



Compahia Siderúrgica de Tubarão _ CST

A Companhia Siderúrgica de Tubarão, fundada em 1983, foi privatizada em 1992. Tem como principais acionistas a Arcelor (28%), a Companhia Vale do Rio Doce (32%) e um grupo japonês, Kawasaki Steel.

A CST está estrategicamente localizada na costa, na Região da Grande Vitória. A usina conta com 3.600 empregados, uma área total de 13,5 milhões de m² e é servida pelo terminal da EFVM e por um complexo portuário (Porto de Praia Mole).

A CST tem realizado um programa de investimentos, voltado especialmente para atualização tecnológica, como o laminador de tiras a quente. Com o novo equipamento, a siderúrgica vai poder agregar valor às placas de aço (produtos semi-acabados) que produz atualmente, passando a fazer também bobinas de aço. A produção atual é de cerca de 5 milhões de toneladas de placas de aço por ano, toda ela exportada. **É líder do mercado internacional de placas de aço, respondendo por cerca de 20% da oferta global. Suas placas são relaminadas e utilizadas pela indústria de automóvel e autopeças, tubos, embalagens, eletrodomésticos, indústria naval e construção civil, no Brasil e no mercado internacional.**

157



Mercado de Placas da CST



Em 1998 estava ocorrendo uma reorganização do setor, com uma disputa pelo controle da Acesita, então uma das acionistas da CST (37,29%, através da Aços Plano do Sul S.A.). Entre os candidatos estavam a Usiminas, a CSN e a francesa Usinor (hoje a multinacional européia Arcelor), que por fim comprou o controle da siderúrgica. Mas o objetivo de todas era a CST, que fabrica placas _o produto mais básico da cadeia siderúrgica_ com uma das melhores qualidades e preços do mundo. Ela foi concebida para produzir 12 milhões de toneladas e hoje produz 5 milhões _demonstrando espaço para expansão.

Em 2003, a CVRD e a Arcelor compraram as ações da CST pertencentes à Acesita, aumentando sua participação no bloco de controle da empresa. A proposta resolve uma questão que limitava o crescimento da CST, a construção do seu terceiro alto-forno, que vai elevar a produção atual para 7,5 milhões de toneladas de placas de aço e garantir a venda de mais 4 milhões de toneladas de minério de ferro pela Vale.

Para a Vale, interessa vender mais insumo para a CST. Já para a Arcelor, maior siderúrgica do mundo, a expansão permitirá aumentar a exportação de placas da CST para serem laminadas nas unidades da siderúrgica na Europa. A compra confirma o Brasil como um fator importante da estratégia de longo prazo da Arcelor.

Composição Acionária _2001

Composição Acionária 31/12/2001 (%)			Ações Ordinárias	
Acionista	Ordinárias	Preferenciais		
Aços Planos do Sul S.A.*	43,9	33,1		
Cia. Vale do Rio Doce	22,5	24,3		
Acionistas japoneses **	22,5	-		
Outros	11,1	42,6		

[*] Acesita / Usinor
 [**] Liderados pela Kawasaki Steel Corporation



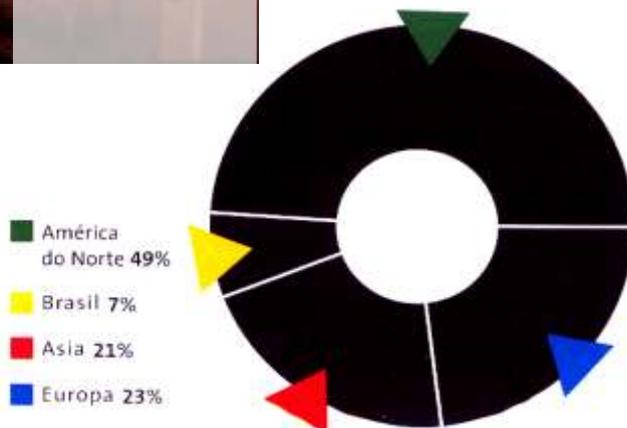
A venda marca o início do movimento de consolidação do setor siderúrgico brasileiro. A participação da Vale no negócio tem caráter transitório e o objetivo é viabilizar a reestruturação da indústria siderúrgica brasileira, criando assim oportunidades para a expansão dos negócios de minério. A Vale continuará com seu foco em mineração e só participará como minoritária nas usinas. Mas admite aportar capital nessas empresas para consolidar seus objetivos estratégicos. A realização do negócio foi condicionada à renúncia do direito de preferência de outras acionistas da CST, como a japonesa Kawasaki Steel Corporation. A operação abre espaço para outros movimentos de consolidação no setor. A redução da Kawasaki na CST facilita a fusão com a Usiminas, que tem a presença da Nippon Steel, concorrente da Kawasaki Steel. As empresas brasileiras precisam se unir para ganhar escala em relação ao mercado internacional.



Além dos mercados asiático e europeu, o Brasil é o maior exportador de placas de aço para os EUA. Só a CST exportou 1,9 milhão de toneladas em 2000. Ou seja, boa parte da cota de placas de aço estabelecida pelos EUA é utilizada pela CST. O protecionismo norte-americano tem imposto sérias limitações às exportações das siderúrgicas brasileiras. Mas não há disponibilidade de placas no mercado americano, por isso essas placas são importadas e servem de insumo para as siderúrgicas locais. Os preços são mais baixos porque as placas são produzidas em usinas mais modernas, que operam com custos muito menores do que as siderúrgicas obsoletas do EUA.

Destino das Vendas

-
-
-
-



160

A partir dos anos 80, a indústria siderúrgica, diante da estabilidade dos níveis de demanda mundial e da consolidação da reestruturação do setor, parte para um novo tipo de inserção na estrutura produtiva, adotando formas de flexibilização dos processos produtivos. As tendências gerais das novas bases de expansão do capitalismo estão impondo profundos desafios tecnológicos ao setor, no sentido de compactar as etapas produtivas e tornar a indústria mais flexível para atender uma demanda caracterizada por pequenos lotes de produtos diferenciados, com exigências cada vez maiores pela qualidade.

O setor siderúrgico vai alterando cada vez mais seu padrão de concorrência no mercado internacional, privilegiando a diferenciação do produto e o atendimento a demandas específicas __ a demanda torna-se o referencial básico da produção siderúrgica. A tendência do mercado mundial de aço é deixar de ser um mercado genérico de *commodities* e assumir cada vez mais as características dos aços especiais. Assim, as usinas têm que se equipar de forma a flexibilizar os processos de fabricação e, considerando o relativo estancamento do mercado, se lançar no processos de diversificação de suas atividades, constituindo outra fase da concorrência mundial.

Os determinantes das decisões de investimento da CST foram múltiplos. A própria decisão de criar a empresa foi tomada mais por razões políticas do que econômico-financeiras e houve uma demora de dez anos para sua implantação, período em que o projeto inicial foi mudado várias vezes. Nesse período, entre 1973 e 1983, foram alteradas a composição acionária da empresa e a política de financiamento dos investimentos, além do próprio modelo de usina siderúrgica. Como consequência, quando a CST começou a operar tinha um índice de endividamento muito alto e, para se viabilizar, teria que ser extremamente competitiva.

Entre a constituição e a consolidação da CST ocorreram mudanças no ambiente externo que provocaram grandes alterações nos objetivos traçados inicialmente para a empresa. A primeira está relacionada ao mercado: a CST foi construída para ser uma usina de placas para as siderúrgicas de seus sócios e, a certa altura, perdeu essa função e teve que entrar no mercado internacional com um produto semi-elaborado (de baixo valor adicionado), sem um mercado estruturado __ já que pode ser produzido por inúmeras outras siderúrgicas __ e com uma capacidade de produção considerável.

Aparentemente, as principais decisões envolvendo sua implantação foram tomadas na contra-mão da tendência internacional: enquanto a tendência mundial apontava para a estabilidade dos níveis de produção do aço bruto, a CST visava à ampliação desses níveis em escala elevada; enquanto as siderúrgicas se preparavam para introduzir a diferenciação dos produtos siderúrgicos, ampliando o leque de oferta dos aços mais nobres, e para a diversificação de suas atividades, a CST optava para a produção de semi-acabados e, finalmente, enquanto o processo de lingotamento contínuo já tinha sido testado e implantado em muitas siderúrgicas, a CST decidia pelo lingotamento convencional.

A CST teve de enfrentar a transformação de uma empresa com mercado cativo (*partner oriented*) para uma empresa de capital aberto (*market oriented*), o que obrigou a sua reorganização para se preparar, num curto espaço de tempo, para enfrentar a concorrência.

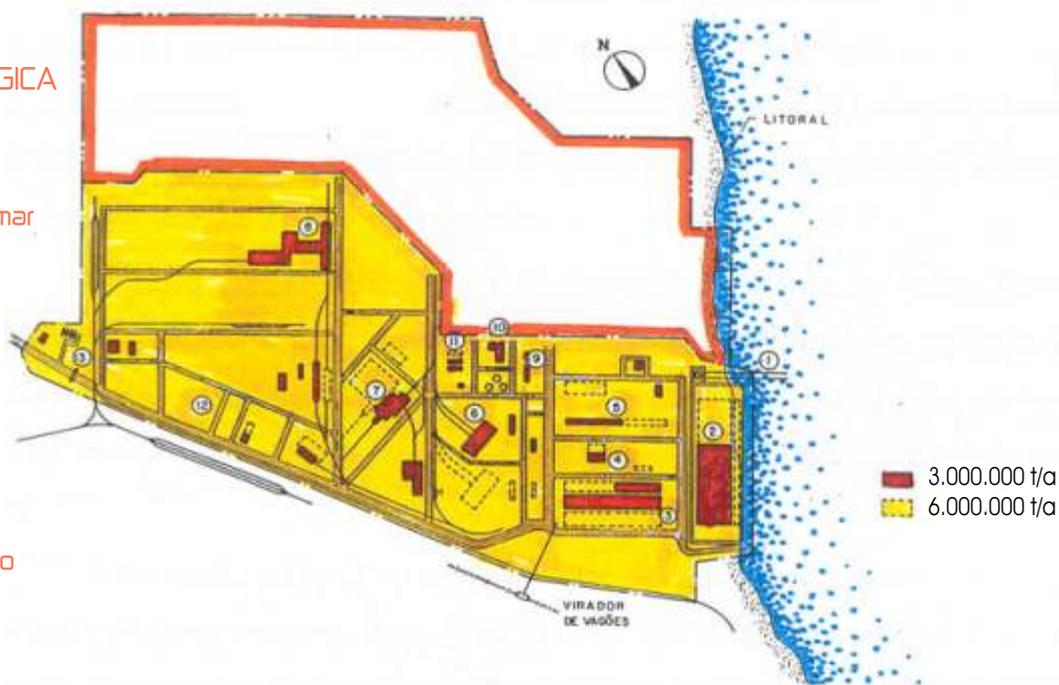
Na verdade, a CST inaugurou um novo segmento na indústria siderúrgica __ o de placas __, como resultado do próprio processo de sua implantação e da conjuntura internacional da siderurgia naquele momento. O fato de produzir semi-acabados ajudou o ingresso da CST no mercado internacional, pois se trata de um segmento específico da indústria siderúrgica, no qual mais se manifestava a defasagem tecnológica das siderúrgicas mundiais. Como produtora unicamente de semi-acabados, a CST contribuiu para reforçar as tendências presentes na siderurgia mundial: a concentração dos investimentos nas etapas finais da produção e as estratégias de melhoria do produto.

Retirado de Angela Morandi, *Na Mão da História: a CST na Siderurgia Mundial*, Edufes, Vitória, 1997.

161

COMPANHIA SIDERURGICA DE TUBARÃO _ CST Lay-out geral

- 1. Captação da água do mar
- 2. Pátio de carvão
- 3. Pátio de Minério
- 4. Sinterização
- 5. Coqueria
- 6. Alto forno
- 7. Aciaria
- 8. Laminação
- 9. Casa de força
- 10. Fábrica de oxigênio
- 11. Calcinação
- 12. Oficina de manutenção
- 13. Portão Principal



 Área para 6 milhões de ton / ano (7.000.000m²)

 Área para expansão (6.000.000m²)

A CST inaugurou, em 2002, seu laminador de tiras a quente, um investimento de US\$ 450 milhões que tem como objetivo a liderança de mercado no segmento de bobinas de aço. Isso marca a entrada da CST — que produzia antes apenas placas de aço para exportação — no mercado de bobinas para serem usadas nas indústrias automobilística e de construção civil. A meta a ser alcançada em 2004 é produzir 2 milhões de toneladas do produto por ano. A ampliação vai elevar a produção da empresa dos atuais 4,8 milhões de toneladas para 7,5 milhões de toneladas por ano. Com o laminador, muda o perfil da empresa, que passará já neste ano a vender 20% do que produz no Brasil. A maior parte das bobinas abastecerá a laminadora que o grupo Arcelor está montando em Santa Catarina, a Vega do Sul, que fará produtos galvanizados a partir das bobinas. A CST participa com 25% do capital da nova usina. Esse desenvolvimento da CST indica o interesse da Arcelor em inserir a companhia em sua estratégia para o mercado automobilístico.

Com seu novo laminador de tiras a quente (LTQ), a CST diversificou sua produção, passando a atuar em todos os segmentos de mercado, tais como autopeças, compressores, tubos, construção e perfilação, dando maior flexibilidade operacional a suas atividades. Devido à complexidade tecnológica do LTQ, a CST mudou seu perfil em termos de engenharia de produção, de mix de produtos, de práticas comerciais e de logística de distribuição.

A companhia criou uma nova divisão de logística para planejar o esquema de transporte e distribuição das bobinas produzidas pelo LTQ. O grande desafio está relacionado à distância que separa a CST dos principais centros de consumo de laminados a quente no país, localizados em São Paulo e na Região Sul. Como anteriormente a produção da empresa destinava-se basicamente à exportação, a logística de distribuição restringia-se ao transporte marítimo. Com o LTQ, é preciso adicionar outros meios como o rodoviário, o ferroviário e o de barcas marítimas, além de centros de distribuição.

A movimentação de bobinas de aço a quente é complexa. Serão utilizados diversos modais e intermodalidade, pontos de armazenagem em centros de distribuição e centros de serviços, constituindo um sistema que exige planejamento e programação de operações com bastante sincronismo com os terceiros logísticos. Tal complexidade exigiu a implantação do software Manugistics Transportation Management (TM), que possibilita a programação e o acompanhamento da execução de transporte, rastreamento de carga em transporte e autorização de pagamentos de fretes.



163

Aracruz

Estudos realizados em 1966 avaliando o mercado mundial de celulose davam conta de que a demanda crescia mais do que a oferta e chegaria a 300 milhões de toneladas/ano na virada do milênio. Concomitante a essa tendência, escasseava a disponibilidade de terras para o plantio nos países tradicionalmente produtores, enquanto cresciam as pressões contra a poluição industrial.

Projetos da Companhia Vale do Rio Doce de reflorestamento com possibilidade de industrialização foram iniciados visando a implantação de um complexo industrial para exportação. Um ambicioso projeto integrado para a produção de pasta de celulose em polpa, baseado no tripé floresta-fábrica-porto, apoiado por infra-estrutura e urbanização, que veio a modificar substancialmente sua vasta região de influência.

Foi fundada primeiramente a Aracruz Florestal S.A., em 1967, quando já iniciaram-se os plantios de eucalipto. Em 1972 foi criada a Aracruz Celulose S.A., que de imediato absorveu a Aracruz Florestal. A unidade industrial de celulose começou a operar em 1978. Os investimentos iniciais foram de US\$ 536 milhões, dos quais o BNDES proveu 45%, os recursos próprios responderam por 36% e os restantes 19% provieram de financiamentos externos. Controle acionário: Souza Cruz, Lorentzen e Safra, com 28% de participação cada um, BNDES com 12%. Depois VCP (Votorantim Celulose e Papel) e JBP (Japan Brazil Paper and Pulp Resources). A planta foi concebida para operar de modo integrado, sendo auto-suficiente quanto aos insumos naturais, químicos e energéticos, assim como no que se refere aos recursos humanos, administrativos e comerciais.

Dos projetos que compõem o Complexo, a Aracruz Florestal é considerada como aquele de maior sucesso, responsável pelos rumos e pelo grau de competitividade da empresa. Ela ficou com atribuições de plantio, proteção das florestas, corte, transporte de madeira e desenvolvimento florestal. Dados os problemas enfrentados por atividade de monocultura em tão grande escala, foi realizado um intenso programa de pesquisas florestais, tendo como objetivo a obtenção de árvores ecologicamente adaptadas à região e à industrialização. Com isso, a produtividade tornou-se superior em 300% à média para florestas incentivadas. O rendimento da madeira para a produção de celulose aumentou, chegando a 3,95 m³ por tonelada de celulose produzida, índice superior em 39 vezes ao escandinavo e 15 vezes ao norte-americano. Garantiu assim, desde o início, auto-suficiência no abastecimento da fábrica de celulose, colocando-se como empreendimento de desenvolvimento sustentado, visto que toda a árvore é aproveitada como matéria-prima, combustível ou adubo.



164

A unidade fabril, localizada no município de Aracruz, a 65 km de Vitória, é dotada de moderna tecnologia, contando entre as associadas com empresas internacionais de larga experiência industrial e participação comercial no oligopolizado mercado de celulose e papel. Ela foi dimensionada para uma capacidade nominal inicial de produção de 400 mil t/ano de celulose branqueada tipo *kraft* com 92% de brancura, consumindo inicialmente 4.500 a 5.000 toras com casca por dia, ou 1,5 a 1,7 milhões de metros cúbicos por ano.

O alto consumo de energia, equivalente a uma cidade de 250 mil habitantes, foi auto-suprido em 88%, com os processos de reaproveitamento de resíduos e utilização de gás natural. O consumo inicial de 44 milhões de metros cúbicos de água por ano demandou a construção de uma barragem e um sistema de adução a partir do Rio Doce. A planta industrial previu ainda o funcionamento acoplado de duas fábricas de insumos químicos, uma de clorato de sódio, usado no branqueamento da celulose, e outra de cloro-soda, necessária ao processo de cozimento da madeira, que entraram em operação em 1980.

165

Em 1984 foi decidida a duplicação da produção, para o que foram investidos 1,2 bilhão de dólares.

A fábrica passou a ser composta de duas unidades de produção, que funcionam integralmente, com capacidade ampliada para 1.025 mil toneladas anuais de celulose. Foi adotado um sistema de produção altamente informatizado, o que possibilitou o controle da área de produção por apenas 80 empregados. A área florestal também foi mecanizada, reduzindo o seu quadro em mais de 40%.

