanos e adjacente, não apenas a área de preservação ambiental, mas também de loteamentos cujas características sociais e econômicas apresentam uma realidade dispare da requerida pelo novo empreendimento. Exatamente em frente à portaria do loteamento fechado, separado apenas por uma via de circulação regional, encontram-se dois loteamentos, sendo um de fruto de ocupação irregular, que contribuem com a elevação dos índices de violência do município.

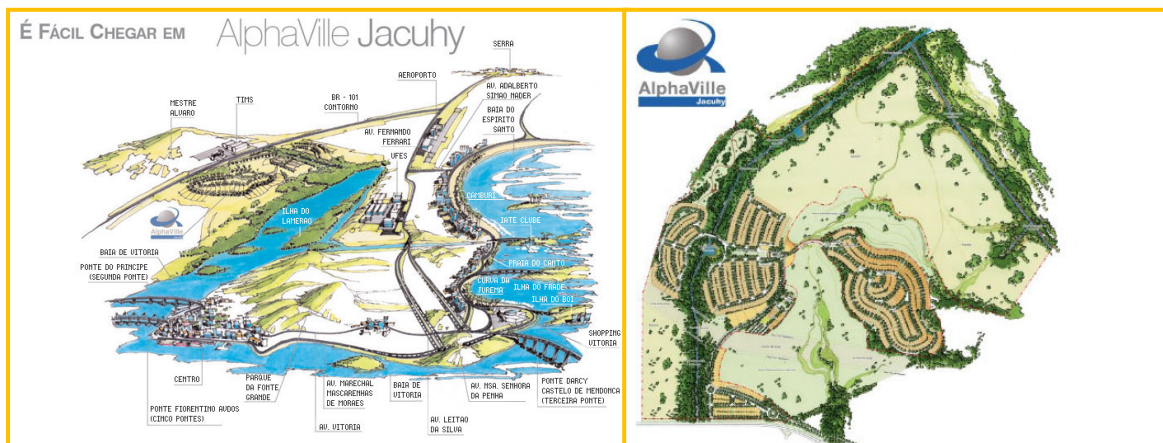


Figura 3.17: Imagens ilustrativas do loteamento AlphaVille Jacuhy. Destaque para a imagem da direita, cuja estratégia de marketing consiste em inserir territorialmente o loteamento tomando como pontos de referência a capital Vitória.

Fonte: <http://www.alphaville.com.br/modules/index.php?id=jacuhy>



Figura 3.18: Na parte superior à esquerda está o mapa de localização do empreendimento, retirado do website da incorporadora. Nas demais imagens observa-se as propagandas espalhadas pela cidade, a maquete do loteamento, com destaque para a lagoa de Jacuném e a portaria em frente ao bairro Feu Rosa. Serra, 2008.

Fotos da autora

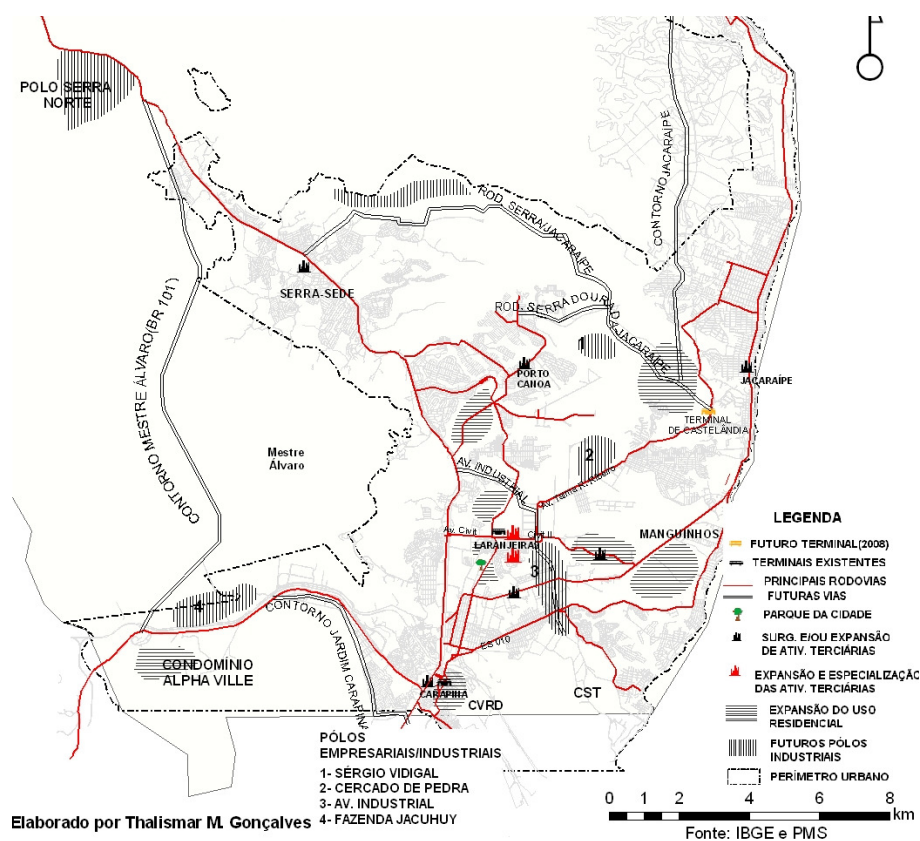
O conflito entre os três sistemas – industrial, habitacional e natural – é latente diante desta realidade, na qual a segregação espacial e a individualização de cada investimento aparece como principal característica do município.