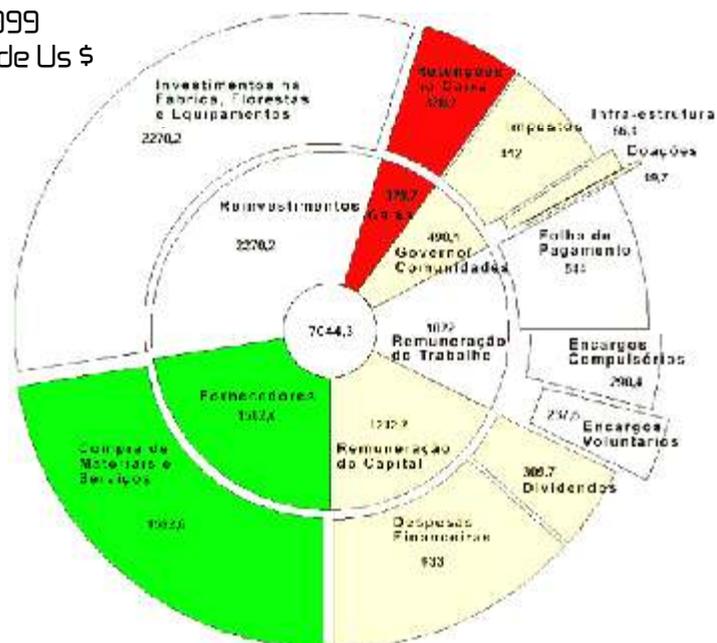
Tendo em vista as dificuldades financeiras para manter a expansão, através de empreendimentos de grande porte em outras regiões, a Aracruz decidiu dar continuidade aos programas de aumento de produtividade, adequação do produto, redução de custos e do quadro de pessoal, e iniciar um processo de diversificação de longo prazo, para minimizar sua vulnerabilidade aos ciclos de preços do mercado da celulose e papel. Para isso foram realizadas mudanças na estratégia, nos processos gerenciais, na estrutura da organização e na cultura da empresa.

A Aracruz vive de fato uma contradição fordista: sua linha de montagem, que se inicia no viveiro de mudas e termina sete anos após nos embarques no porto, é primorosa. Contudo, o alto nível de especialização estrutural que lhe dá eficiência não lhe permite a flexibilidade necessária para dela desviar-se. O desafio consiste na obtenção de atividades alternativas às atuais em alguma etapa do processo, em volume compatível. Ou seja: ou a Aracruz produz algo em grande escala a partir de uma reestruturação na sua planta ou esse novo produto iria apenas atrapalhar o sistema atual.

Geração de Recursos

1989 a 1999
Milhões de Us \$

-
-
-
-



Tendo a redução da dependência de um só produto como diretriz, ela está investindo, como uma das opções de diversificação, em produtos da área florestal, como sólidos de madeira, a partir estudos de mercado e viabilidade técnico-financeira.

Apesar da estrutura integrada desses empreendimentos, é crescente o processo de desestruturação vertical, terceirizando diversas atividades ou mesmo gerando empreendimentos subsidiários, em efeitos multiplicados. A estratégia de agilidade e adaptabilidade adotada pela Aracruz Celulose se traduziu no acúmulo de conhecimentos e contínuo aperfeiçoamento dos insumos, dos processos, dos produtos, da comercialização e da administração. Apesar do elevado porte, eles garantiram significativa presença da empresa no mercado externo desde o início de sua operação, que chegaria a 23% de toda movimentação mundial de celulose de fibra curta, mesmo levando em conta a entrada de novos produtores e a elevação dos volumes globais de produção.

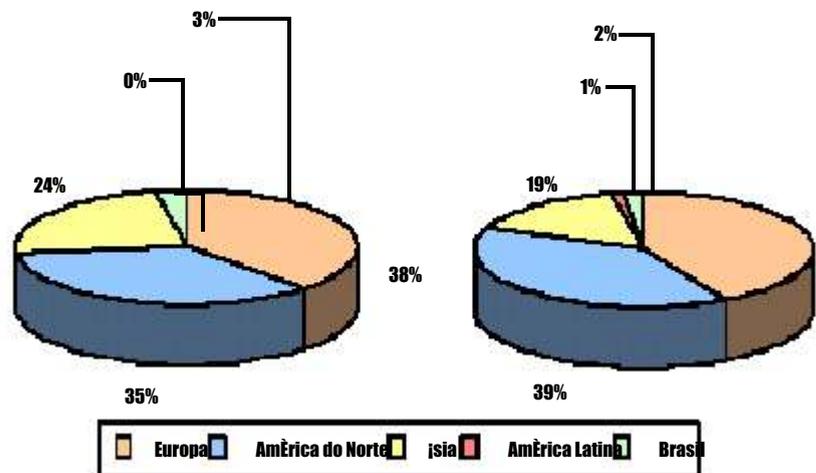
Com a concorrência acirrada pela entrada de novos países produtores de celulose de ciclo rápido e pelo ingresso de novos fabricantes no mercado, a busca contínua de redução de custos de produção e transportes tem levado as empresas a acordos de compartilhamento e cooperação, processo com possibilidades de se acentuar ainda mais, devido à tendência mundial de concentração no setor.

Vendas de Celulose

-
-
-
-

Primeiros nove meses de 2001

Primeiros nove meses de 2002



A chegada de um projeto de tal envergadura representou profundo impacto social, econômico, físico-territorial e urbano sobre esta região capixaba, estagnada após diversos ciclos produtivos, caracterizada como ecologicamente devastada e de cultivo para subsistência.

O projeto da Aracruz Celulose, por suas características de abrangência rural, exploração agrícola de mão-de-obra especializada e capital intensivo, concentrou a propriedade fundiária e provocou a elevação dos preços das terras e dos imóveis, constituindo-se em fator de expulsão do homem do campo, inclusive de indígenas. Além da emigração, trouxe efeitos de assalariamento, monetarização, urbanização e sazonalidade nas ocupações, modificando profundamente a estrutura social local.

A Aracruz, em última análise, organizou o território às suas necessidades e requisitou ao Estado todas as condições necessárias à sua operação: políticas, institucionais, fiscais, infra-estruturais e de capitalização. Para lá acorreram os trabalhadores não qualificados, que chegaram a 14 mil em 1977. Todavia, na operação plena, o número de empregados chegou apenas a 7.500. A taxa de crescimento urbano da micro-região em que está inserida foi de 111,7% na década de 70-80. Por tratar-se de uma região carente de serviços, grande proporção da demanda repercutiu sobre a Grande Vitória.

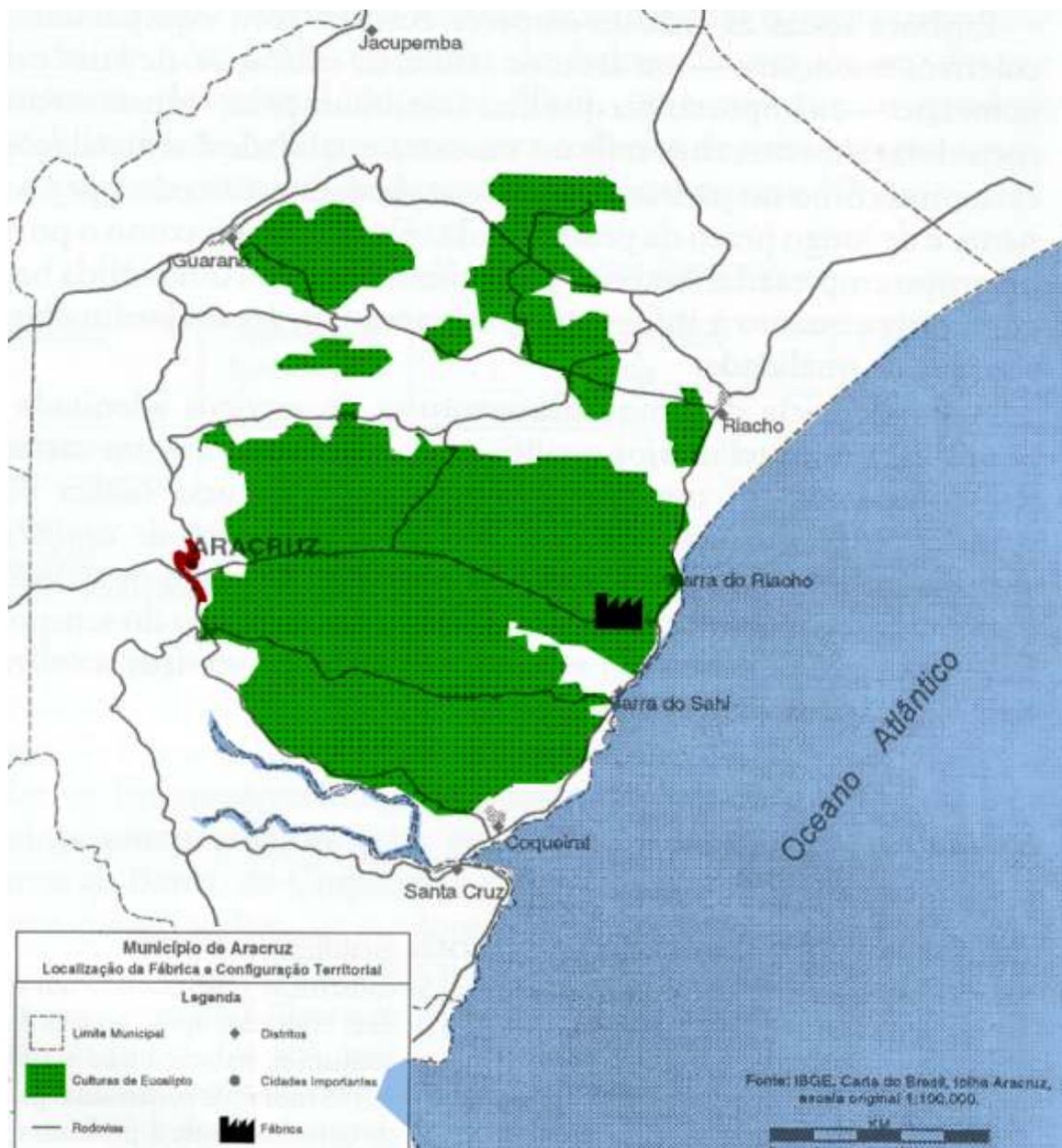
Por outro lado, apesar de empreendimento capital-intensivo e reduzido poder multiplicador, é inegável a dinamização regional por ele provocada. Uma enorme massa de salários e serviços foi distribuída, o que ativou a economia em todos os setores e gerou milhares de empregos indiretos. O elevado grau de exigência do conjunto de empreendimentos tornou a região equipada, ao demandar ampliação da infra-estrutura, energia, comunicação e serviços públicos.

Mas é no âmbito dos programas ambientais que a Aracruz dedica maior ênfase, na tentativa de consolidar sua legitimação, por ser também a área onde encontra maior resistência ativa. De fato, pesa sobre o empreendimento acusações de efeitos desertificantes do monocultivo do eucalipto e de poluição líquida e aérea por dejetos industriais. A Aracruz, em consequência, alardeia seus investimentos nos sistemas de controle da poluição das fábricas e a plantação de espécies nativas e frutíferas no reflorestamento, procurando associar-se ao desenvolvimento sustentável, que busca formas de crescimento compatível com a preservação ambiental.

A empresa tem consciência de que não pode comprometer o meio ambiente em que se situa seu investimento de 3 bilhões de dólares, nem o meio social em que se insere o seu próprio quadro de pessoal. Trata-se de um empreendimento industrial que, ligado ao fator terra, não poderia ser desterritorializado e transferido, como outros empreendimentos de caráter internacional.

No espaço geográfico constituído pelo norte do Espírito Santo, sul da Bahia e leste de Minas Gerais, difundiu-se a atividade florestal baseada no eucalipto, onde se desenvolveram novas plantas industriais de produção de celulose. Esse adensamento de indústrias, somado à tendência de desverticalização, tem viabilizado o surgimento de empresas de atividades subsidiárias de prestação de serviços ou mesmo da produção de insumos e sub-produtos.

André Tomoyki Abe, *Grande Vitória, ES: Crescimento e Metropolização*, USP, 1999.





A Aracruz, em sociedade com a sueco-filandesa Stora Enso, anunciou em 2003 que vai realizar o projeto Veracel Celulose S.A., que produzirá celulose branqueada de eucalipto, no município de Eunápolis, extremo sul da Bahia. A unidade, que será uma das maiores do mundo no gênero, terá capacidade para produzir 900 mil toneladas anuais e demandará US\$ 1,25 bilhão em investimentos __ o maior investimento privado no país este ano __, dos quais US\$ 300 milhões já foram realizados na área florestal e em obras de infraestrutura, incluindo estradas e um porto especializado. A Veracel começa a operar em dois anos e deverá garantir exportações de US\$ 500 milhões.

A Veracel possui 70 mil hectares de plantios próprios de eucalipto, e mantém outros 71 mil hectares de reservas de Mata Atlântica e áreas de preservação. A fábrica vai incorporar equipamentos, sistemas de controle de processos e de proteção ambiental de última geração. Na fase de operação, a Veracel deverá responder pela manutenção de 2 mil empregos diretos, incluindo as atividades florestais.

Em preparação desde 1991, o projeto Veracel começou como um empreendimento do grupo Odebrecht, que deu início ao plantio de eucalipto. Entre 1997 e 2000 entraram os atuais sócios e a Odebrecht se desligou do investimento. A estrutura acionária definitiva da Veracel é 50% da Aracruz e 50% da Stora-Enso.

O setor de celulose e papel teve produção de 8 milhões de toneladas de celulose e 7,6 milhões de toneladas de papel em 2002. O Brasil é o sétimo produtor mundial de celulose, empregando cerca de 100 mil pessoas, com faturamento de US\$6,1 bilhões. O setor passa por um processo de consolidação, com a aquisição da participação que a CVRD detinha na Bahia Sul pela Suzano e outras operações. Mas o setor não atingiu o nível de consolidação necessário e o movimento deve continuar.

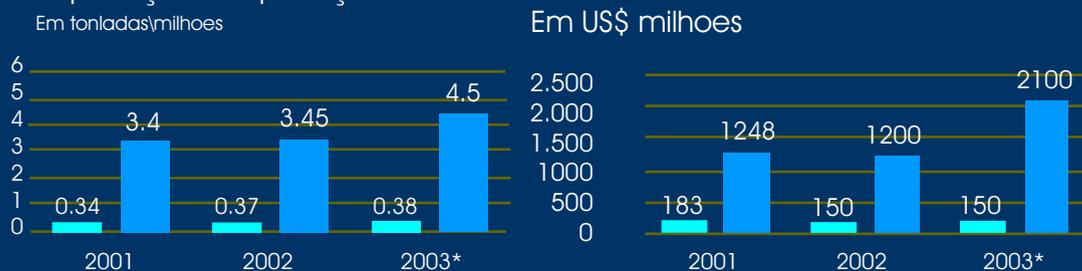
A Aracruz adquiriu, também em 2003, a produtora de celulose Riocell, por US\$ 610,5 milhões. Localizada no município de Guaíba, no Rio Grande do Sul, a Riocell produz celulose branqueada de eucalipto e exporta a maior parte da produção. A atual capacidade é de 400 mil toneladas por ano. A compra da Riocell foi essencial para a expansão da empresa, que pretende aumentar sua produção em 50%, e constitui mais uma etapa no processo de consolidação do setor. Com a negociação e a inauguração da fábrica da Veracel, a Aracruz torna-se a maior companhia mundial de celulose, com 3 milhões de toneladas anuais.



Desempenho do setor brasileiro de celulose



Importação e Exportação



A compra da Riocell provocou um conflito de interesses. A Aracruz disputou a empresa com a Votorantim Celulose e Papel, que divide o controle da Aracruz com os grupos Lorentzen e Safra. Elas tinham projetos divergentes para a Riocell: a VCP teria foco no mercado interno, enquanto a Aracruz visava ampliar sua produção para exportar. No passado, porém, Aracruz e VCP se uniram na tentativa de comprar a Cenibra, vendida pela CVRD.

Para levar a madeira extraída do sul baiano, a Norsul Companhia de Navegação, maior empresa de navegação privada do país, desenvolveu um sistema de transporte por barcaças oceânicas. Uma frota de quatro balsas e dois empurradores contornará a costa. Este sistema de comboios já funciona no Mar Báltico, de onde também se transporta madeira de um país a outro. O projeto de construção dos terminais marítimos e das barcaças está orçado em US\$ 30 milhões.

A Aracruz e a Norsul já trabalham juntas desde 1986, quando a empresa de navegação começou a operar linhas internacionais de carga geral. Os fardos de celulose da Aracruz são levados pelos navios do tipo Open Hatch e o volume transportado anualmente chega a 600 mil toneladas. Além disso, há uma relação corporativa entre as parceiras: a Norsul é controlada pelo grupo norueguês Lorentzen, que detém participações na Aracruz.

O transporte de barcaças vai atender ao projeto de expansão da capacidade de produção de celulose da Aracruz, de 1,3 milhão de toneladas/ano para 2 milhões de toneladas/ano, inserido na terceira fábrica da empresa. Mas depois poderá incluir também o transporte de madeira produzida na Bahia pela Veracel Celulose, controlada também pela Aracruz. O sistema de transporte das barcaças operado pela Norsul atenderá também à Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST) transportando bobinas de aço para a unidade de laminação Vega do Sul, em Santa Catarina.

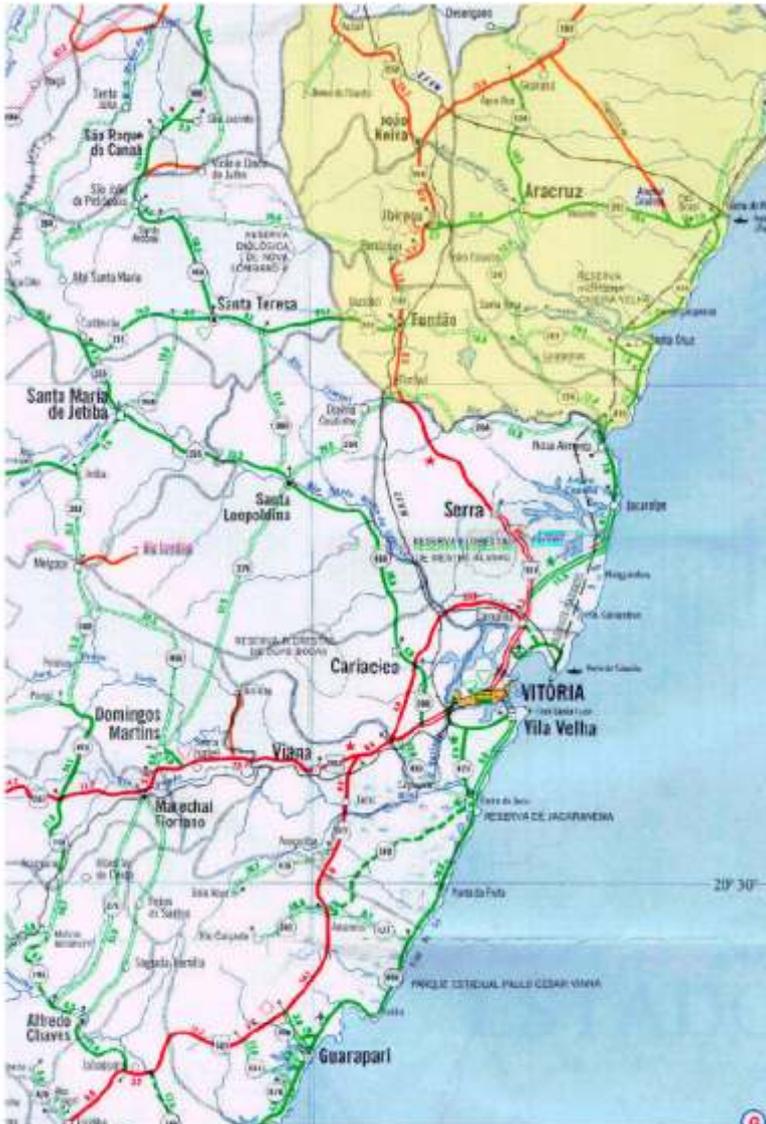


Como a área é distribuída em hectares



Reservas florestais

Aracruz e áreas de influência

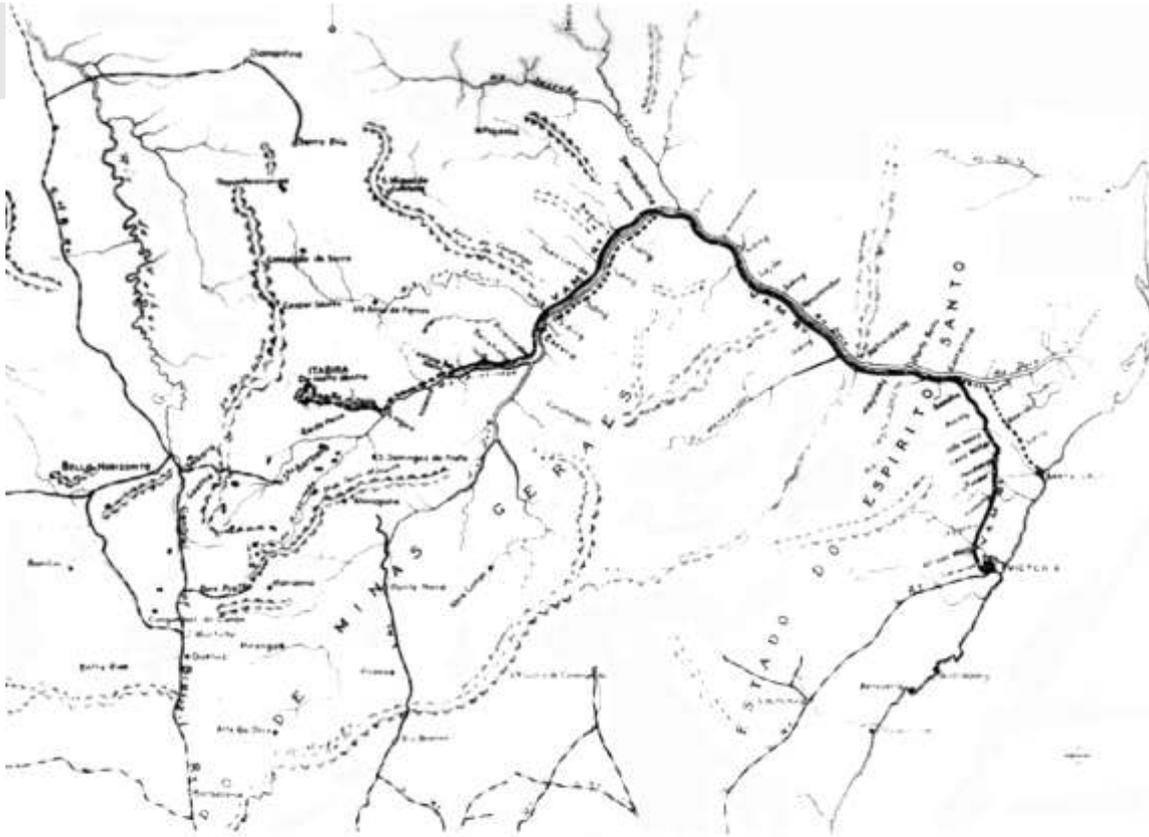


Aracruz Celulose e a Estrada de Ferro Vitória Minas

-
-
-
-

Esse estudo tem como objeto de análise uma região caracterizada pela influência de dois sistemas de infra-estrutura: o da Aracruz Celulose e o da Estrada de Ferro Vitória Minas pertencente à Companhia Vale do Rio Doce. Seu objetivo é analisar as dinâmicas ocorridas nessa região a partir das novas estratégias de desenvolvimento adotadas por essas empresas. A região, delimitada para esse estudo, compreende os municípios de Aracruz, Fundão, Ibirapu e João Neiva.

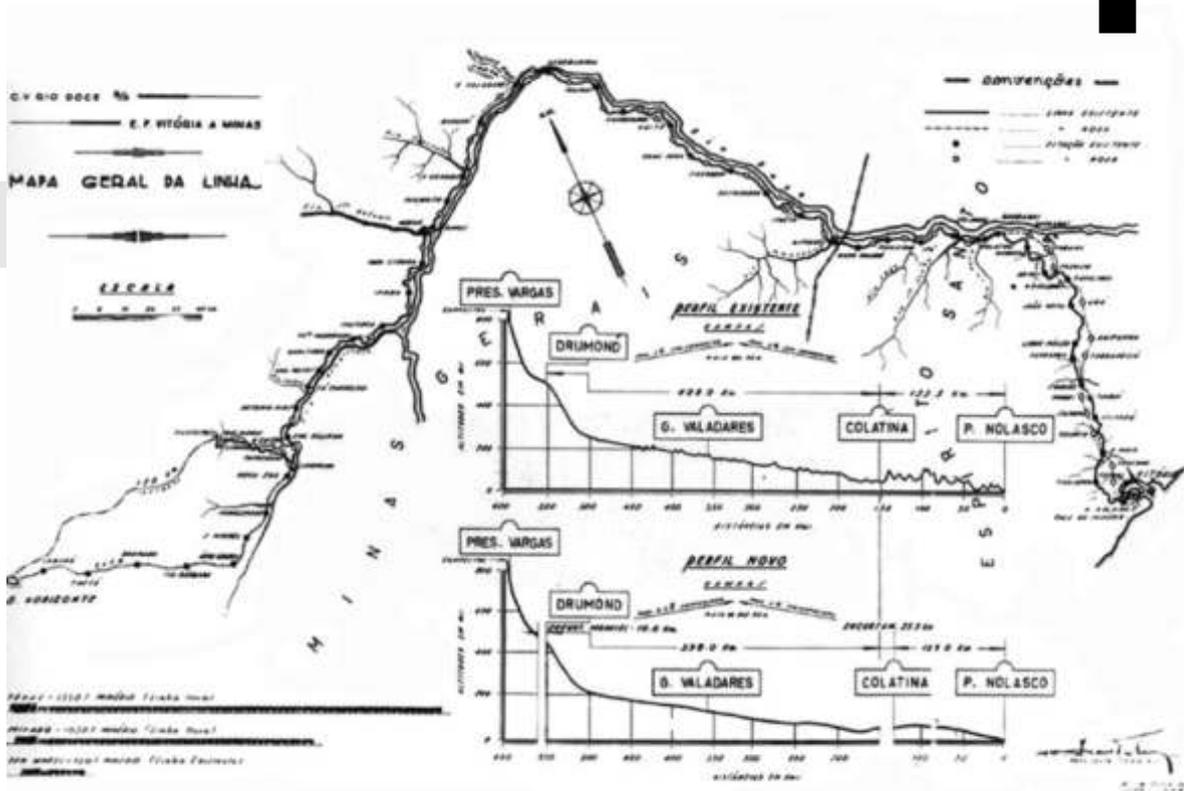
Uma primeira questão a ser estudada é a reestruturação da EFVM a partir da década de 70, que trouxe significativas mudanças para pequenas cidades do Estado. Municípios como Fundão e João Neiva que foram fundados com a chegada da ferrovia e se desenvolveram a partir das paradas do trem, tiveram que aprender a conviver com a ausência da ferrovia. Com a nova estratégia logística da Vale do Rio Doce que consiste em ligar pontos extremos com alta velocidade e com prazos pré-estabelecidos, a EFVM teve que ser remodelada. Essas cidades passam a ser obstáculos a passagem do trem e não mais pontos de parada obrigatória. Desse modo uma nova ferrovia foi construída, passando externamente a essas cidades.



Mapa da Estrada de Ferro Vitória a Minas e projeto do curso. Sec. Relat. anua da Lavoura, Livr. Imp. Comp. 1929

Fonte: http://www.asminasgerais.com.br/rio_doce/tecer/efvm/area.htm

173



Fonte: http://www.asminasgerais.com.br/rio_doce/tecer/efvm/area.htm

Interessa saber, menos os motivos e as conseqüências dessa mudança, e mais as novas dinâmicas que surgiram nessas cidades que permitem que se mantenham e ainda que perspectivas possuem em relação ao seu desenvolvimento.

Uma segunda questão é a implantação da Aracruz Celulose na mesma época em que ocorre a reestruturação da EFVM. Esse fato levanta duas hipóteses:

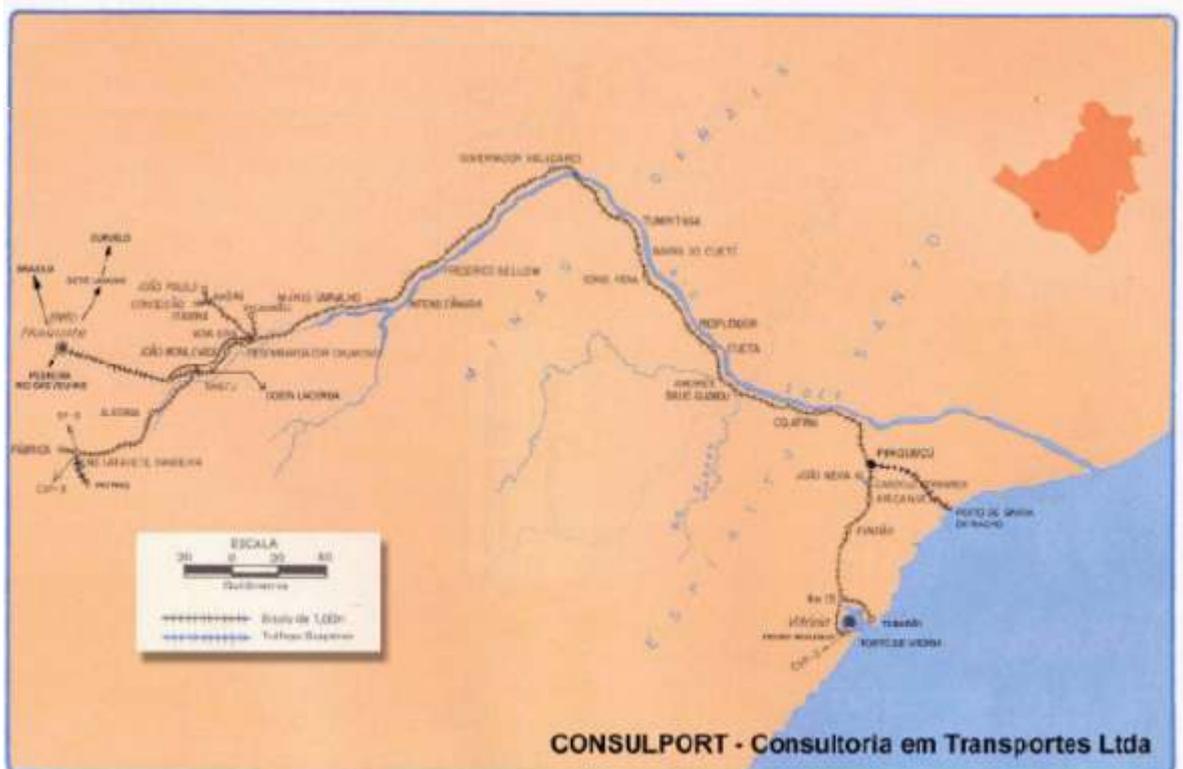
_A primeira é a relação dessa reestruturação com a implantação da fábrica, já que ela também passa a ser servida de um ramal ferroviário ligado a EFVM;

_a segunda é de que a Aracruz Celulose passa a ser um dos fatores que mantêm a economia dessas cidades que ficavam a margem da ferrovia, já que elas estão localizadas dentro da área de influencia dessa empresa.

174

Estrada de Ferro Vitória Minas

-
-
-



Outra questão a ser analisada é o considerável investimento em infraestrutura social da Aracruz Celulose em contrapartida da sua lógica empresarial. A Aracruz Celulose foi implantada na década de 70 no município de Aracruz. Nesse município não havia nenhum tipo de atividade econômica definida o que favorecia a estratégia da Aracruz Celulose de realizar um “preenchimento econômico” sem nenhum intento de substituição. A escolha dessa área se deu a partir de critérios básicos localizacionais:

- _disponibilidade de florestas em escala econômica;
- _Área que comportasse a instalação próxima de uma fábrica;
- _Proximidade de um porto.

Hoje a Aracruz é proprietária de 41% das terras do município de Aracruz e cerca de 1,8% da área do Espírito Santo. Porém, essas áreas ocupam 8,75% dos 973.000 hectares de áreas planas mecanizáveis do Estado. Levando em conta também os plantios de outras empresas como Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e Bahia Sul Celulose e prevendo inclusive o aumento do plantio previsto pela Aracruz Celulose neste momento, esta porcentagem saltará para 25,51% das áreas planas mecanizáveis do Estado.

A quantidade de terras da Empresa aumenta consideravelmente se levarmos em conta os 2015 produtores e seus 22968 hectares de terra incluídos no programa Fomento Florestal. Nesse programa os produtores plantam eucalipto e tem a obrigação contratual de vendê-los para a empresa.

A maior parte de suas terras ocupam uma extensa planície que abrange cerca de 16 municípios e mais de meio milhão de habitantes, os plantios homogêneos de eucalipto atingem diretamente 4 bacias hídricas fundamentais do Espírito Santo: Itaúnas, São Mateus, Doce e Piraqueçu/Riacho.

A água é um de seus principais insumos para produzir celulose e, segundo a empresa, em 2000, seu consumo de água foi, em média, de 44m³ por tonelada de celulose. Seu consumo diário de 248.000 m³ de água é suficiente para abastecer uma cidade de dois milhões e meio de habitantes.

Apesar de estar situada no município de Aracruz, essa empresa possui uma enorme área de influência. Os principais municípios do norte do Espírito Santo que integram a área de influencia das empresas Aracruz são: Aracruz, São Mateus, Ibirapu, Fundão, João Neiva, Conceição da Barra e Nova Venécia.

Na década de 60 esses municípios respondiam por 21% da área territorial do Estado e por 9,6% da população total. Cerca de 84% residiam em área rural. Esses municípios não usufruíam infraestrutura mínima, como energia elétrica e transporte coletivo, as casas eram em sua maioria de pau-a-pique, além da insuficiência de escolas, apresentando altos índices de analfabetismo. Com a implantação da Aracruz Celulose esses municípios sofrem impactos consideráveis.

175

A Aracruz Celulose na década de 80 adota uma política de investimento em infra-estrutura social nas suas áreas de influência, fazendo grandes financiamentos junto ao BNDES que remodelam parte da infra-estrutura dessas cidades. Mas o que levaria uma empresa privada líder em sua indústria e mercado, investir em infra-estrutura social? E ainda a mudar essa política não década de 90 quando a empresa passa a não ser mais a responsável por essa infra-estrutura. Passando a priorizar os investimentos em apoio a pesquisas e projetos de caráter ambiental.

Esses investimentos, porém não parecem ter tido uma grande influência na melhoria da qualidade de vida dos municípios dessa região, já que seus índices de desenvolvimento não são altos, apesar de relativamente bons dentro do Estado.



Índice de Desenvolvimento do Município

			Ranking
Aracruz	0,4814		2º
Ibiraçu	0,2535		12º
João Neiva	0,2373		13º
Fundão	0,2119		15º

Fonte : IPES - Instituto de Apoio à Pesquisa e ao Desenvolvimento Jones dos Santos Neves

Índice de Desenvolvimento Urbano

			Ranking
Aracruz	0,4255		8º
Ibiraçu	0,3958		13º
João Neiva	0,4580		5º
Fundão	0,3296		29º

Fonte : IPES - Instituto de Apoio à Pesquisa e ao Desenvolvimento Jones dos Santos Neves

Índice de Desenvolvimento Social

			Ranking
Aracruz	0,3363		28º
Ibiraçu	0,3202		32º
João Neiva	0,3504		24º
Fundão	0,2735		48º

Fonte : IPES - Instituto de Apoio à Pesquisa e ao Desenvolvimento Jones dos Santos Neves

Índice de Finanças Do Município

			Ranking
Aracruz	0,2323		2º
Ibiraçu	0,1615		5º
João Neiva	0,0600		18º
Fundão	0,1177		8º

Fonte : IPES - Instituto de Apoio à Pesquisa e ao Desenvolvimento Jones dos Santos Neves



Índice de Desenvolvimento Econômico

			Ranking
Aracruz	1,0000		1º
Ibiraçu	0,2115		8º
João Neiva	0,1550		15º
Fundão	0,1127		27º

Fonte : IPES - Instituto de Apoio à Pesquisa e ao Desenvolvimento Jones dos Santos Neves

A Aracruz Celulose na década de 80 adota uma política de investimento em infra-estrutura social nas suas áreas de influência, fazendo grandes financiamentos junto ao BNDES que remodelam parte da infra-estrutura dessas cidades. Mas o que levaria uma empresa privada líder em sua indústria e mercado, investir em infra-estrutura social? E ainda a mudar essa política não década de 90 quando a empresa passa a não ser mais a responsável por essa infra-estrutura. Passando a priorizar os investimentos em apoio a pesquisas e projetos de caráter ambiental.

Esses investimentos, porém não parecem ter tido uma grande influência na melhoria da qualidade de vida dos municípios dessa região, já que seus índices de desenvolvimento não são altos, apesar de relativamente bons dentro do Estado.



O Terminal Especializado de Barra do Riacho – PORTOCEL está concluindo os estudos de seu processo de expansão tendo em vista o processo de ampliação das fábricas da Aracruz e da Cenibra. O cenário previsto de movimentação de cargas para 2005 prevê a movimentação de 3.000.000 de toneladas de Celulose e 4.500.000 toneladas de eucalipto em toretes, recebida via barcaças. Para atendimento deste cenário está prevista a ampliação das instalações físicas, com a construção de mais dois berços, um para celulose e outro para barcaças.

A Aracruz Celulose e a Norsul, já investiram na construção de um novo sistema de transporte que utiliza barcaças em alto mar para levar madeira do sul da Bahia até as fábricas no Espírito Santo. Cada barcaça, tem a capacidade para transportar 4,3 mil toneladas de madeiras, o equivalente a cerca de 50 carretas.