Além dos empreendimentos lançados, estudos para a atualização da Agenda XXI do município alertam para o fato de que, com a conclusão das Rodovias Serra-Sede a Jacaraípe,

Serra Dourada a Jacaraípe, bem como, com a realização das obras da Rodovia Contorno de Jacaraípe, ligando este bairro a Nova Almeida, um imenso território de vazios entraria no mercado. Desse modo, tornariam-se acessíveis todos os vazios situados dentro do perímetro urbano da Serra, localizados do lado direito (sentido Vitória-Serra) da BR-101.

Do outro lado da BR-101, os limites do perímetro urbano faceiam as terras do Mestre Álvaro. No entanto, com a construção da Rodovia Contorno do Mestre Álvaro é difícil a tarefa de conseguir conter o perímetro urbano nos limites atuais, visto que a ocupação espontânea já pressiona as áreas ao redor deste maciço natural.

O sistema industrial também se insere neste novo quadro. A perspectiva municipal é de que sejam aparelhadas novas áreas destinadas a pólos industriais na Serra. Atualmente, o município apresenta a perspectiva de formar cinco novos pólos industriais e intensificar o uso industrial do território.



Mapa 3.6: Novos pólos industriais e alterações no sistema viário do município de Serra.
Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE SERRA, 2008.
(Material não publicado)

Diante do contexto que se apresenta a preocupação gira em torno da reprodução e a ampliação das desigualdades sócio-espaciais no município. Num cenário indesejável realizado através de prospecção a partir do cenário atual, estudos³³ apontam sobre o risco da cidade formada por territórios privados, na qual as vias são transformadas em autopistas que ligariam os condomínios fechados. Por sua vez, estas ligariam os condomínios fechados aos pólos industriais/empresariais, adaptados para lugar de trabalho, que ainda seriam ligados aos centros de consumo do tipo shopping centers, que por fim estariam conectados com equipamentos privados de lazer, como os grandes clubes.

Continuando a composição do cenário indesejável, a alternativa possível para aqueles que estariam fora do mercado imobiliário seria a ocupação, ainda mais massiva, dos interstícios territoriais do município, composto pelas encostas dos vales e limites murados das indústrias.

O território apresenta-se como substrato para os conflitos sociais gerados por um planejamento urbano municipal estreitamente vinculado aos interesses dos grandes investidores, cujos protagonistas do aclamado crescimento são as indústrias, a infraestrutura logística e os grandes loteamentos e condomínios fechados.

Para Santos (2001), os atores desse enredo atribuído ao mundo são, na realidade, as empresas que dispõem de força suficiente para induzir os Estados a adotar comportamentos que respondam aos seus interesses privatistas.

Avançando nesta problemática, o capítulo que encerra esta dissertação aponta para a necessidade de uma discussão sobre o papel do Estado nos processos de urbanização e de que maneira estão sendo atribuídos às políticas e ao poder público o papel de gestor do planejamento urbano municipal.

Para tanto, lançaremos mão dos Planos e Projetos Estratégicos realizados na esfera municipal, metropolitana e estadual e da investigação desenvolvida por Ferreira (2007) acerca da teoria da “cidade-global” que, como salienta o autor, acaba oferecendo uma explicação para o papel das cidades que se resume a “adaptações” supostamente necessárias frente à “globalização”, na qual os planos e ações para o desenvolvimento das

³³ Este diagnóstico, ainda não publicado, compõe os estudos para atualização do planejamento estratégico municipal Serra Agenda 21 e foi cedido pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano – SEDUR – Serra – ES.

idades via de regra possui como “sentido único” a consolidação de projetos necessários ao crescimento econômico atrelado à reestruturação produtiva do território.

CAPÍTULO IV

GESTÃO DO TERRITÓRIO

A análise sobre as mudanças ocorridas na estrutura físico-territorial da Região Metropolitana permite uma reflexão acerca dos agentes estratégicos no sistema econômico atual. Sassen (2004) apresenta, em texto intitulado, “Globalização da Economia e as Cidades”³⁴ a discussão sobre a diminuição do papel dos Estados-nações e, em contrapartida, o aumento da importância do papel das empresas internacionais que dependem fundamentalmente de dois pontos no que se refere à cidade: infra-estrutura urbana e mercado de informação que a grande cidade oferece.

No contraponto, Silva (1991) também trata a questão da regulação pública no que tange a infra-estrutura e habitação urbana, discutindo as perspectivas de privatização e as funções da regulação nas políticas públicas, trazendo, no início da década de 1990, quando se acentua a discussão sobre privatizações, a hipótese do insubstituível papel do Estado no planejamento urbano e salientando a diferença entre privatização e desregulação.

O discurso genérico relativo à privatização, desregulamentação, desburocratização, Estado mais leve e outros apelos neoliberais reduz a denominador comum institutos de proteção de mercado, de confisco cambial, de previdência social e sistemas de saúde pública, educação, habitação transportes e infra-estrutura urbana [...] A regulação de qualquer atividade pelo Estado corresponde à imposição de limites à ação dos agentes sociais a ela vinculados. (SILVA, 1991: 193)

O quarto capítulo dessa dissertação aborda, a partir da relação entre o poder do Estado e a supremacia econômica das grandes empresas, questões relacionadas à gestão do território e a atuação do poder público nas cidades, fazendo uma síntese e uma análise crítica dos planos e projetos atuais de desenvolvimento metropolitano da Grande Vitória.

³⁴ Palestra proferida no seminário “Globalização e Estrutura Urbana”, FAUUSP, 1997. Edição e revisão da tradução de Sueli Ramos Schiffer.

4.1 O poder e a economia: o poder da economia

Santos (2004), em sua discussão sobre os circuitos da economia urbana, apresenta o Estado como aliado do circuito moderno da economia, posição essa que, segundo o autor, caracteriza-se especialmente pela “generosidade oficial” do poder público com os monopólios e as corporações, em detrimento da população.