Segundo diretriz do PDZP 2001 (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos de Vitória e Barra do Riacho) com relação ao Porto de Barra do Riacho, a CODESA deve fazer gestões junto à Prefeitura de Aracruz no sentido de que as áreas adjacentes ao Porto de Barra do Riacho sejam consideradas em termos do PDU daquele Município como de utilização exclusiva para atividades portuárias quer seja de caráter industrial e/ou comercial. E ainda deve fazer gestões junto à Prefeitura de Aracruz no sentido de adotar ações para preservar os acessos rodovias e ferroviários ao Porto de Barra do Riacho, com preservação de faixas de domínio que permitam sua expansão futura. Deve também ser realizado estudo no sentido de tornar navegável permanentemente o acesso dos barcos de pesca de Barra do Riacho, examinando-se a viabilidade de construção de um porto pesqueiro no local.

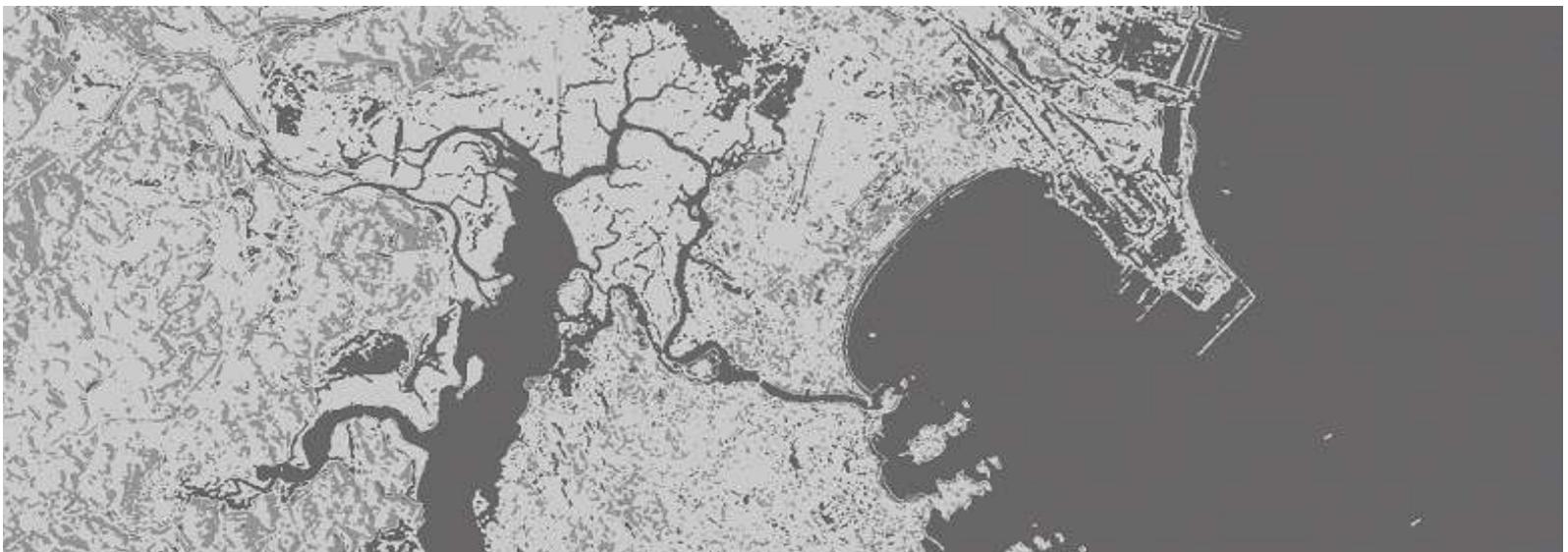
Além desses investimentos, a Aracruz Celulose comprou 45% da participação do Grupo Oderbrecht na empresa Veracel, como forma de garantir o aumento de suprimento de madeira necessário com a construção da III Fábrica. A empresa agora tenta adquirir, em parceria com a Bahia Sul, a empresa Florestas Rio Doce, controlada pela CVRD. São terras e florestas plantadas de eucaliptos localizadas na região de São Mateus com cerca de 40 mil hectares. Outra tentativa da empresa é expandir duas plantações de eucalipto no Estado do Rio de Janeiro, conforme acordo feito com o Governador Anthony Garotinho e suspenso pela sucessora Benedita da Silva.

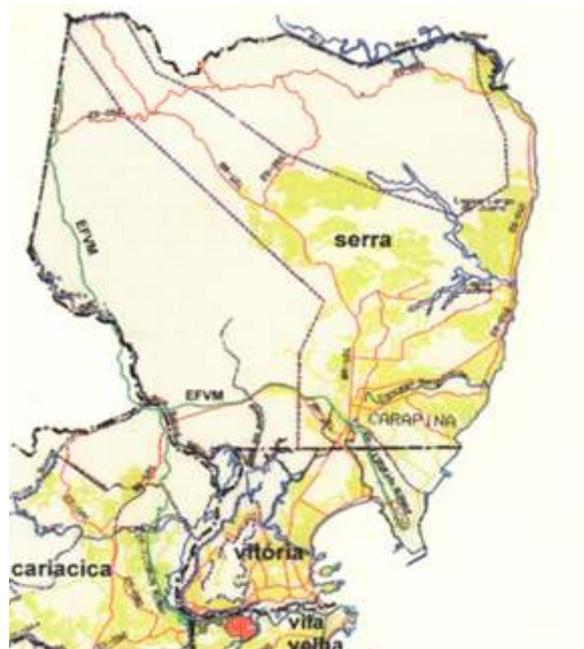
Hoje a Aracruz Celulose e a CVRD tem sido dois dos principais agentes de transformações espaciais no Espírito Santo. Suas estratégias de ocupação do território têm produzido novas configurações espaciais e infra-estruturais. Suas dinâmicas tendem a valorizar as extremidades do sistema, deixando às margens as cidades intermediárias. Busca-se com esse trabalho analisar essas cidades compreendendo as transformações provocadas por esses agentes nesse território.

Essas transformações que se deram inicialmente pela presença desses agentes, hoje ocorrem muito mais pela ausência dos mesmos. Se no passado, importava a essas empresas a conquista do território, hoje isso não é mais tão necessário. No caso da Aracruz Celulose porque já conquistou grande parte do território capixaba com suas plantações, passando agora a investir em projetos como o Fomento Florestal para incentivar o plantio de eucalipto em pequenas propriedades. Já na CVRD ocorre uma desterritorialização a partir do momento em que a política da empresa volta-se para o investimento em logística.

Nos dois casos, porém, a lógica de funcionamento das empresas parece não depender da infra-estrutura das cidades de suas áreas de influência. Um exemplo disso, é o fato de a Aracruz Celulose construir suas próprias estradas rodoviárias, não dependendo totalmente de uma estrutura pré-existente.

* Texto de Bruno Casotti Louzada e Letícia Tabachi Silva.





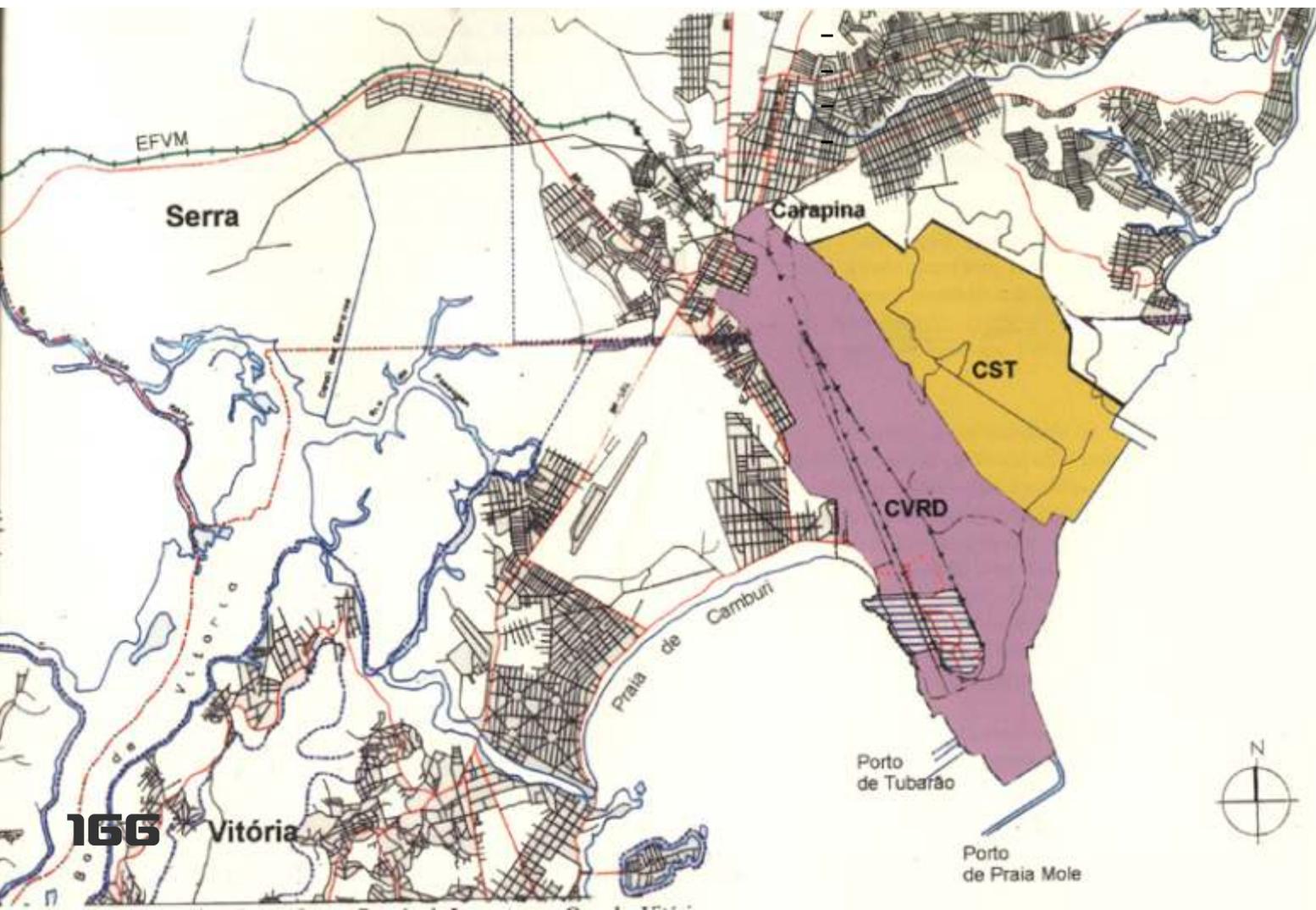
Ferrovia, indústria e porto constituem um trinômio fundamental para que se possa apreender o "re-desenho" da região metropolitana de Vitória, a partir de meados da década de 60. A relação intrínseca entre as transformações da configuração espacial da região metropolitana e a infra-estrutura de transportes de apoio logístico ao complexo mínero-siderúrgico fica evidente quando se observa a consolidação dos portos de Tubarão e Praia Mole, que resultou na transformação do entorno e inaugurou um novo vetor de ocupação do território.

O complexo mínero-siderúrgico possui base tecnológica avançada, sendo poupador de força de trabalho e intensivo de capital. O nível de oferta de emprego foi bastante reduzido, comparativamente ao acelerado crescimento demográfico dos municípios da região, devido ao intenso fluxo migratório provocado pelas novas atividades industriais. Esse crescimento não foi acompanhado do aporte de infra-estrutura urbana necessária, resultando na formação de núcleos habitacionais destinados à faixa de baixa renda, com extrema precariedade no atendimento das demandas da população. Um processo que implicou em intensa expansão urbana, com ocupações de encostas dos morros e manguezais.

A implantação de um sistema de produção essencialmente voltado ao exterior tem, por um lado, estabelecido a diferença na dinâmica da Grande Vitória, comparativamente às outras áreas impactadas pela presença de siderúrgicas, como no caso da aglomeração urbana do Vale do Aço, que encontra-se hoje em processo de estagnação demográfica e econômica. Por outro lado, representou uma economia de "enclave", com repercussões negativas tanto do ponto de vista social quanto ambiental. O ambiente urbano passou a ser produzido a partir das necessidades da indústria mineiro-siderúrgica, resultando em espaços segregados e diferenciados, com intensos impactos na dinâmica demográfica da região, bem como na degradação da qualidade de vida, com a presença marcante de indústrias poluidoras no cotidiano da população.

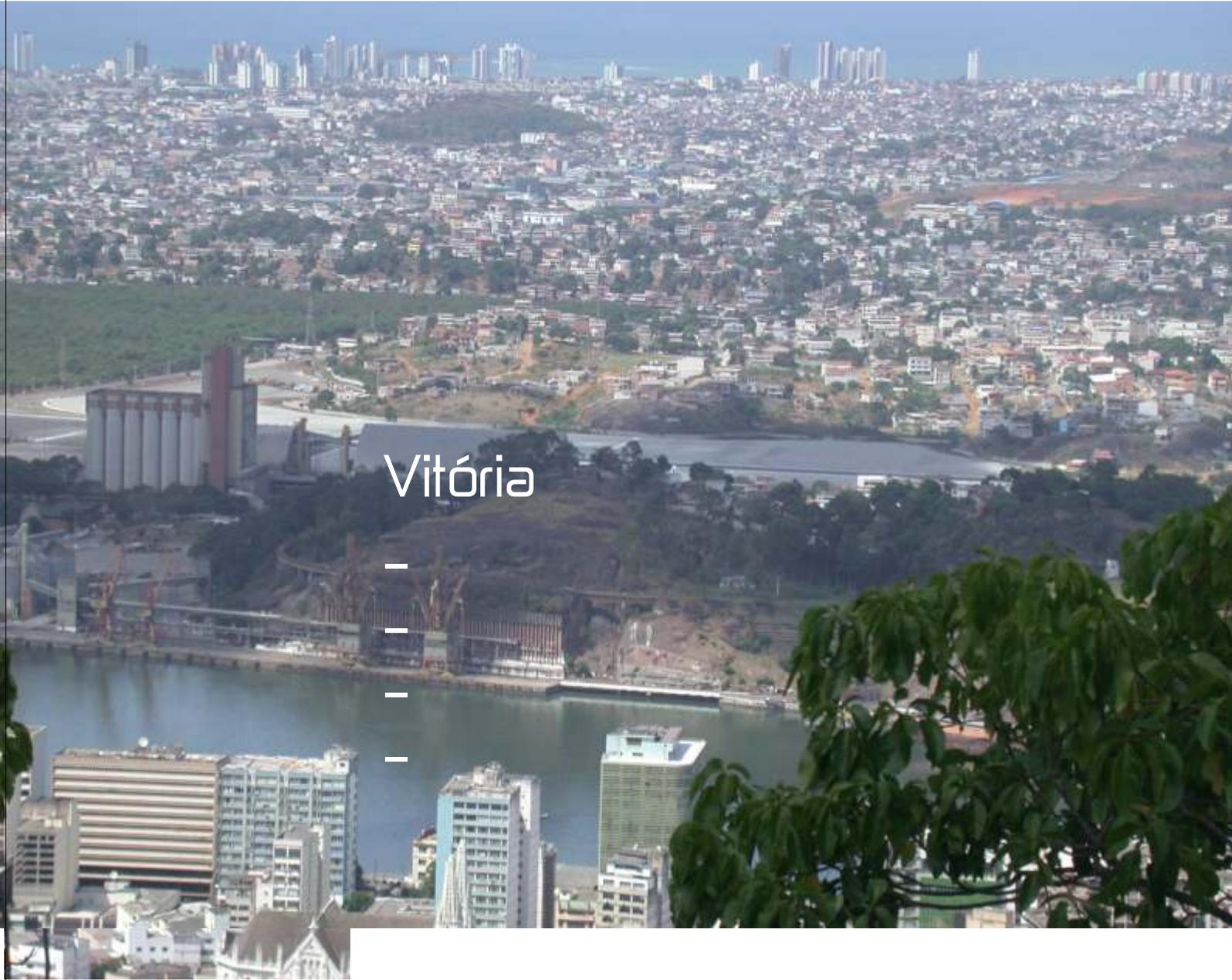
Aparecida Netto Teixeira, Cidade e Siderurgia: A Região Metropolitana de Vitória (ES) e o Complexo Mineiro-Siderúrgico (CVRD / CST), FAU/USP, 1998.

Localização CVRD _ CST Grande Vitória





183



Vitória



Grande Vitória / Es Desenvolvimento e Metropolização

185

Região Metropolitana da Grande Vitória

-
-



Elaboração: Instituto Jorge dos Santos
Neves - IPES

O Estado do Espírito Santo integra com os Estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo a chamada Faixa de Desenvolvimento da Região Sudeste. Possui uma área de 46.184 Km² compreendida por 78 municípios e uma população de 3.094.390 habitantes (IBGE, 2000), perfazendo a densidade demográfica de 67,2 hab/Km². A capital, Vitória, é uma das menores do Brasil em extensão territorial (área de 105 Km²), abriga uma população de 292.304 habitantes, ou seja, 9,4% da população total do estado e está colocada na trigésima posição entre todas as cidades do país.

Apesar dos quase quinhentos anos de história, desde a dominação, desbravamento e colonização pelos conquistadores portugueses, o Estado do Espírito Santo, se manteve quase sempre a margem do panorama histórico e econômico nacional, só vindo a se colocar com maior destaque muito recentemente, a partir da sua inserção tardia no processo de industrialização do país e a acelerada modernização dos fatores de produção que o inseriram de forma radical no contexto internacional da globalização.

Nos últimos 50 anos a estrutura produtiva local passou por uma intensa transformação. Até os anos sessenta a economia capixaba possuía sua base econômica assentada sobre o setor primário representado pela monocultura cafeeira. Com o declínio dessa atividade, a economia do estado passaria a ser estruturar sob novas bases, a partir do processo de fortalecimento dos gêneros tradicionais do setor secundário estadual e, sobretudo, por meio da industrialização calcada na implantação de grandes projetos produtivos voltados para exportação, onde se destacam os investimentos realizados pela CVRD Companhia Vale do Rio Doce, CST Companhia Siderúrgica de Tubarão, Aracruz Celulose e Samarco Mineração.

A maior parte desses empreendimentos foi realizada na região de influência imediata da cidade de Vitória, determinando de modo particular o crescimento e a concentração das atividades produtivas sobre esta microrregião, o que ensejou um rápido processo de urbanização envolvendo as cidades vizinhas à capital, dando lugar à formação da chamada Região Metropolitana de Vitória.

A região "metropolitano", é formada pelos municípios de Cariacica, Fundão, Guarapari, Serra, Viana, Vila Velha e Vitória, ocupa uma área total de 2.286,54 km², que representa cerca de 4,97% da área total do território do Estado do Espírito Santo.