Para Santos, além da proteção aos monopólios, coube ao Estado o financiamento das grandes firmas, através da construção de vultosas infra-estruturas e subsídios à produção e à exportação, além de incentivos fiscais para a instalação de plantas industriais. O autor destaca também a dependência política do Estado em relação às grandes empresas, devido aos acordos econômicos e a redução do poder de decisão pública.

Ao avaliar o papel do Estado em função do processo de dependência do mesmo e atribuir a essa relação o motivo pela diminuição do papel do poder público na conformação do território o que Santos procura ressaltar não é a perda da função ou a defesa da liberação dos processos decisórios inerentes à cidade, ao contrário, procura buscar o entendimento desta troca de papéis que, com frequência, aparece como pano de fundo para o discurso de crescimento e autonomia das cidades.

Negar a força da economia nas decisões políticas seria não levar em conta o jogo de interesses aos quais os processos de decisão estão sujeitos, contudo, o desafio está em contestar a naturalidade com a qual o discurso da perda do poder do Estado permeia as tomadas de decisão sobre o planejamento urbano atual.

Em 1968, o economista Celso Furtado (apud SANTOS: 2004) já alertava que, na periferia capitalista, as grandes empresas assumiam cada vez maior importância no processo das decisões nacionais, principalmente ao assumir a industrialização como principal meta de crescimento econômico do país, aceitando como oportunidade de desenvolvimento a condição oferecida pelos países ricos aos países em industrialização, cabendo aos países periféricos delinear seus territórios para estarem aptos a receber as grandes plantas industriais que migravam dos países centrais em busca de mão-de-obra barata, pouca ou nenhuma legislação ambiental e das facilidades fiscais oferecidas aos governos ávidos pelo “garantido crescimento econômico” que a industrialização geraria.

O Estado sempre se colocou como agente financiador das grandes firmas e principal estimulador da industrialização ocorre que este estímulo equivale ao financiamento, com fundos públicos, inicialmente à indústria local e posteriormente às grandes empresas estrangeiras.

A criação de infra-estrutura aparece como uma estratégia que ainda hoje se mostra eficaz quando se trata de encontrar maneiras de financiar a implantação das indústrias do circuito moderno, principalmente quando o discurso generalizado é que são as infra-estruturas os principais vetores de crescimento da economia e que sua implantação é indispensável à modernização do Estado e ao desenvolvimento de aptidões para tornar uma cidade competitiva e, porque não, global.

Aliada a noção de crescimento, a teoria da “cidade-global”, tornou-se regra geral nas explicações para o papel ideal das cidades, cujo objetivo, segundo ressalta Ferreira (2007), se resume às adaptações supostamente necessárias frente ao “fenômeno” da globalização, levando em conta apenas uma suposta demanda, que justificaria todas as alterações no território.

É recorrente a tentativa de estabelecer um discurso do recuo do Estado frente ao avanço da economia neoliberal na “globalização”, recuo este atribuído como conseqüência da consolidação dos mercados globalizados e informatizados.

Para Castells (apud FERREIRA, 2007: 113) no atual estágio globalizado dos mercados os mesmos *“já não necessitam do Estado como foi o caso ao longo de toda a história da humanidade”*.

Ferreira, entretanto, utilizando-se dos números do relatório do Banco Mundial³⁵ de 2001, demonstra que os ajustes estruturais que, para alguns eram necessários a sobrevivência das cidades na rede econômica internacional, não foi aplicado da mesma forma entre países desenvolvidos e os países em desenvolvimento, para os quais a prerrogativa da diminuição da interferência do Estado no desenvolvimento das cidades

³⁵ Segundo as informações compiladas por Ferreira a partir de relatório do *The World Bank, Public Sector Reform & Governance, Public Expenditures*, de 2001, nos países industrializados da social democracia europeia o percentual de gastos públicos em relação ao PIB é muito superior ao dos países periféricos, ou em desenvolvimento, como o Brasil. Na França e Itália, por exemplo, estes gastos ultrapassam 40% do PIB, já no Brasil não chega a 30%.

aparece como justificativa para a o avanço do poder das empresas sob as decisões e escolhas sobre os investimentos necessários à produção nas cidades.

Déak (apud FERREIRA, 2007), opondo-se a idéia de diminuição do papel do poder público observa que o Estado sempre foi fundamental para o desenvolvimento do capitalismo, seja para assegurar a propriedade privada, para proteger os ramos industriais da siderurgia e indústria pesada em geral (que o próprio autor chama de obsoleto) ou para subsidiar novos ramos industriais.

É o discurso do abandono do papel do Estado enquanto provedor do bem-estar social para se transformar em agente fomentador do crescimento econômico (NOBRE, 2000: 97) que abre caminho para a ideologia da competição entre as cidades, fazendo com que o objetivo comum entre a maior parte dos municípios e regiões seja preparar o território, através de infra-estrutura, incentivos fiscais e legislação “adequada”, para receber os investimentos internacionais que a coloquem dentro da “rede global da nova economia”.

A melhor tradução para a consolidação ideológica da renúncia da participação estatal como pilar central da gestão dos territórios é, sem dúvida, a entrada do planejamento estratégico enquanto forma de pensar a cidade.

Conforme aponta Ferreira

[...] da mesma forma que surge, com o processo de expansão da “globalização” econômica, um verdadeiro receituário para orientar os países periféricos a seu novo papel no “ajuste” da economia-mundo capitalista, cujo modelo mais conhecido foi o do Consenso de Washington, há certa lógica no fato de surgirem também cartilhas orientadoras das políticas de “gestão urbana” a serem adotadas para “inserir” a cidade no mundo globalizado. (FERREIRA, 2007: 116, grifos do autor)

Os planos estratégicos são, sem dúvida, o mote no qual se baseiam a maior parte dos planejamentos locais, dentre estão os extensos trabalhos desenvolvidos pelos municípios da Região Metropolitana da Grande Vitória para a criação das Agendas 21 locais.

Para Vainer (2000) a noção de “estratégia” para a gestão das cidades é claramente oriunda do planejamento empresarial, cujo objetivo é sempre o ganho econômico a partir da competição por mercados consumidores. Ao transferir a ideologia privada para a cidade o

resultado esperado, e até agora alcançado, é que, ao competirem entre si, como numa batalha por mercados consumidores, os municípios criem cada vez melhores condições para receberem o capital internacional, ávido pelas ofertas mais vantajosas para sua expansão.

A principal questão a ser considerada é se os atributos que a cartilha dos planos estratégicos considera como fundamental para uma “cidade competitiva” são também positivos para a cidade real, aquela onde a infra-estrutura básica – água, esgoto, iluminação pública, pavimentação – ainda se mostra ineficiente, ou inexistente.

Maricato (2000), cujo texto traduz de forma sintética o peso ideológico inerente às estratégias de planejamento difundidas a partir de instituições internacionais³⁶ deixa claro que “as idéias fora do lugar” abarcam apenas uma parte do território – partes da cidade nas quais os preceitos de modernização, excelência em infra-estrutura e readequação urbana para otimização dos fluxos de capital são efetivamente colocados em prática – mas, ressalta, a maior porção do território nacional encontra-se na situação inversa, o que a autora caracteriza como “o lugar fora das idéias”.

Cabe aqui ressaltar o papel do mercado imobiliário na concepção de estratégias e escolhas em relação aos lugares eleitos para representarem a idéia de crescimento, modernização e desenvolvimento, para os quais são deslocados e concentrados a maior parte dos investimentos públicos e para onde se deslocam os grandes empreendimentos privados.

Autores como Ferreira (2007), Vainer (2000), Maricato (2000) e Santos (2001) destacam a relação intrínseca entre as obras públicas e a valorização da terra, colocando os agentes imobiliários – incorporadores, empreendedores e construtores – como atores principais quando se trata das decisões em relação ao território escolhido para representar a modernização de cada área.

Santos qualifica o “território do dinheiro e da fragmentação”³⁷ como o espaço reservado pelos “atores mais poderosos” para desenvolvimento de suas atividades mais

³⁶ Como exemplo Ferreira (2007) ressalta o papel do Banco Mundial, ONU e Pnud como financiadores de publicação central para a difusão na América Latina das experiências européias de planejamento estratégico, dentre as quais se destaca a cidade de Barcelona.

³⁷ Título de um dos subcapítulos do livro “Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal” (SANTOS, 2001)

rentáveis, desde sua gênese, a partir da própria criação de espaço “apropriado” para os novos negócios da “globalização” e o fluxo constante de capital.

O que deve ser destacado, segundo Ferreira, é que o “marketing” reforçado a partir da criação de uma necessidade de modernização serve como justificativa para a real demanda dos empreendedores e agentes do mercado, sempre em busca de novas frentes de rentabilidade.

Conforme descreve Nobre (2000) o mercado imobiliário torna-se uma alternativa de investimento do grande capital financeiro e a alternativa imposta às cidades é se especializar enquanto suporte físico à circulação, troca e consumo, buscando atrair o capital necessário para sua produção e reprodução. Ocorre que a fluidez enquanto necessidade intrínseca ao território não é um bem comum, como se faz crer no imaginário coletivo; apenas alguns agentes detêm a velocidade (SANTOS, 2001).

A Região Metropolitana da Grande Vitória é um exemplo claro de como a nova movimentação econômica internacional impõe ao território novas demandas. Neste caso, para dotar o território metropolitano de rapidez e fluidez e torná-lo apto a receber os investimentos característicos das “cidades globais”, a estratégia concentra-se em tornar o território uma eficiente plataforma logística apta a receber as grandes empresas exportadoras e negócios transnacionais.

A infra-estrutura necessária para que o território torne-se uma eficiente plataforma logística não se restringe apenas aos investimentos diretos nas melhorias viárias para o transporte de cargas ou na modernização dos meios de comunicação e força de trabalho qualificada para as novas indústrias e os novos negócios.

Vainer (2000), referindo-se especialmente ao “marketing urbano” preconizado pelos catalães Jordi Borja e Manuel Castells, ressalta que a imposição da cidade enquanto mercadoria (nas palavras do autor) implica na apropriação da cidade por interesses empresariais globalizados e pressupõe a eliminação dos conflitos como base para o alavancamento das “cidades globais”.

Desse modo, a cidade planejada em função do poder da economia atribui como fundamental aos governos locais a necessidade de investir em insumos valorizados pelo capital transnacional: espaços de convenção, zonas industriais e parques tecnológicos, sistemas viários modernizados (auto-estradas, TGV, aeroportos, portos).

Ocorre que, na busca por oferecer o território ideal para o crescimento econômico, apenas uma parte da cidade é contemplada por vultosos investimentos, enquanto a maior parte da cidade cresce sem garantia de infra-estrutura básica adequada para a população.

Essa dinâmica, segundo Maricato (2000), alimenta a especulação fundiária e impossibilita a democratização do acesso a terra para moradia. A autora exemplifica o processo de exclusão territorial pelo qual estão sujeitas as metrópoles brasileiras comparando numericamente o crescimento de domicílios no Brasil, de 1995 a 1999, com o número de moradias produzidas pelo mercado imobiliário: em quatro anos houve um acréscimo de 4,4 milhões de domicílios no país, enquanto que, segundo estimativa do Instituto Cidadania (2000), apenas 700 mil moradias foram produzidas pelo mercado formal.