Apresenta-se como o principal pólo de desenvolvimento urbano e industrial do Estado do Espírito Santo, concentrando uma população de 1.438.596 habitantes, o que representa cerca de 46,45 % da população total do estado Censo 2000/IBGE.

Se por um lado o processo notável de crescimento econômico propiciado pelos investimentos realizados na Região Metropolitana da Grande Vitória elevou o Espírito Santo a uma posição de destaque no cenário brasileiro, evidenciando o seu papel estratégico para a economia nacional, por outro lado não se pode deixar de considerar os efeitos negativos deste mesmo processo, quando se verifica a ocorrência de enormes desigualdades em termos da apropriação das riquezas geradas e o usufruto das novas oportunidades, dos bens e serviços que foram criados. Não se pode desconsiderar que o intenso processo de concentração urbana local, que decorreu desse processo recente de transformação radical das bases econômicas, também provocou a dirupção de valores e manifestações da cultura local e, principalmente, o surgimento de enormes bolsões de pobreza nas periferias das cidades, agravando sobremaneira a qualidade de vida das populações ali residentes, no que se refere às condições de habitação, saúde, educação, transporte, lazer, etc. A resultante mais perversa desse outro lado da questão posta em exame é sem dúvida o crescimento da violência urbana, que coloca o Espírito Santo em posição de destaque nacional, equiparado à situação de outros estados com suas metrópoles de maior porte, como São Paulo e Rio de Janeiro.

As mudanças ocorridas na estrutura físico-territorial da Região Metropolitana foram intensamente estudadas pelo Instituto Jones dos Santos Neves, atual IPES, pelos núcleos de pesquisa ligados à vários departamentos da Ufes, explicitadas também nos documentos do Vitória do Futuro e Agenda Metropolitana, mais recentemente.

Para organizar um quadro geral buscando caracterizar de modo sintético algumas determinações importantes sobre o processo de desenvolvimento local e estruturação do Espaço e condições infra-estruturais da Região Metropolitana da Grande Vitória, se buscou apoio nas informações já publicadas, sobretudo o relatório da Agenda metropolitana e o site da Agencia de Desenvolvimento em Rede do Espírito Santo (ADERES). As informações sobre o processo de desenvolvimento e estruturação urbana da RMGV foram copiladas em partes do documento de autoria do arquiteto André Abe, contidos no Relatório da Agenda Metropolitana. Da mesma forma, as informações sobre a dinâmica econômica da RMGV, foram sintetizadas do documento de autoria de Ângela Morandi e Maurício Sabadini, também contidos no mencionado relatório. As informações sobre as condições infra-estruturais da Grande Vitória foram retiradas do site da ADERES, complementadas por outras informações mais recentes publicadas pelo jornal A Gazeta e pelo IPES (Perfil ES 2001/2002).

Espaço funcional dos Grandes Projetos

-
-

A Grande Vitória abriga um conjunto de instalações técnicas do sistema portuário, ferroviário e rodoviário interposto com a urbe de tal forma que em alguns locais torna-se difícil distinguir a cidade e as instalações. Convém então fazer aqui uma breve análise de sua evolução para compreender a sua participação na estruturação do espaço metropolitano.

Quando Muniz Freire concebeu o sistema ferroviário ligando as regiões produtoras à Vitória e ao seu porto em 1892, a cidade tinha dimensões modestas que mal ultrapassavam a atual área central da ilha e Vila Velha era apenas um pequeno núcleo de casas na atual Prainha. Assim, a E.F. Sul-Espiritossantense e a E.F. Peçanha-Vitória não encontraram obstáculos além dos acidentes geográficos para definir os seus traçados até Paul, onde foram interligadas. As instalações portuárias foram inicialmente previstas para serem localizadas na parte continental sul porem, com a implantação da ponte Florentino Avidos em 1926, as linhas ferroviárias puderam chegar à ilha, onde foi implantado o porto.

Mais tarde, quando a CVRD iniciou suas operações a partir do Acordo de Washington de 1942, chegou a embarcar minério no cais comercial de Vitória por algum tempo, todavia logo depois construiu as instalações especiais no morro do Atalaia e passou a embarcar no cais Eumenis Guimarães, dotado de equipamento especial para descarregar os vagões de minério (virador de vagões). Distribuiu os equipamentos de armazenagem, processamento, controle e manutenção ao longo da linha férrea contornando a baía sul, e alguns bairros vieram a germinar no seu entorno, como Paul e Itaquiri.

Vista Sul da Baía de Vitória
com a Ilha e o Centro Histórico,
Instalações Portuárias
e Antigas Instalações da Vale
Fonte: Fóton

-
-
-



Na parte insular, na área do porto foi levantado o enrrocamento que deu origem ao cais e aterrando a orla para instalar os seus armazéns. A cidade foi crescendo em direção à cidade baixa, reurbanizando toda a área até a Esplanada Capixaba, aterrada por material retirado pela dragagem da baía, para dar lugar à bacia de manobra dos navios.

Quando o embarque de minérios foi transferido para a ponta de Tubarão em 1967, as instalações da CVRD passaram a requerer atividades complementares que demandaram áreas interligadas por ramais ferroviários para a armazenagem dos minérios e dos derivados de petróleo, e também para as unidades industriais de pelotização e mais tarde para os armazéns de grãos. As operações da CVRD deram origem ainda à instalação no planalto de um sem-número de atividades de apoio à montante e à jusante da atividade principal que, por sua vez, induziram outras atividades subsidiárias.

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

188

Instalações Industriais e Portuárias da CST e da CVRD na Ponta de Tubarão

Fonte: Fóton

As atividades industriais que não dependem das ferrovias vêm preferindo os eixos rodoviários federais para as suas localizações, ao longo da BR-101 Sul e BR-262 em Cariacica e Viana, da BR-101 Norte na Serra e mais recentemente na Rodovia do Contorno Metropolitano. As rodovias estaduais também abrigam equipamentos metropolitanos de porte, principalmente a Rodovia José Sette, em Cariacica, a ES-10 e a antiga Estrada para Jacaraípe, em Carapina.

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



As transformações decorrentes da mudança do padrão agro-exportador para o industrial-exportador foram as grandes responsáveis pela reestruturação urbana e mudanças nos perfis sócio-econômicos da Grande Vitória. Os grandes investimentos induziram o surgimento de novas atividades e alavancaram as existentes, recompondo o quadro social e provocando o surgimento de novos segmentos sociais, diversificando os estratos anteriores tendo como resultado uma sociedade mais heterogênea e complexa, com padrões mais cosmopolitas de exigências urbanísticas. Esse desenvolvimento atraiu migrantes de diversas origens, que buscaram ingressar nos segmentos informais e formais inferiores, ou compor o quadro técnico e de serviços mais sofisticados que a nova realidade demandou.

Novas áreas do território se fizeram necessárias não apenas para dar lugar às plantas industriais, mas também para suportar o aumento quantitativo e diferenciado de habitações para atender ao crescimento populacional, assim como para os novos patamares de comércio, serviços e circulação urbana. Foram introduzidos novos vetores que reestruturaram a expansão da malha urbana, representados pelas áreas funcionais portuárias, industriais, de armazenagem e de transportes, e também pelas áreas habitacionais.

Esses vetores seriam os responsáveis pela reconfiguração e redimensionamento da Aglomeração urbana às novas necessidades enquanto Área Metropolitana. Além das condicionantes naturais, os grandes equipamentos demandaram grandes áreas para a sua instalação e atuaram como barreiras provocando ruptura na continuidade do tecido urbano em expansão. A requalificação das vias e a implantação de pontes deram nova fluidez ao espaço metropolitano, relativizando as distâncias-tempos e ampliando as áreas de acessibilidade facilitada. As implantações dos conjuntos habitacionais foram na época criticadas pela localização remota, todavia levaram infra-estrutura a áreas afastadas, que se prestariam como reservas para o adensamento ocupacional na década seguinte.

Nesse processo, teve fundamental importância a atuação do Poder Público, que, além de financiar grande parte das instalações dos chamados Grandes Projetos, responsabilizou-se pela infra-estrutura econômica necessária, provendo a região das indispensáveis condições de energia, transporte e telecomunicações para lhes dar sustentação. Foi o principal responsável também pelas condições urbanas de suporte ao modelo adotado, construindo as pontes de interligação da Ilha de Vitória e outras menores, remodelando as vias estruturantes regionais e as vias arteriais municipais, reformulando o sistema de abastecimento de água e o sistema de telefonia em padrões regionais.

Deve ser destacado também o seu papel enquanto provedor de espaços habitacionais para a crescente população construindo 65.085 unidades no período, através da COHAB e INOCOOP e provocando a expansão da rede de infraestrutura e equipamentos públicos coletivos. Participaram também desse processo de expansão urbana os empresários, através da promoção imobiliária de loteamentos regulares e irregulares e investimentos em comércio e serviços nas áreas de expansão, assim como os movimentos populares, ao ocupar áreas que apresentavam dificuldades jurídico-fundiárias ou relegadas pelo mercado formal, muitas de extrema fragilidade ambiental.

Ao final da década de 80, a malha urbana havia sido redimensionada e quase inteiramente redesenhada; sobre esse arcabouço remodelado ocorreram as transformações na configuração urbana no período seguinte.

190

A Consolidação do Caráter Metropolitano da Aglomeração Gv

Na década de 90, os limites da malha urbana tiveram o processo de expansão desacelerado. Os empreendimentos de parcelamento do solo pelos promotores imobiliários foram em número reduzido, por motivos diversos, dentre os quais a entrada em vigor da Lei nº 6766/79 que passou a regulamentá-los. As ações do Estado na promoção dos conjuntos habitacionais se retraíram e sua participação direta nos empreendimentos industriais terminou com a privatização das empresas. A expansão urbana horizontal foi verificada principalmente na porção sul do município de Vila Velha, onde foi ocupada uma área abaixo do Rio Jucu, que já havia sido loteada, mas não havia sido povoada.

Contudo, a presença do Estado foi constatada em outros aspectos, como reflexos indiretos de suas ações, principalmente na área de transportes, como a Terceira Ponte, o Transcol e a requalificação das principais vias arteriais, transformando os trechos urbanos das rodovias em avenidas.

O Transcol substituiu o anterior sistema radial-concêntrico de linhas de ônibus, em que praticamente cada bairro tinha uma linha de ônibus que ia ao Centro de Vitória, pelo sistema tronco-alimentador, no qual as linhas periféricas se dirigem aos terminais urbanos, que são interligados pelas linhas troncais. As vias por onde circulam os ônibus foram pavimentadas e muitas dotadas de pontos cobertos. Esse conjunto de medidas propiciou maior fluidez do espaço metropolitano, reduzindo as diferenças entre as características de suas frações e a dependência delas em relação ao Centro Histórico, ocorrendo uma descentralização que, todavia, se deu de forma concentrada, ao mesmo tempo em que re-territorializou alguns grupos de atividades nos corredores de transporte e nos sub-centros.

Iniciada em 1978, a Terceira Ponte, após sucessivas interrupções da obra, foi finalmente colocada em operação no início da década de 90, desencadeando uma dinâmica de ocupação e reestruturação sem precedentes nas cidades capixabas.

Pode-se afirmar que com a ponte e a reformulação da avenida Carlos Lindemberg configurou-se uma área central ampliada em forma de anel, constituída pelo Centro, avenida Vitória, Enseada do Suá, Terceira Ponte, Centro de Vila Velha, Gloria, Carlos Lindemberg e Centro.



A terceira ponte ao fundo
e mais abaixo a ponte Florentino
Avidos e a segunda ponte
Fonte: Fóton Imagens

-
-
-
-

Com a redefinição das acessibilidades a orla marítima de Vila Velha tornou-se objeto de intensa incorporação imobiliária, alterando completamente a ambiência urbana anterior, com intensa concentração e verticalização das construções na sua orla marítima. A oferta de imóveis de padrão elevado na orla de Vila Velha efetivaram novas alternativas de localização das camadas de maior poder aquisitivo da população, anteriormente restritas ao município de Vitória.

Na disputa por essa massa de consumidores, foram lançados quase simultaneamente projetos para construção de três shopping-centers na cidade de Vila Velha, um dos quais já foi inaugurado e outro está em construção. Também na esteira dessa combinação de novas acessibilidades/disponibilidades versus áreas/população com poder aquisitivo, numerosos estabelecimentos de ensino se instalaram ou se desdobraram em Vila Velha, continuando a tendência das décadas anteriores de descentralização também da oferta desses serviços, quando saíram do Centro de Vitória.

Na outra cabeceira da ponte, a enseada do Suá, na cidade de Vitória, cujo aterramento hidráulico e urbanização havia sido realizado na década de 70 pela COMDUSA e que permaneceu praticamente desocupada até o início da década de 90, após a inauguração da Terceira Ponte em 1992, iniciou um rápido processo de ocupação com edifícios residenciais, comerciais e institucionais, configurando-se em novo centro comercial, administrativo e institucional, provocando o esvaziamento do Centro Histórico tradicional da cidade.

Contudo, o mais expressivo e subversivo equipamento que nessa década se instalou na Enseada do Suá foi o Shopping Center Vitória, que passou a ser referência urbana regional, potencializou a taxa de acumulação do capital imobiliário e redirecionou a dinâmica urbana, ao alterar a forma de apropriação dos espaços destinados às atividades varejistas.

Apesar dessas reconfigurações, alguns bairros não tiveram suas vantagens comparativas reduzidas nesta década e permaneceram no interesse do mercado imobiliário, prosseguindo a evolução, verificando-se neles nítida verticalização do padrão construtivo e introdução de atividades terciárias, como ocorreu na Praia do Canto, Jardim da Penha, Mata da Praia e Jardim Camburi.



192

Vista geral da Ilha-Cidade de Vitória mostrando a Enseada do Suá e acesso à terceira ponte
fonte: fóton imagens

Dinâmica Urbana na Grande Vitória

Ao redor do centro expandido, a área metropolitana adensou-se, com a ocupação dos lotes vagos nos loteamentos rarefeitos e dos vazios urbanos entre eles, reduzindo a descontinuidade do tecido urbano. Os bairros incipientes foram se consolidando e se integrando, configurando-se sub-centros setoriais nas áreas de concentração de comércio e serviços, como Campo Grande, Laranjeiras e Jacaraípe, aproximando-se do modelo de Unidades Urbanas Semi-Autônomas apoiadas em Centros de Animação, conceituados no Plano de Desenvolvimento Integrado da Micro-Região de Vitória, elaborado em 1973.

A nova mobilidade redefiniu as relações funcionais e ao mesmo tempo intensificaram-se os aspectos complementares das frações urbanas, por um lado reduzindo-se as diferenças de atributos entre alguns dos municípios e, por outro, intensificando-se os aspectos complementares entre eles.

Essas re-localizações relativas viabilizou a ocupação de algumas das grandes glebas guardadas como reserva de valor, nas quais vieram a se instalar, por iniciativa de capitais locais e externos, empreendimentos de atendimento à toda área de influência da metrópole: o TIMS, as EADIs, o Shopping Vitória, o Carrefour, o Macro, o Yahoo Family Park, o Aquamania, o Termas, etc.. Os agentes privados investiram intensamente para adequarem-se a essa nova espacialização na oferta de comércio e serviços, distribuindo-se por quase toda a área metropolitana equipamentos de educação, como escolas de nível médio e faculdades; saúde, como clínicas e hospitais; e comércio, como shoppings, hipermercados, agências de veículos, empreendimentos condominiais, etc.

O sistema de transportes coletivos estruturado de modo disperso, a difusão do uso dos automóveis, a oferta de comércio e serviços nos bairros que não dependem mais do Centro, novos hábitos de compras baseados em supermercados e shoppings, a renovação imobiliária realizada sob novos padrões, a falta de compromisso da população imigrante com o passado e a identidade da cidade, dentre outros fatores, provocaram o abandono do Centro Histórico, que atualmente procura um projeto que lhe aponte o caminho da re-qualificação para aproveitar o enorme patrimônio social ali depositado.

Conclui-se então que a Região Metropolitana da Grande Vitória, na qualidade de principal centro urbano de uma macro-região cujos índices de crescimento econômico foram superiores à média do País, passou durante a última década por transformações que não foram apenas quantitativas mas, pela natureza do processo, se requalificou e veio a consolidar o seu caráter metropolitano, constituindo-se num dos elementos estruturantes mais importantes para o processo de desenvolvimento ora em curso no Espírito Santo.

Localização Estratégica

Limitando-se com os estados da Bahia, Minas Gerais e Rio de Janeiro, o Espírito Santo está situado em posição geográfica privilegiada, cuja capital localiza-se a 412 quilômetros do Rio de Janeiro, 382 quilômetros de Belo Horizonte, 742 quilômetros de São Paulo e 947 quilômetros de Brasília. Situando-se numa região de influência que detém cerca de 70% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional, coloca-se como excelente alternativa para diversas alternativas econômicas devido à sua integração ao mercado nacional e internacional, proporcionada pelos sistemas de telecomunicações e pela malha de transporte rodoviário, ferroviária e aérea, além de moderno complexo portuário.

Telecomunicações

A privatização dos serviços de telecomunicações permitiu um crescimento significativo do setor no Espírito Santo. No ano de 2000, entre aparelhos de telefonia fixa e móvel, o Estado já detinha um equipamento para cada três habitantes. Neste mesmo ano, a Telemar aplicou cerca de R\$ 100 milhões na expansão e na melhoria da planta telefônica.

No setor de telefonia móvel, as duas operadoras Telefônica, atualmente incorporada na Vivo, e Algar Telecom Leste (ATL) - investiram R\$ 85 milhões no ano 2000.

A Telefônica, antes da fusão com a Portugal Telecom, expandiu a rede, alcançou a marca de 300 mil usuários e detinha 100% de cobertura no território capixaba. A ATL, por sua vez, investiu cerca de R\$ 130 milhões neste mesmo período, atendendo cerca de 60 mil clientes nos 78 municípios capixabas por meio de 40 estações rádio-base.

A Vivo nasceu da união da Telefônica e Portugal Telecom, como resultado de um investimento total de 23 bilhões inaugurando no país a fase das megacorporações da telefonia. Sob sua bandeira estão sete operadoras: Telesp celular, Telefônica Celular, Global Telecom, Telebahia Celular, Tele Centro Oeste, Norte Brasil Telecom e Telergipe Celular, que juntas dominam uma área equivalente a 13 vezes a Península Ibérica, sede original das duas companhias, liderando o mercado de telefonia celular na América do Sul.

Com o intuito de manter seu predomínio no Espírito Santo, onde alcança uma participação de 83% entre todos os telefones móveis ativados, a empresa Vivo deverá lançar até o final de 2003 a tecnologia 2,5 gigaHertz (2,5 G), permitindo acesso à Internet com a velocidade de até 144 quilobites por segundo (kps).

As concorrentes locais TIM e Oi mantêm uma estratégia agressiva para conquistar novos clientes que inclui guerra de preços e busca por novas tecnologias, ampliando a oferta do mercado.