Essa situação extrema de exclusão aparece como consequência da omissão do Estado frente aos interesses das populações e da subserviência do mesmo a serviço da economia dominante (SANTOS, 2000). A condição de baixos salários, historicamente imposta para a industrialização brasileira, aliada à valorização da propriedade fundiária - em função da localização de investimentos públicos - e à necessidade de adaptação das cidades para instalação do capital transnacional como única alternativa à sobrevivência econômica das mesmas, faz com que, paradoxalmente, as próprias estruturas urbanas desejadas pelo planejamento estratégico ampliem a desigualdade de renda e criem tensões sociais que poderiam, conforme destacam os próprios defensores da planificação estratégica das cidades, impedirem a entrada dos investidores estrangeiros em território local.

É sobre esse ponto de vista que este trabalho finaliza sua investigação, através da análise dos planos e projetos desenvolvidos e em desenvolvimento para a Região Metropolitana da Grande Vitória.

4.2 Planos e projetos: para quem?

O novo **ordenamento internacional** pressupõe o uso cada vez mais intensivo de critérios relacionados ao grau de **competitividade** sistêmica de determinada região nos processos de tomada de decisão para **investimentos em produção e distribuição de bens e serviços**. Nesse sentido, a existência de fatores como capital humano de qualidade, logística eficiente, **ambiente** macro e microeconômico **favorável à atuação das empresas** e a ausência de burocracia, corrupção e violência se mostram como importantes vantagens competitivas no mundo atual. (PLANO DE DESENVOLVIMENTO ESPÍRITO SANTO 2025, 2006, grifos da autora)

O trecho acima faz parte do documento desenvolvido pelo Governo do Estado do Espírito Santo, em parceria com a Petrobrás e o Espírito Santo em Ação, atuante movimento empresarial local.

Trata-se do “Plano de Desenvolvimento do Espírito Santo 2025”, um estudo elaborado pela MACROPLAN, contratada do Governo do Estado, para realização de estudos e propostas de diretrizes para o planejamento estratégico estadual, cujas metas de realização possuem como horizonte o ano 2025.

Os grifos do parágrafo anterior ressaltam o rebatimento dos conceitos difundidos pela lógica do planejamento estratégico no plano de desenvolvimento capixaba e corrobora a relação direta entre o governo local e as grandes empresas atuantes na região, no que concerte as decisões para o desenvolvimento econômico, social e humano do estado.

O Espírito Santo, e em particular a Região Metropolitana da Grande Vitória, possui atualmente uma série de documentos cujo objetivo comum é nortear os investimentos públicos e privados em território local, para, segundo os próprios planos, tornar o território capixaba “competitivo” e atraente para os grupos econômicos, especialmente os de alcance internacional.

Chama a atenção a quantidade de entidades, organizações sociais, instituições e parcerias entre o poder público e a iniciativa privada que atuam na Região Metropolitana da Grande Vitória.

Além do Movimento Empresarial do Espírito Santo – Espírito Santo em Ação, o COMPETE-ES³⁸ e a Agência de Desenvolvimento em Rede do Espírito Santo (ADERES)³⁹, também atuam com o objetivo de pleitear ações públicas favoráveis aos negócios comerciais das empresas.

Em nível metropolitano merece destaque a formação de um sistema de gestão integrada entre os 7 municípios da Região da região. Ligados a Secretaria de Economia de Planejamento estadual, o Conselho Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória (COMDEVIT) e do Fundo Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória (FUMDEVIT) objetivam a elaboração de diretrizes integradas das políticas públicas para o melhor desenvolvimento da Região Metropolitana.

Regulamentado em junho de 2005 e compostos por representantes do Governo do Estado, dos sete municípios metropolitanos e de três representantes da sociedade civil⁴⁰, o COMDEVIT é atualmente a instância responsável por apoiar o desenvolvimento, a integração e a compatibilização das ações, estudos e projetos de interesse comum da Região Metropolitana.

Atualmente as ações do Conselho e do Fundo concentram-se na viabilização de estudos e planos diretores metropolitanos, bem como na elaboração de projetos pontuais, especialmente os relacionados à questão ambiental.

No âmbito municipal, destacaremos nesta análise as recentes revisões dos Planos Estratégicos e Agendas 21 dos municípios que compõem o Arco de Desenvolvimento Metropolitano.

No terceiro capítulo deste trabalho, que tratou das alterações do território do Arco, os Planos Estratégicos municipais foram destacados como instrumentos prioritários de

³⁸ Segundo *website*, o COMPETE-ES é “um instrumento com o qual o Governo do Estado, em conjunto com a iniciativa privada, propõe ações indutoras ao aumento da competitividade das organizações, disponibilizando às empresas de bens e serviços que investem no Espírito Santo um ambiente propício à incorporação de inovações – componente base da competitividade no mercado mundial”.

Extraído de http://www.mbc.org.br/mbc/es/index.php?option=com_content&task=view&id=38&Itemid=126, em 05 de março de 2009.

³⁹ A ADERES, conforme informação do *website* do Governo do Estado, é “uma autarquia que tem como principal compromisso a articulação e viabilização de parcerias e condições para implementação de projetos especiais ou prioritários do Governo do Estado”.

Extraído de http://www.es.gov.br/site/governo/show_casa_out.aspx?id=25, em 05 de março de 2009.

⁴⁰ Os representantes da sociedade civil são indicados pela Federação das Associações de Moradores e dos Movimentos Populares do Estado do Espírito Santo (FAMOPES).

gestão escolhidos pelo poder público. Em parceria com a iniciativa privada, os Planos objetivaram a transformação do espaço urbano metropolitano num território cada vez mais vantajoso e, portanto, mais competitivo, tendo em vista o acolhimento de novos investimentos da economia globalizada.

“Vitória do Futuro”, “Agenda Vitória 2008/2028”, “Agenda Serra 21”, “Cariacica Vale Mais” e “Agenda 21 – Vila Velha” são exemplos da inter-relação entre o poder público e a iniciativa privada nos processos de gestão do território local. Em todos eles o que deve ser destacado é a estratégia do “pensamento único”, que pretende atrelar as dinâmicas locais unicamente as referências globais, fazendo com que as ações das parcerias público-privadas pareçam ter relação direta única e exclusivamente com as dinâmicas macroeconômicas.

O desenvolvimento do Arco Metropolitano enquanto plataforma logística voltada ao comércio exterior é uma característica histórica do território e suas relações sócio-econômicas. O que deve ser observado, contudo, é até que ponto o envolvimento de recursos públicos nos empreendimentos alinhados ao planejamento estratégico potencializam a reprodução do espaço em função da dinamização dos fluxos financeiros, transformando-o em mercadoria e acirrando a exclusão social, a partir de uma mobilidade sócio-espacial seletiva.

Castells (apud FERREIRA: 2007) elenca quatro pontos considerado, para o autor, fundamentais na determinação da resposta local frente às transformações globais: a) mobilização da sociedade civil; b) existência de governo eficaz e sem corrupção; c) estratégia de desenvolvimento econômico centrada na iniciativa empresarial privada e d) ações para melhoria da qualidade de vida, através da segurança, desenho urbano e incentivo à cultura.

Souza (2001), contrapondo a receita do planejamento estratégico enquanto instrumento ideal de ação para as cidades locais argumenta que freqüentemente a orientação dos investimentos públicos e privados, em harmonia às “ações estratégicas” exclui lugares da metrópole, acirra a violência urbana e provoca maior degradação ambiental.

É sob esta ótica que este trabalho desenvolve as últimas observações, com uma discussão sobre o panorama geral de desenvolvimento do “Plano de Desenvolvimento do Espírito Santo 2025”, cujas diretrizes de ação possuem implicações diretas no território do Arco de Desenvolvimento Metropolitano.

Esta breve análise deixa clara a necessidade de aprofundamento sobre o tema, indicando ser este um importante recorte empírico e conceitual sobre o qual poderão ser desenvolvidas futuras pesquisas sobre a Região Metropolitana da Grande Vitória.

4.2.1 Plano de Desenvolvimento Espírito Santo 2025

No primeiro mandato (2003-2006) do atual governador do Espírito Santo, Paulo Hartung⁴¹, uma das metas de governo foi a elaboração de um plano estratégico de longo prazo para o estado. Segundo o relatório-síntese do Plano de Desenvolvimento Espírito Santo 2025, divulgado em 2006, a ação cumpria um dos objetivos centrais das “Orientações Estratégicas de Governo 2003-2006”, que fixou como um dos eixos estratégicos o estabelecimento de “*bases sólidas para a construção do futuro do Espírito Santo após a superação da crise*” (Plano de desenvolvimento Espírito Santo 2025, 2006: 21).

Num clima de mudanças, após um longo período a sombra dos escândalos de corrupção⁴² o estado começava a se articular para receber os investimentos da cadeia produtiva do petróleo e gás natural, com novas descobertas em campos terrestres e marítimos desde o final da década de 1990. A partir do início desta década, investidores internacionais sinalizam uma série de novos investimentos para expansão do setor siderúrgico, alinhado ao aumento da demanda mundial por *commodities*, especialmente com o fortalecimento da economia chinesa.

Na primeira metade da década de 2000 a Arcelor-Mital⁴³ tornou-se proprietária da Companhia Siderúrgica Tubarão (CST) e realizou o projeto de expansão da produção da siderúrgica. Nesta mesma época, a Vale sinalizava estudos para viabilizar uma grande

⁴¹ Paulo Hartung elegeu-se, em 2002, pelo partido Partido Socialista Brasileiro (PSB) e no segundo mandato (atual) foi eleito pelo Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB).

⁴² Os frequentes escândalos na Assembléia Legislativa e o alto grau de vulnerabilidade do Estado em relação ao crime organizado geraram o pedido de intervenção federal no Espírito Santo apresentado pela Ordem dos Advogados - OAB, em 2002, e a criação, pelo Governo Federal, da Missão Especial de Combate ao Crime Organizado, em 2002.

⁴³ A Arcelor, grupo luxemburguês, atua em 60 países e produziu, em 2005, 46,7 milhões de toneladas de aço. A recente associação entre os grupos Mittal e Arcelor resultou na criação do maior grupo siderúrgico mundial, respondendo por cerca de 10% da produção global, de 1,1 bilhão de toneladas de aço, em 2005. O Brasil foi responsável por 2,8% do total e se mantém como importante pólo para a produção de aço devido aos baixos custos de produção de placas. (http://www.bndes.gov.br/noticias/2006/not172_06.asp)

operação com a Baosteel - maior produtora de aço da China - para instalação de uma nova siderúrgica, no litoral sul do estado.

Durante este período, construtoras e incorporadoras, com mercado consolidado no estado de São Paulo e capital na bolsa de valores, iniciam atuação na Região Metropolitana da Grande Vitória, especialmente nos municípios de Vitória e Serra, aquecendo o mercado imobiliário local com vários lançamentos de médio e alto padrão.