A Embratel vem investindo no ES na expansão de seus recursos tecnológicos, principalmente na ampliação de sistema ótico, ligando o Estado e seus municípios ao Norte e ao Sul do País. No ano de 2000 foram investidos R\$ 20 milhões na instalação de Call Center no município de Vila Velha.

Rodovias

O Espírito Santo é cortado longitudinalmente pela BR 101, um dos maiores eixos rodoviários do Sul Sudeste Nordeste e a BR 262, que liga Vitória a Corumbá, no Mato Grosso do Sul, importante rodovia de ligação entre a região do Centro-Oeste e o litoral. A malha rodoviária estadual possui quase 30 mil quilômetros de extensão e todos os municípios estão ligados à Capital do Estado por vias asfaltadas.

Ferrovias



A malha ferroviária estadual é constituída por trechos pertencentes à Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM) e à ferrovia Centro Atlântica (FCA), que liga o estado ao sul do país através da linha tronco Rio de Janeiro - Vitória, atualmente utilizada principalmente para o transporte de calcário, mármore, cimento e produtos siderúrgicos.

A EFVM, com bitola de 1,00 m, pertence a CVRD, tem 239 quilômetros de extensão no Espírito Santo e conecta o Estado à região Centro Oeste, integrando o Corredor de Transporte Centro Leste. É considerada uma das ferrovias mais eficientes do mundo, com capacidade de transporte de 120 milhões de toneladas por ano. Movimenta além de minério de ferro, carvão mineral, aço, ferro-gusa, calcário, carga geral e grãos proveniente dos Cerrados.

A Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), cujo traçado abrange os antigos trechos da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), foi privatizada recentemente, estando hoje sob o controle da CVRD, possui 283 quilômetros no Estado, com bitola de 1,00 m e movimenta cerca de 200 mil toneladas por ano.

Ainda se pode mencionar a Ferrovia Litorânea Sul, cujo projeto está em vias de ser implantado no Estado, no trecho denominado Variante Ferroviária Cariacica X Cachoeiro de Itapemirim. Compreende cerca de 142 quilômetros - com um ramal de 15,4 quilômetros para ligá-la ao Porto de Ubu, em Anchieta - com via férrea projetada próxima ao litoral, paralelo à BR-101. A intenção é substituir o trecho montanhoso da antiga Estrada de Ferro Leopoldina e sua construção se dará em três lotes distintos.

A Ferrovia Litorânea Norte, ainda em estudo para implantação, é um projeto importante para ligação do norte do Espírito Santo com o sul da Bahia, terá 336 quilômetros ligando o ramal do Porto da Barra do Riacho, em Aracruz, até a cidade de Taquari, no Sul da Bahia, com capacidade projetada de seis milhões de toneladas por ano para garantir o transporte, principalmente de madeira, celulose, papel e carvão.

O aeroporto de Vitória deverá receber cerca de R\$ 80 milhões da Infraero em investimentos para sua ampliação nos próximos anos, que somados às aplicações da iniciativa privada, aumentará significativamente a capacidade de movimentação de cargas e de passageiros. O terminal de passageiros passará a dispor de uma capacidade para atender a 1,6 milhões de pessoas por ano, dobrando a sua capacidade atual. O projeto prevê a construção de uma nova pista com 2.500 m, um novo pátio para aeronaves, um novo terminal de passageiros, uma área intermodal e outra comercial, além da ampliação da pista atual em mais 300m, que permitirá a operação de cargueiros mais econômicos, como o DC-10. O Estado conta ainda com outros cinco aeroportos de pequeno porte, nos municípios de Guarapari, Cachoeiro de Itapemirim, Colatina, Linhares e São Mateus, cobrindo as principais regiões capixabas.

Complexo portuário

O complexo portuário do Espírito Santo é apontado como o maior da América Latina e o mais eficiente do país. Agrupa seis portos por onde circulam, aproximadamente, 25% das mercadorias que entram e saem do Brasil e 12% da receita cambial nacional. O crescimento das exportações via Espírito Santo supera o do País. São portos especializados, equipados para o manejo dos mais diversos tipos de cargas, que vão do minério de ferro bruto e semi-beneficiado, aço, grãos, celulose, automóveis, granéis, contêineres e cargas gerais.

Como área de apoio à estocagem e processamento alfandegário, o Estado dispõe de área retroportuária, composta de três Estações Aduaneiras Interiores (Eadis), um terminal industrial multimodal e uma Zona de Processamento de Exportações (ZPE), em fase de implantação.



Porto de Vitória

As modernas instalações dos Portos e a facilidade de acesso à infra-estrutura rodoferroviária, tornam o complexo portuário capixaba bastante competitivo ao nível nacional, tanto que a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), detentora de terminais portuários e malhas ferroviárias no estado, vem investindo novos recursos para ampliar a capacidade de atendimento em toda a cadeia logística, devido à demanda gerada no Espírito Santo.

De caráter público, localizado no interior da Baía de Vitória, é operado pela Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), movimentando principalmente café, papel, celulose e trigo. Possui cais com 360 m de comprimento, com calado de 10,60 m e pátio de 16.000 m². Está equipado com guindastes de 10m (bitola), duas balanças de 80 t e 8.000 m² de armazéns.

Composto de dezesseis berços de atracação, voltados para movimentação de diversos tipos de cargas, conta com uma bacia de evolução de aproximadamente 150 metros de raio e 12,50 metros de profundidade que atende às seguintes áreas:

- Cais de Paul
- Cais de Capuaba
- Cais Comercial de Vitória
- Terminal Flexibrás
- Terminal PROMOC
- Dolphins de Atalaia
- Terminal de Granéis Líquidos de São Torquato
- Terminal Companhia Portuária de Vila Velha (CPVV)
- TVV

196





Porto de Tubarão

Localizado na ponta de Tubarão próximo às instalações da Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST), no município da Serra e controlado pela CVRD, o Porto de Tubarão conta com dois piers para embarque de minério de ferro e pellets, um terminal de produtos diversos (TPD) para movimentação de contêineres, cargas em geral e granéis sólidos, além de um terminal para grãos e outro para granéis líquidos.

193



Porto de Praia Mole

Localizado próximo ao Porto de Tubarão, no município da Serra, possui um Terminal para Produtos siderúrgicos (TPS), operado pelo Condomínio CST, USIMINAS e AÇOMINAS e um terminal para carvão mineral operado pela CVRD. Possui acesso rodoferroviário e seu molhe de proteção, pertence à União e é administrado pela CODESA.

No TPS estão instalados três berços para atracação, com capacidade para receber navios de até 70 mil toneladas. A movimentação de cargas é feita por oito guindastes, cinco com capacidade para 42 toneladas e três para 25 toneladas. Possui uma área de estocagem de 400 mil metros quadrados. Aproximadamente trezentos navios atracam no terminal anualmente. A capacidade de carregamento do TPS é de 7,5 milhões de toneladas por ano, recorde alcançado em 2002. Desde o início de sua operação em 1984 o Terminal de Produtos Siderúrgicos do Porto de Praia Mole já embarcou 100 milhões de toneladas, representando a geração de divisas no país da ordem de US\$ 20 bilhões.



Localizado no município de Anchieta, próximo à cidade de Guarapari, o Porto de Ubu foi adquirido pela CVRD da Samarco Mineração. Possui dois berços de atracação que movimentam minério de ferro e pellets, recebendo navios de até 150.000 TDW com capacidade de carregamento de 9.000 toneladas por hora.

198

Porto de Barra do Riacho



Organizado pela CODESA e sob sua administração, possui acesso rodoferroviário e berço de atracação com calado máximo de 12 metros protegido por uma bacia de evolução com 180 metros de raio. Conta com um Terminal pertencente a PORTOCEL, especializado na movimentação de celulose em fardos, sal e madeira

Porto de Regência

-
-

Localizado no Município de Linhares, na localidade de Regência, trata-se de um porto com características especiais que permite que o navio permaneça ao largo da costa, atracado em um quadro de bóias, de onde o petróleo cru é bombeado para uma base específica de tancagem, instalada em terra.



Localizados na Região Metropolitana de Vitória, são os seguintes Estações Aduaneiras de Interior EADIS:



COIMEX

Localizada em Cariacica

Área Total: 725.000m²

Armazéns cobertos: 12.500m²

Pátios: 257.000m²

Capacidade de armazenagem: 27.000



TERCA

Localizada em Cariacica

Área Total: 330.000m²

Pátios: 300.000m²

Armazéns cobertos: 12.000 m² com capacidade de movimentar 300.000 t/ano

Capacidade de armazenagem: 17.000 veículos



Terminal Retro-portuário Alfandegado (TRA)

-
-

SILOTEC

Área Total: 241.600 m²

Pátio para carga geral: 17.200 m²

Área para armazenagem de contêineres: 12.160 m²

Armazéns cobertos: 14.893 m²

Capacidade de armazenagem: 600 veículos, 17.200 t de ensacados, 12.160 m³ de

HIPPER EXPORT

Localizado em Vila Velha - retroárea do porto de Capuaba

Área Total: 75.000 m²

Armazéns cobertos: 16.000 m²

Energia

Apesar de uma população relativamente pequena, se comparada com os demais estados, o Espírito Santo é a unidade da Federação que tem o maior consumo de energia per-capita no Brasil, superando mesmo o Estado de São Paulo, como decorrência direta da elevada demanda energética dos complexos industriais da CVRD, CST, SAMARCO e Aracruz Celulose.

A sua situação em termos de energia elétrica não é confortável. O Estado situa-se na ponta-de-linha do Sistema Integrado Centro-Oeste/Sul/Sudeste, gerando no seu território menos de 20% de suas necessidades. Mas por outro lado, possui a 2ª maior capacidade de coeração do País (só superada por São Paulo), viabilizada a partir de gás residual siderúrgico na CST e biomassa na Aracruz Celulose. A capacidade de coeração no Estado (300 MW) é maior do que a capacidade de geração de energia elétrica pelos meios normais (200 MW).

A distribuição de energia elétrica é feita pela ESCELSA (privatizada em 1995) e pela Santa Maria.

Segundo projeção da ANEEL, O sistema de energia elétrica do Espírito Santo deverá receber investimentos da ordem de US\$ 1,5 bilhão para tornar o setor mais independente, estando previstos projetos como a Linha de Transmissão Ouro Preto (MG) X Vitória, que vai proporcionar 345 mil volts de tensão.

Demanda e Capacidade de Geração de Energia Elétrica

– Espírito Santo em Mw

201

Demanda total do Estado	1413
Capacidade de geração da ESCELSA	183
Capacidade de geração Auto-produtoras:	
CST	197
Aracruz	140
Samarco	25
Subtotal	362
Total da capacidade do Estado	545
Déficit da capacidade do Estado	868

Fonte: ESCELSA, 2000.

Coloca-se a perspectiva de gerar 200MW com as sete PCHs da Espírito Santo Centrais Elétricas (Escelsa), somando-se a cerca de 250 MW com uma Termelétrica em Vitória e, de 150 MW, com outra termelétrica no Norte capixaba – abastecidas a gás natural provenientes dos campos gasíferos no mar territorial norte capixaba.

O Espírito Santo dispõe, de um potencial em Pequenas Centrais Hidrelétricas (PCHs) com um nível de economicidade bastante aceitável. A construção dessas usinas é também uma das alternativas para aumentar a capacidade de energia do Estado que, aliada a outras fontes geradoras, deverá torná-lo auto-suficiente em produção energética nos próximos anos.

Segundos critérios da Aneel, PCH's são pequenas centrais geradoras hidro-elétricas, cuja potência é menor do que 30 MW, e cuja área total de reservatório seja menor ou igual a 3 Km². Através de resolução própria, a Aneel isentou das tarifas de transmissão e distribuição os empreendimentos que entrarem em operação até 2003. Além disto, as PCH's estão dispensadas de remunerar Municípios e Estados pelo uso dos recursos hídricos e também de licitação de concessão pelo poder público.

O Estudo de Inventário Hidrelétrico das Bacias dos Rios Itaúnas, Jucu, Santa Maria, Reis Magos, Benevente e Itapemirim realizado pela Escelsa identificou o aproveitamento de 14 sítios que totalizam uma previsão de potência instalada de 287 MW, e dessas 14 usinas somente a de Campinho tem potência instalada superior a 30MW .

Dentre as usinas identificadas a Escelsa recentemente anunciou novos pontos de geração, totalizando um acréscimo na ordem de 101 MW:

- A) a potencialização de Itapemirim
- b) PCH de Bicame com capacidade de 4,2MW,
- C) PCH de São João (Castelo) com capacidade de 25MW.

Em estudos as oportunidades de aproveitamento:

- A) Santa Teresa capacidade 11MW;
- B) Marechal Floriano 18MW
- C) Santa Fé 29MW
- D) Cachoeira da Fumaça 18 MW

Centro da Grande Vitória: Vitória Conexão

202

Dados do insulamento econômico e social

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

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

Atualmente, o município (cerca de 89 km²) possui 74 bairros espalhados pela ilha e região continental, apresentando áreas que se firmaram como centros comerciais locais, outras com aspectos de subcentros comerciais (inclusive fora do município) ou centros de negócios.

Pessoas residentes no município de Vitória - 292.304 habitantes

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2000



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

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

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



Porto Capuaba e Centro de Vitória. Fóton Imagens, 1999

2003

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

No estado do ES, até 2005, há a perspectiva de muitos projetos públicos e privados serem executados, com investimentos estimados em US\$ 7.4 bilhões. Os novos investimentos estão voltados para a indústria, energia, infraestrutura portuária e serviços de comércio exterior, e deverão fortalecer as diversas áreas da economia do Estado. (ADERES/ CREA-ES, 2003)

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

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

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

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

Quadro comparativo da receita dos municípios
Região Metropolitana da Grande Vitória
(Em mil reais médios de 2001 - IGP-DI)

IPTU	ISS	FPM	QPM-ICMS	Receita Total
1.436,3	7.171,3	14.765,9	20.693,9	74.321,2
208,1	357,4	2.279,6	2.284,9	8.487,5
3.306,5	3.038,5	7.044,9	4.682,7	37.365,9
4.148,5	19.296,9	14.592,4	75.527,2	158.903,5
333,6	768,8	5.746,5	7.039,6	22.594,5
3.121,1	17.268,1	14.751,9	36.676,7	112.514,3
12.335,0	67.438,6	26.565,1	138.037,4	344.405,1
24.889,1	115.339,6	85.746,3	284.942,4	758.592,0
35.970,1	140.655,7	313.366,7	599.668,5	1.607.180,3

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

__A renda per capita de Aracruz, Anchieta e Vitória para os demais 74 municípios;

__A oferta de equipamentos e serviços urbanos de Vitória para os demais 76 municípios;

__As finanças municipais de Vitória para os municípios de Aracruz, Anchieta e Guarapari e desses quatro para os demais 73 municípios;

!_Os índices de qualidade social -IDS: saúde, educação, renda pessoal e violência de Vitória e Vila Velha para os demais 74 municípios;

!_Disponibilidade de infra-estrutura para grandes e médios empreendimentos de Serra e Cariacica para Vitória e desses três para os demais municípios.

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

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

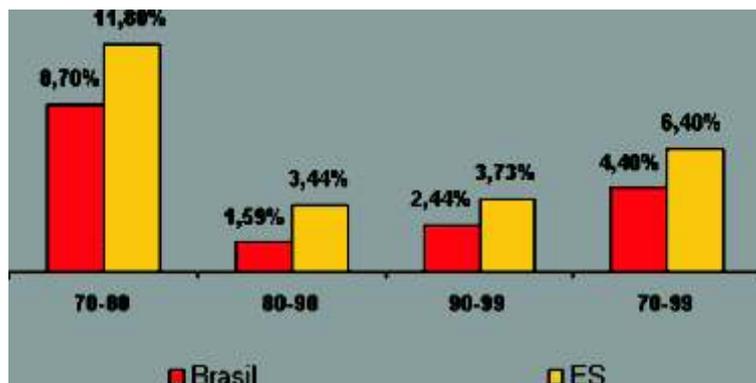
municípios localizados a noroeste e a sudoeste (hinterlândia) apresentam as maiores carências.