O estado também recebe recursos do Governo Federal para ampliação e modernização do aeroporto e do Porto de Vitória. Este último há anos vem sendo motivo de divergências entre importantes atores econômicos locais, devido aos entraves logísticos do porto em área central e da proposta de mudança das operações portuárias para o litoral norte do estado, com a ampliação do Porto de Barra do Riacho.

O crescimento do estado do Espírito Santo é traduzido nos sucessivos aumentos das taxas de crescimento do Produto Interno Bruto estadual, acima da média nacional.

Períodos/anos	ES	BR	Diferença
70-80	12,08%	8,64%	3,44%
80-90	3,34%	1,59%	1,75%
90-05	3,83%	2,64%	1,19%
70-05	5,97%	4,01%	1,96%
2002-2005	3,72%	3,32%	0,40%
2006	6,00%	3,75%	2,25%
2007	8,00%	5,42%	2,58%
2008	8,00%	5,20%	2,80%

Fonte: IBGE-IPEA. Para o ES taxas estimadas 2006 a 2008

Neste contexto, o governo local deixa claro o estabelecimento do planejamento e da gestão estratégica como ferramentas da sociedade e do Estado para o apontamento de diretrizes e parâmetros do desenvolvimento local no horizonte de vinte anos.

Contudo, e apesar do clima de euforia e crescimento econômico vivido pelo estado à época do lançamento, o Plano não deixou de listar alguns aspectos negativos latentes, dentre eles a própria dependência das commodities na economia capixaba; a competitividade restrita das pequenas e médias empresas; a dependência de poucas e grandes empresas para o dinamismo econômico; os elevados níveis de violência e de insegurança pública e a desigualdade na distribuição social e espacial da renda, dentre outros. (Plano de Desenvolvimento Espírito Santo 2025, 2006)

Sob esta perspectiva, o que deve ser destacado, é a maneira como foram desenvolvidas as propostas sugeridas no Plano, numa avaliação direta sobre os atores que mais influenciaram o cenário tido como desejável para o estado e como se pretende investir os recursos públicos ao longo dos anos que concernem o horizonte desta estratégia.

Conforme a receita sugerida por Castells, o documento “ES 2025” pautou sua realização sob a ótica da construção coletiva e do envolvimento da sociedade civil na elaboração das propostas que nortearão os investimentos - públicos e privados – no estado.

Dentre os envolvidos nesta elaboração, o destaque, segundo o próprio governador⁴⁴, fica a cargo da privilegiada participação da organização não-governamental “Espírito Santo em Ação”. Seu papel na elaboração do “ES 2025” foi decisivo para a composição de cenários favoráveis e fatores político-institucionais propícios ao sucesso dos projetos estruturantes elencados pelo Plano.

A principal questão a ser considerada numa avaliação sobre a relação entre o poder público e a iniciativa privada na gestão do território é: a quem representa o “Espírito Santo em Ação”?

Na busca por encontrar respostas a questão levantada, destaca-se a composição dos conselhos da organização não-governamental. Seu conselho deliberativo é formado por diretores dos maiores grupos empresariais do estado, como a Aracruz Celulose, Arcelor-Mittal, Águia Branca, Vale, Rede Gazeta, Futura, Grupo Coimex, dentre outros.

Segundo FERREIRA (2007: 121, grifos do autor) “por precisar ‘gerar os consensos’ necessários à sua própria aceitação, o planejamento estratégico insiste fortemente em questões como a gestão participativa e a importância do chamado ‘terceiro setor’”.

Como deixa claro o documento final do planejamento estratégico capixaba, a aglutinação da sociedade civil enquanto agente de transformação local foi utilizada apenas como instrumento para participação direta dos empresários nos processos de decisão referentes ao planejamento e execução de políticas públicas.

⁴⁴ Na síntese do Plano de Desenvolvimento do Espírito Santo 2025, o Governador do Estado, Paulo Hartung, ressalta o Plano enquanto resultado do investimento conjunto do Governo, da Petrobras e do Movimento Espírito Santo em Ação, constituindo-se, nas palavras do Governador, em valioso instrumento de agregação das principais forças políticas, econômicas e sociais do Estado em torno do desenvolvimento sustentável e de longo prazo. (PLANO DE DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO 2025, 2006)

Fato este que corrobora o que Vainer (2000) já ressaltava, em sua discussão sobre o conceito de “cidade-pátria”, no qual alerta sobre os instrumentos criados para legitimar as ações propostas pelo planejamento estratégico.

Neste sentido, apresentam-se como fundamental os estudos e análises críticas que possibilitem a criação de outras referências à sociedade. É necessário ficar sempre atento sobre quais são, de fato, os interesses por trás das cartilhas que “pregam” o desejo de pertencer ao *ranking* das grandes cidades mundiais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

São esses mesmos parâmetros ideológicos que estão expostos no “desejo”, traduzido em planos e projetos locais, de transformar a RMGV em plataforma global e, quiçá, inserí-la na rede de cidades globais.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABBAGNANO, Nicola. **Dicionário de filosofia**. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

ABE, André. **Metropolização da Região da Grande Vitória**. Tese de Doutorado, FAU/USP, São Paulo, 1999.

BARBOSA, Isabela Batalha Muniz. **Modernidade e assimetrias na paisagem: a fragmentação de ecossistemas naturais e humanos na Baía Noroeste de Vitória – ES**. Dissertação de Mestrado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2004.

BRASIL. **II Plano Nacional de Desenvolvimento – 1975/1979**. Brasília: Governo Federal, 1975.

CAMPOS, Martha Machado. **Vazios operativos da cidade: territórios interurbanos na Grande Vitória (ES)**. Tese (Doutorado em Comunicação e Semiótica). São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC, 2004.

CAMPOS Jr, Carlos Teixeira de. **A História da Construção e das Transformações da Cidade**. Vitória: Culturas-ES, 2005.

CARVALHO, Josiane Fernandes de. **A Territorialização na Mundialização do Capital**. *Revista Espaço Acadêmico*, 2007.

DELEUZE, Gilles e GUATTARI, Félix. **Mil Platôs: Capitalismo e Esquizofrenia (vol 1 a 5)**. São Paulo: Ed. 34, 1995.

ESPÍRITO SANTO. **Sinopse da Situação Econômica do ES**. Vitória: Secretaria de Planejamento, 1978.

FERREIRA, João Sette Whitaker. **Os contrastes da mundialização: a economia como instrumento de poder em um sistema internacional excludente**. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007.

_____. **O mito da cidade-global: o papel da ideologia na produção do espaço urbano.** . Dissertação de mestrado. São Paulo: Vozes, 2007.

FERREIRA, J. & MOTISUKE, D. **A efetividade da implementação de Zonas Especiais de Interesse Social no quadro habitacional brasileiro: uma avaliação inicial.** In: BUENO L. & CYMBALISTA, R. (org.). Planos Diretores Municipais: novos conceitos de planejamento territorial. São Paulo : Annablume, 2007.

FURTADO, Celso. **Análise do “modelo brasileiro”.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975.

HAESBAERT, Rogério. **O Mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna: Uma Pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural.**São Paulo: Ed. Loyola, 1992.

IPES – Instituto de Apoio à Pesquisa e ao Desenvolvimento Jones dos Santos Neves. **RMGV – Sistema Gestor e Informações Básicas.** Vitória, 2005.

JAMESON, Frederic. **Pós-modernismo, a lógica cultural do capitalismo tardio.** São Paulo: Ática, 1997.

MARICATO, Ermínia. **Metrópole na periferia do capitalismo.** São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias: planejamento urbano no Brasil.** In: ARANTES, Otília B.; MARICATO, Ermínia; VAINER, Carlos. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

MASSARONI, Sergio. **Mudanças Estruturais e Urbanização no Brasil: um breve estudo do Espírito Santo.** Dissertação de Mestrado. Vitória, ES: Universidade Federal do Espírito Santo, 1989.

NERI, Patrícia Sampaio. **O Desenvolvimento Econômico do Espírito Santo – a transição da economia cafeeira/exportadora para a urbano/industrial e seus principais atores.** Dissertação de Mestrado. Departamento de Economia, UFES, Espírito Santo, 1995.

NOBRE, Eduardo Alberto Cusce. **Reestruturação econômica e território: expansão recente do terciário na marginal do rio Pinheiros**. Tese de doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2000.

PEIXOTO, Nelson (org). **MG – ES: Um Sistema Infraestrutural**. Pesquisa realizada pelas UNILESTE, UFMG e UFES, 2005 (inérita).

PETERS, Michel. **Pós-estruturalismo e Filosofia da Diferença**. Belo horizonte: Autêntica, 2000.

Plano de desenvolvimento Espírito Santo 2025. Espírito Santo: Macroplan, 2006

PREFEITURA MUNICIPAL DA SERRA. Relatórios e estudos da Agenda XXI local, 2007. (Material não publicado)

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

ROCHA, Haroldo Corrêa & MORANDI, Ângela Maria. **Cafeicultura e grande indústria: a transição do Espírito Santo 1955-1985**. Vitória, Fundação Ceciliano Abel de Almeida, 1991.

SALOMÃO, Juliana Freitas. **O outro lado do desenvolvimento: o bairro São Benedito (Vitória/ES) e os impactos urbanos da agroindústria de celulose**. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, 2006.

SANTOS, Milton. **O retorno do território**. In SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia A.; SILVEIRA, Maria Laura. (org's). **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: HUCITEC, 1996.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **Técnica, espaço, tempo, globalização e meio técnico - científico - informacional**. São Paulo: HUCITEC, 1998, 4ª ed.

_____. **Espaço e Sociedade**. Petrópolis: Vozes, 2000.

_____. **Por uma outra Globalização:** do Pensamento único à Consciência Universal. Rio de Janeiro: Record, 2001.

_____ et al. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** Rio de Janeiro: Record, 2004.

SASSEN, Saskia. **Globalização da economia e as cidades.** In: SCHIFFER, S. Globalização e estrutura urbana. São Paulo: HUCITEC, 2004.

SILVA, Ricardo Toledo. **Habitação, Infra-estrutura Urbana e Regulação Pública: Limites da Privatização.** Tese de doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1991.
SIQUEIRA, Maria da Penha. **Industrialização e Empobrecimento Urbano: o caso da Grande Vitória – 1950 a 1980.** Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1991.

SKIDMORE, Thomas. **Brasil: de Castelo a Tancredo, 1966-1985.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

SOUZA, Nilson Araújo. **SIM: Reconstrução Nacional.** São Paulo: Global Editora, 1984.

TEIXEIRA, Aparecida Netto. **Cidade e Siderurgia: A Região Metropolitana de Vitória e o Complexo Mínero-Siderúrgico (CVRD/CST).** Dissertação de mestrado. FAU/USP, São Paulo, 1999.

VAINER, Carlos. **Pátria, empresa e mercadora: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano.** In: ARANTES, Otília B.; MARICATO, Ermínia; VAINER, Carlos. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

VARGAS, Paulo Sérgio de Paula. **O território da RMGV e sua inserção em rede.** Tese de Doutorado, PUC/SP, São Paulo, 2005.

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)