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

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

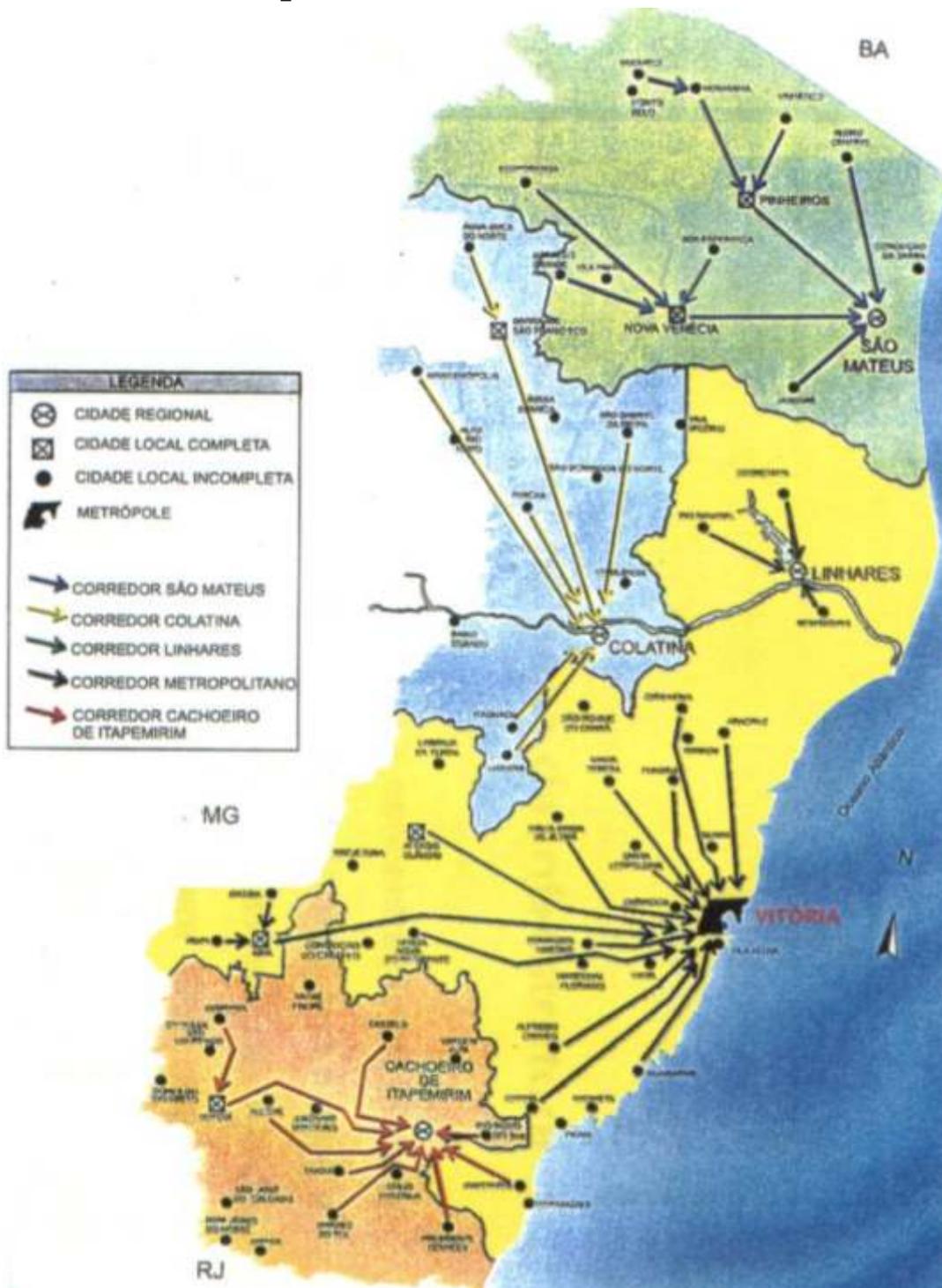
205

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



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

-
-
-
-





Insulamento Geográfico e Metropolização

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

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

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

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

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

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

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



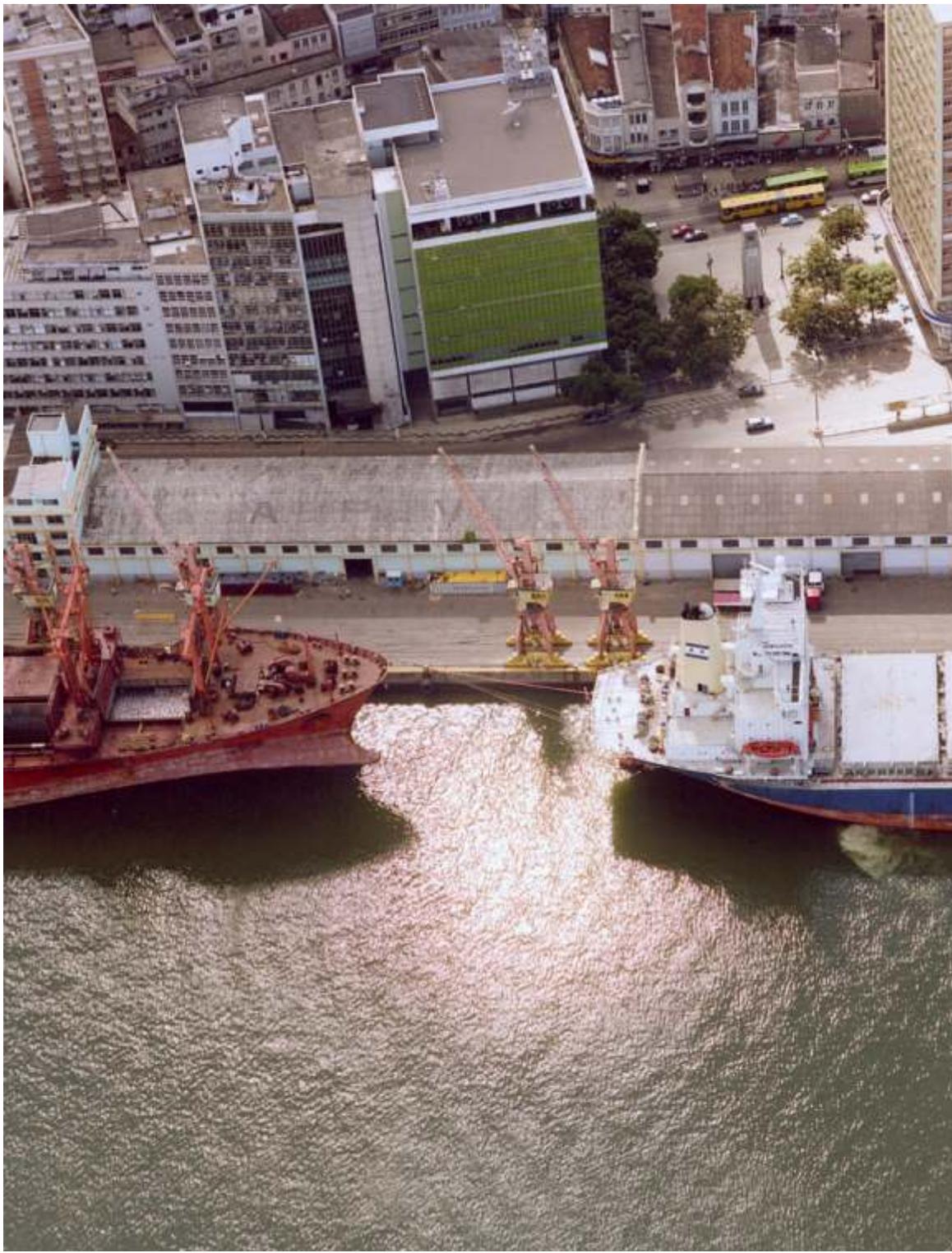
A região metropolitana da Grande Vitória passou durante o período de 1980–2000 por transformações que consolidaram o seu caráter metropolitano, constituindo-se num dos elementos estruturantes do processo de desenvolvimento em curso no Espírito Santo.

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



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

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





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



O modelo arquipélago

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

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

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

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

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

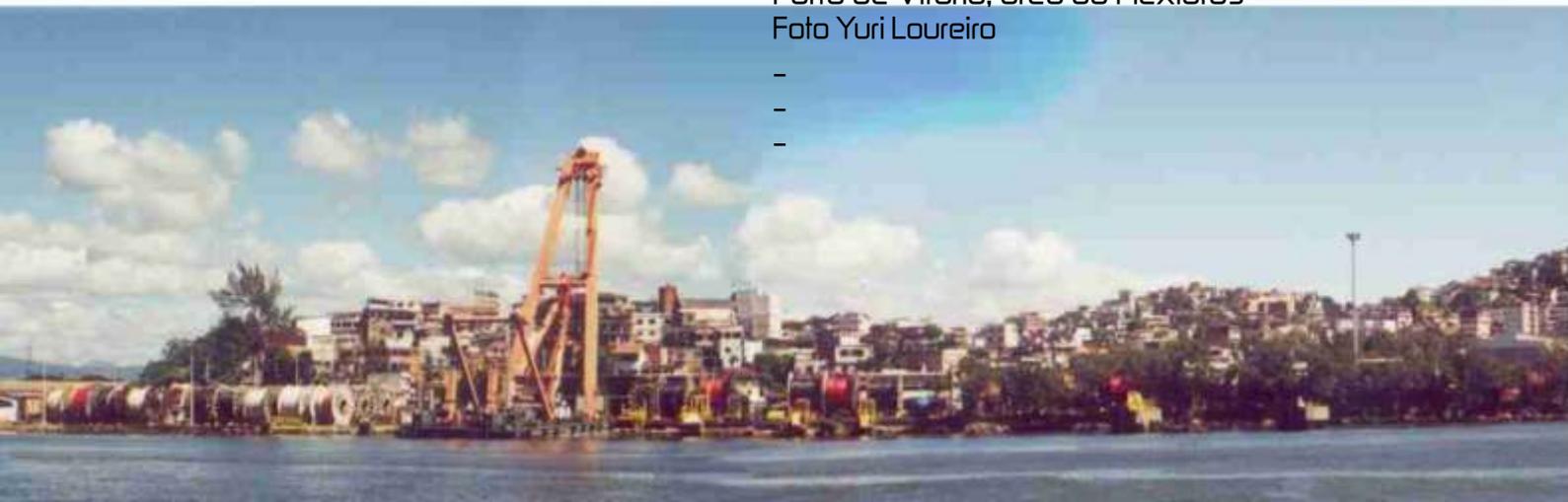
A economia dos fluxos que o arquipélago da globalização difunde requer redes de infra-estruturas físico-espaciais e digitais, que mantenham a velocidade e a fluidez. Estas redes também possibilitam a criação de interdependências entre lugares; expandindo territórios e permitindo a constituição de sistemas.

Porto de Vitória.
Foto Clara Miranda,
2000



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

Porto de Vitória, área da Flexibras
Foto Yuri Loureiro



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

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

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

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

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

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

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

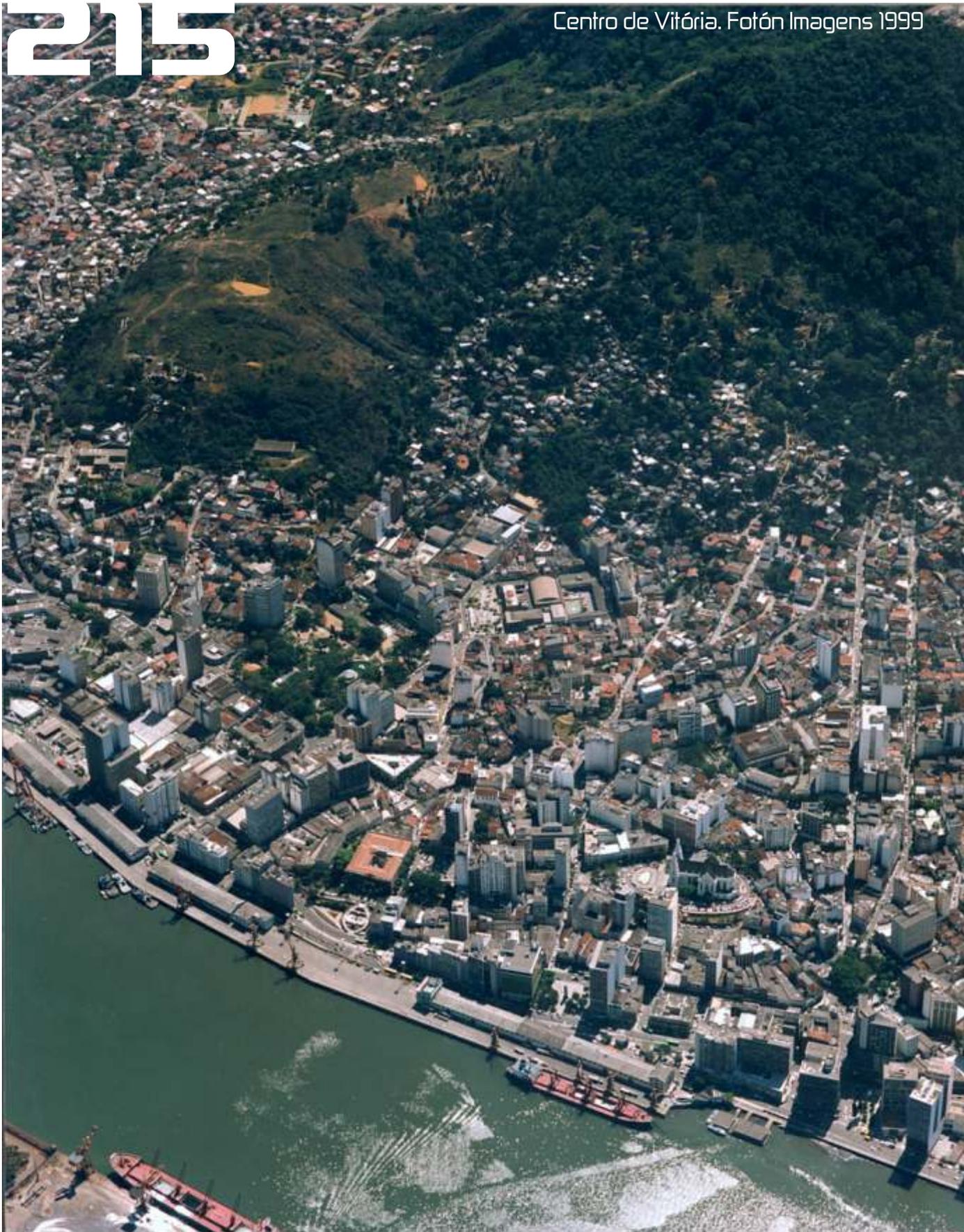
No sentido em que a escala de conexão é transnacional, a abrangência da centralidade se amplia, atingindo todo o município e região de entorno, inserindo-se na problemática da metropolização, que diz respeito à concentração territorial crescente de população, atividades, riquezas.

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

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

215

Centro de Vitória. Fotón Imagens 1999



Estratégias de centralização

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

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

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

O planejamento estratégico articulado pela prefeitura de Vitória objetiva-se a conectar o município na economia global, mediante, entre outros projetos urbanos o Projeto Terra, por exemplo, que trata da formalização de áreas informais da cidade que se tornam menos densas após as intervenções.

216

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



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

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

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

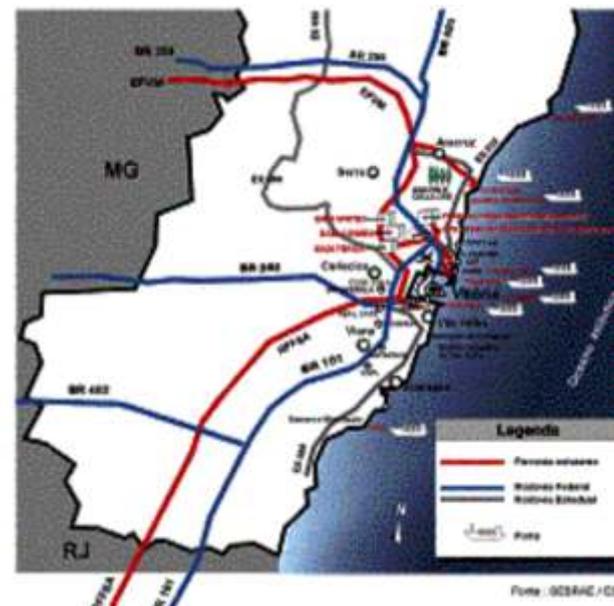
A fragmentação e difusão da globalização não atingem fundamentalmente a vocação dos lugares, e economicamente, as cidades continuam a possuir uma posição estratégica. Aquilo que faz diferença é o que pode compor na economia mundial determinando sua inserção, sua participação nas interações (SASSEN; BOURDIN).

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

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

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

Principais rodovias, ferrovias e portos do Estado do Espírito Santo



Agenda Metropolitana, 2002

O Município de Serra perfaz a porção setentrional da Região Metropolitana da Grande Vitória RMGV, e é um dos principais focos de atração para as políticas progressistas regionais. Mas, apesar das expressivas fontes de produtividade e de arrecadação econômica que as atividades industriais, comerciais e de serviços ali instaladas pressupõem, e do acelerado crescimento urbano que geraram, a realidade do ambiente físico e social não é muito alentadora. Esse estranho paradoxo resultante dos processos de atração e exclusão sociais parece caracterizar o município ao longo de todo o seu território junto a outra dicotomia: uma grande diversidade de situações ambientais e, concomitantemente, uma homogênea qualidade de vida muito aquém do que se poderia desejar.

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

Alguns dos indicadores ambientais, sociais e econômicos apresentados a seguir deverão ilustrar as disparidades apontadas nessas afirmações. As principais informações que orientaram este relatório foram extraídas de documentação fornecida pela prefeitura Municipal de Serra, tais como Plano Diretor, Plano Estratégico

Assim, as razões que fizeram do município de Serra um importante lócus para projetos desenvolvimentistas locais, fazem dele também um interessante objeto para investigações. Sem detalhar os assuntos abordados, este relatório (sintético e ainda parcial) pretende diagnosticar os problemas mais urgentes, assumindo a condição de introdução para importantes quesitos a serem devidamente mapeados e analisados. Pretende, também, contribuir para a busca de soluções junto a futuros projetos, sobretudo àqueles que se dediquem a otimizar os benefícios proporcionados pelo progresso e a compartilhá-los com o território que o propicia. Para tanto, apresenta uma listagem de questionamentos e desafios inerentes à idéia de "desenvolvimento" que espera promover com seus desdobramentos.

Fonte: Serra 21



A qualidade da água da longa faixa litorânea de 23km, desse modo, está também comprometida por ser o destino final desse sistema. As praias desse litoral, que percorrem todo o município, são acessíveis e muito exploradas para turismo. Isso ocorre desde o extremo norte até a divisa entre a Praia de Carapebús e a Praia Mole; a partir desta até a praia do Camburi, ao norte de Vitória, o acesso e a circulação estão impedidos pelas instalações da CVRD e da CST..

Fotos David Protti





Foto: Milton Esteves

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

221

Indicadores Urbanísticos e Infra-estruturais

-
-
-
-

Alguns setores do município de Serra apresentam características muito peculiares, situações ambientais distintas e pontos de contato com vizinhanças diferenciadas. Esses fatores estabeleceram diversos vetores e tendências de desenvolvimento.

Na porção noroeste situa-se Serra Sede, o núcleo urbano fundacional do município que, apesar da histórica importância e de concentrar a administração municipal, encontra-se em processo de desvitalização e suburbanização; ao seu redor, e sobretudo em direção ao município de Aracruz ao norte, predominam as atividades rurais.

Na porção centro-oeste, a onipresença topológica do monte Mestre Álvaro faz predominar as áreas de proteção ambiental e as propriedades rurais, inibindo, ou mesmo impedindo de modo positivo, o desenvolvimento de assentamentos urbanos.



Fonte: Serra 21



No lado leste, a longa faixa litorânea vai atrair a formação de assentamentos nas praias de Carapebus, Balneário Carapebus, Bicanga, Manguinhos, Jacaraípe e Nova Almeida. Estes representam um incentivo para o turismo, via de regra predatório, e que por sua vez provoca o inchamento de tais povoações. Cada um desses balneários apresenta ritmo e qualidade de desenvolvimento urbano diferenciados, estabelecendo níveis, também diferentes, de atração populacional e de investimentos. Algumas áreas são pouco ocupadas, outras ocupadas sazonalmente pelos veranistas e turistas de fim de semana e outras, ainda, já possuem a infraestrutura de bairros residenciais, como é o caso de Jacaraípe e Nova Almeida, e seus devidos arredores.

222

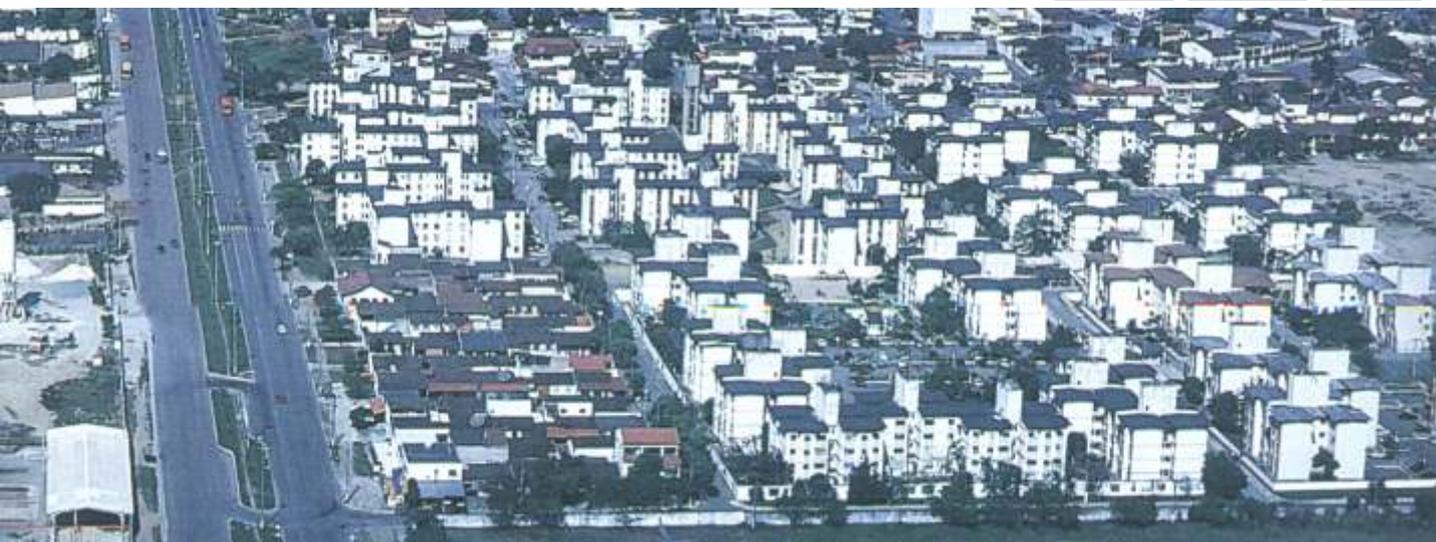
Ao sul, Serra compartilha fronteiras com a capital Vitória, tangência marcante que condicionou seu desenvolvimento e predestinou suas perspectivas de futuro na condição de pólo industrial da região; tal estigma se deve à localização do Aeroporto de Vitória (que concentra instalações e serviços inerentes às conexões e transportes com o exterior) e, sobretudo, à implantação da CVRD e da CST.

Estas plantas industriais, como vimos, polarizaram vultuosos investimentos e recursos para a região a partir dos anos 70 e, desde então, vêm alimentando a esperança de progresso. A ostentação de um grande desempenho econômico que impuseram ao setor sul exerceu forte atração para instalações industriais que, por osmose, se irradiou por todo o município. Essa tendência se intensificou muito com a determinação dos Centros Industriais da Grande Vitória CIVIT I E CIVIT II, dois imensos setores parcialmente ocupados à espera de novos investimentos de grande e médio portes.



Fonte: Serra 21

223



Fonte: Serra 21

Tal conjunção de fatores provocou a ocorrência de fluxos migratórios de operários em busca de melhores oportunidades de trabalho e de vida, o que induziu a construção de conjuntos habitacionais. Estes, por sua vez, provocaram novas demandas e, conseqüentemente, a construção de novos conjuntos e o aparecimento de inúmeros bairros populares.

Um desses bairros populares, o Bairro São Sebastião dos Boêmios, foi planejado pela administração pública e concebido como um centro de lazer e turismo para marinheiros e trabalhadores. Para lá foram levadas todas as prostitutas da região, e lá foram forçadas a viver e trabalhar por muito tempo. Hoje, o bairro cresceu muito e não tem mais o estigma original de território exclusivo das prostitutas e dos boêmios, passou a ser conhecido como Bairro Novo Horizonte. Mas, a proximidade não ocasional da CVRD fez com que seu desenvolvimento mantivesse o caráter de subúrbio, onde passaram a se instalar diversas empresas, muitas das quais foram mal sucedidas e suas instalações restaram abandonadas e em ruínas.

Fotos David Protti



224

Na sua maioria, os conjuntos foram concebidos na forma de células isoladas sobre platôs, no alto das colinas do relevo natural, e planejados sem nenhuma lógica relacional de contigüidade ou continuidade. Essa associação parece configurar um arquipélago, e as "ilhas" encontram -se conectadas exclusivamente por ramificações do sistema viário principal o qual cresce e se acomoda segundo as tendências locais

Muitos dos bairros populares também se apoiam sobre as colinas e foram planejados de modo formal, e seus contornos tornaram-se novos centros de atração para assentamentos informais que, como tal, vêm instalando-se em e proliferando-se rápida e descontroladamente. Ora, se os núcleos originais ocupavam a cumeada das citadas colinas do relevo natural, o transbordamento de suas margens leva à ocupação dos vales que as entremeam, e que supostamente deveriam estar destinados à proteção ambiental. A somatória de tais fatores está levando por água abaixo toda e qualquer intenção de preservar os fundos dos vales com suas nascentes e cursos d'água.

O processo de urbanização em Serra se intensificou, como vimos, sobretudo no setor sul devido à tangência com a capital, e se dirigiu para o interior. Nessas imediações, mais especificamente em Laranjeiras, na região geograficamente central do território, próximo aos CIVITs, e na região de Carapina e da BR-101 Norte, vem se consolidando um novo centro de referência para a população serrana, já quase independente da Serra Sede. Ali estão concentrados boa parte dos serviços urbanos fundamentais do município, tais como os destinados à saúde (Hospitais Dório Silva público e Metropolitano particular), ao transporte coletivo (Terminal Laranjeiras do Sistema Transcol) e à administração pública (Regional Laranjeiras). Além disso, encontram-se também grandes instalações de comércio e serviços em geral, em lojas das redes supermercadistas, no Shopping Laranjeiras e na Avenida Central.



Fonte: Serra 21



226

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

Por tudo isso, o município de Serra ainda não chegou a um patamar desejável de desenvolvimento quanto aos aspectos infra-estruturais, ainda mais se considerarmos: que tais redes de infra-estrutura estão cada vez mais condicionadas aos paradigmas tecnológicos; que as inovações destes presumem infra-estruturas cada vez mais sofisticadas; que a satisfação de quesitos como conforto e qualidade de vida dependem de constantes investimentos em aperfeiçoamentos e atualizações; que a concepção liberal, com tendências à privatização da administração e do provimento dos serviços públicos, está dando continuidade à política de menosprezar as concentrações de habitantes de baixa renda (por serem pouco rentáveis).

Quanto ao abastecimento de água tratada, no Espírito Santo esse sistema só foi implementado a partir dos anos 50, e atualmente em Serra atende a 95% dos imóveis (índice considerado satisfatório mas que poderia alcançar a totalidade caso fossem otimizados os sistemas para usos industriais). Mas, por mais que esses indicadores provoquem otimismo, o assoreamento do rio Santa Maria está comprometendo seriamente o abastecimento de água do município por ser sua principal fonte.

Quanto ao saneamento ambiental, até o ano 2000 os sistemas de coleta e tratamento de esgoto sanitário serviços básicos para a saúde pública atendiam somente 35% dos domicílios (padrão também considerado alto quando comparado aos indicadores regionais).

Quanto aos serviços de telecomunicações, apesar da dificuldade de obtenção de diagnósticos depois da política federal de privatizações de tais serviços, sabe-se que até o final do ano 2000 a densidade telefônica era de 15 acessos fixos para cada 100 habitantes (abaixo da média nacional de aproximadamente 21); somente 50% do território municipal estava coberto por telefonia móvel. Até então não haviam previsões para implantação de serviços de comunicação em massa por assinatura ou por microondas.

Domicílio Particular
com Abastecimento de Água Inadequado
1991

-
-
-

MUNICIPIOS	TOTAL DOMICÍLIOS	ABASTECIMENTO DE AGUA INADEQUADO	
		Domicílios	Pessoas Residentes
Vitória	66.767	6.946	28.404
Cariacica	65.285	15.503	66.203
Serra	52.382	9.148	36.878
Viana	10.259	3.844	16.595
Vila Velha	66.586	6.414	26.136
Área Metropolitana	261.279	42.255	174.216

Fonte: Dimensões da Carências Sociais
Informações Municipais: IPEA/IBGE 1996

227

Domicílio Particular
com Esgotamento Sanitário Inadequado
1991

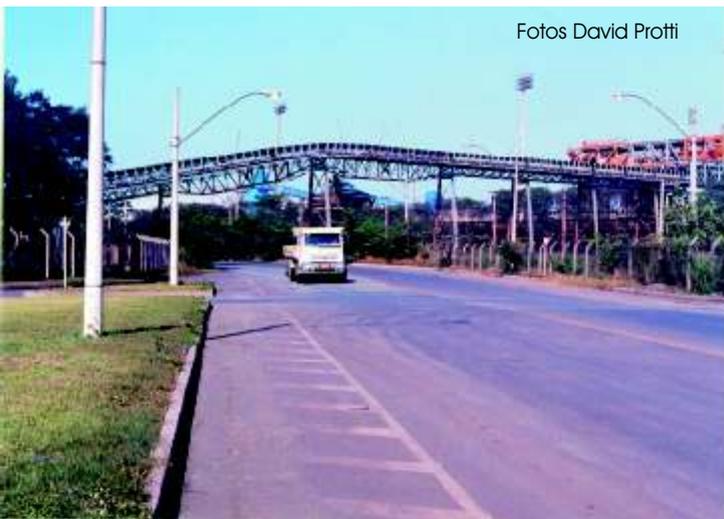
-
-
-

MUNICIPIOS	TOTAL	ESGOTAMENTO SANITÁRIO INADEQUADO	
		Domicílios	Pessoas Residentes
Vitória	66.767	10.584	42.275
Cariacica	65.285	32.563	140.258
Serra	52.382	22.190	95.661
Viana	10.259	6.366	27.720
Vila Velha	66.586	16.177	65.133
Área Metropolitana	261.279	87.880	371.047

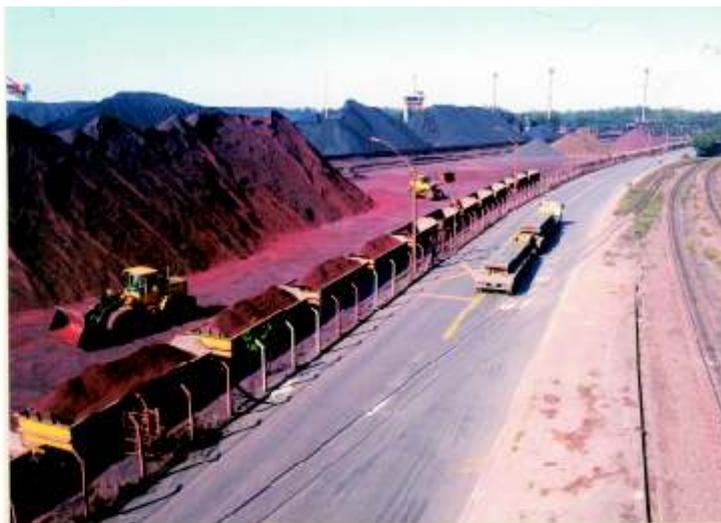
Fonte: Dimensões da Carências Sociais
Informações Municipais: IPEA/IBGE 1996

Quanto aos recursos energéticos, o Espírito Santo importa mais do que produz, o que inclui o petróleo (responsabilizando-se por 1% da produção nacional e importando seus derivados), o álcool (importando 1/3 além do que produz), o gás natural (gerando 2,6% da produção nacional e consumindo 4,8% da matriz nacional) e a energia elétrica (item que importa 82% de seu consumo). Apesar do relevante papel que a energia elétrica desempenha para permitir o desenvolvimento (e para medir seus desdobramentos), 10% das propriedades rurais não dispõem de energia e não se fica o incentivo à utilização das jazidas de petróleo e gás natural do litoral capixaba e, sobretudo, à viabilização de critérios alternativos que transformem essas matérias primas em energia elétrica (e a administração de Serra se considera a principal base para esse processo).

Os principais quesitos relativos à logística local estão voltados às redes modais de transporte e aos terminais de carga. O município de Serra é pólo de uma grande hinterlândia dos sistemas portuário e industrial da RMGV, interconectados pelas rodovias BR-101, BR-262 e ES-010, além da Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM).



Fotos David Protti



Fonte: Serra 21

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

Tudo isso, por sua vez, acarretará num saturamento do sistema viário existente que demandará redimensionamento e extensão, assim como adequação da sinalização e pavimentação. Diversos projetos já estão em andamento, tais como a construção de variantes (distanciando as principais rodovias dos núcleos urbanos), melhorias e novos acessos para o sistema rodoferroviário (buscando melhor atendimento ao aeroporto, aos CIVITS, e entre estes e a CST), e a implantação de um Corredor Logístico (entre variante da BR-101 e a EFVM). A administração local se orgulha não apenas de oferecer bons acessos rodoferroviários, mas principalmente dos projetos para futuras ampliações, cujos anúncios continuam dando prioridade aos transportes de cargas, sem notícias de novidades para os de passageiros.

A partir dos anos 70, quando se tornou um pólo de atração para investimentos industriais de grande porte, Serra começou a sofrer um processo irreversível de crescimento populacional.

Evolução da População da Serra 1995/2000

MUNICÍPIO	1 995		2000	
	população	% da G.V.	população	% da G.V.
Serra	284.572	24,17	337.559	25,60
Área Metropolitana	1.177.319	100	1.1318.334	100

Fonte: Serra 21

Intensos fluxos migratórios, somados à redução dos coeficientes de mortalidade infantil e ao prolongamento da perspectiva de vida dos idosos, provocaram um aumento do número de habitantes na ordem de 36% em apenas 20 anos, superando em muito a capacidade de oferta de trabalho digno e de habitabilidade em condições urbanas adequadas.

Apesar de ser a principal frente de expansão econômica da RMGV (concentrando elevados índices de arrecadação), no município de Serra não houveram investimentos para realização de empreendimentos imobiliários, de lazer e turismo qualificados. As políticas urbanísticas voltadas a uma estrutura fundiária destinada ao atendimento e à concentração de habitantes de baixa renda determinou grandes bolsões de pobreza. A despeito dos impulsos econômicos que as atividades comerciais, industriais e de serviços locais deveriam pressupor, 30% dos municípios instalam-se num quadro de desemprego, pobreza e vulnerabilidade; em função disso ou não, a maioria dos serranos está sujeita a um dos mais altos índices de violência urbana do país. A administração municipal espera gerar 40 mil novos postos de trabalho em pouco tempo; promete cumprir essa meta mas não pode garantir se serão para os municípios, nem menciona as repercussões desses impulsos sobre as condições locais. O índice de 66% dos moradores que não chegaram a cursar o primeiro grau é muito alto.

Isso justifica os grandes investimentos em programas para capacitação de recursos humanos, dedicando-se à implementação de novas unidades de ensino básico, técnico e universitário. Apesar de tudo, a administração pública admite que a curto prazo dificilmente poderá reverter tantas situações negativas e melhorar a qualidade de vida e o bem-estar social.

A difusão e dispersão das pequenas "ilhas" de assentamentos urbanos provocam deslocamentos constantes e cotidianos por parte dos moradores. Isso se agrava devido aos movimentos pendulares daqueles que estão obrigados a trabalhar e/ou estudar em outros municípios (sobretudo em Vitória). Por um lado, esse fato estigmatiza o lugar negativamente como cidade-dormitórios e, por outro, acarreta muitos desperdícios de recursos financeiros e de tempo útil de vida por parte dos moradores, além dos distúrbios nos fluxos dos transportes coletivos. Já os movimentos pendulares dos profissionais qualificados que alí trabalham acontecem na direção oposta, ou seja, se deslocam desde outros municípios (onde interagem em termos econômicos e vivenciais) para Serra, onde via de regra cumprem atividades limitadas ao trabalho.

Os diagnósticos preliminares sintetizados até aqui indicam que o município de Serra, comparado ao restante desta região metropolitana e de outras, oferece condições naturais e urbanas relativamente favoráveis. E se considerarmos que os indicadores relativos ao seu crescimento até o momento estão acima da média, e que as projeções para o futuro tendem a incentivá-los, muitas são as exigências a serem contempladas pelos próximos projetos. Para que estes se instalem no rol do planejamento estratégico, deverão buscar soluções para os problemas atuais mais urgentes e, sobretudo, vislumbrar um devenir mais promissor.

Os encargos do gerenciamento territorial e ambiental não são exclusividade da administração pública, seus ônus, tributos e obrigações devem ser compartilhados por todos os envolvidos: os políticos, os cidadãos comuns, os meros usuários e os empresários (sobretudo os encarregados pelos empreendimentos mais rentáveis).

Portanto, é de se esperar que as condições ambientais, sociais, geológicas e urbanas sejam observadas com a devida atenção. E também que os incentivos e benefícios proporcionados pelo município para que empreendimentos industriais e comerciais ali se instalem não se revertam apenas em malefícios para o território e seus ocupantes. Para tanto, segue aqui uma relação de questões e parâmetros, relativos a esses quesitos, cujo atendimento é considerado imprescindíveis para os planos de novas configuração relativas ao desenvolvimento urbano de Serra, tais como:

_Incentivar e programar as atividades expansionistas e desenvolvimentistas sem comprometer o equilíbrio das riquezas biológicas e ambientais dos ecossistemas;

_impedir os desmatamentos, o assoreamento e a deposição dos resíduos sólidos e dos esgotos a céu aberto para garantir a longevidade dos corpos d'água e a biodiversidade;

_Como impedir a ocupação das áreas ciliares para o reabastecimento e a preservação e recuperação dos mananciais e do sistema aquífero (lençóis freáticos, nascentes, córregos, rios, lagoas, praias)?;

_divulgar o conceito Saneamento Ambiental para eliminar as fontes potencialmente poluidoras e a consequente contaminação dos corpos receptores da rede hidrográfica;

_incentivar o crescimento urbano e sua inerente infra-estrutura adequando-os à capacidade de suporte dos recursos naturais locais e regionais;

_ordenar as aglomerações urbanas em conformidade com programas regionais mais amplos e em harmonia com as unidades ambientais de sua vizinhança;

_garantir vantagens locais e diversidades urbanas sem provocar adensamentos desequilibrados ou conflitivos nem subúrbios desassistidos;

_Conter os avanços das ocupações informais inerentes ao déficit quantitativo de habitações para garantir condições de habitabilidade com a devida qualidade;

_promover uma ocupação dos vazios urbanos com a finalidade de otimizar o uso da infra-estrutura disponível e inibir as grandes extensões provocadas pela exploração meramente especulativa do solo;

_planejar os transportes públicos sem aumentar os tempos de deslocamentos nem onerar seus custos;

_compatibilizar o crescimento das atividades econômicas dos setores industriais e portuários sem comprometer a capacidade da administração pública e da própria população de gerenciamento do território;

_garantir a sustentabilidade e a universalização dos serviços essenciais de infra-estrutura urbana, não apenas para superar possíveis déficits mas, principalmente, para promover a auto-suficiência administrativa, a equidade de condições e a elevação da qualidade de vida;

_programar um aumento do número de instalações comerciais e industriais de modo a não intensificar os conflitos entre o trânsito de mercadorias e o fluxo cotidiano (local, regional e interestadual) de passageiros/veículos;

_desenhar as ampliações do sistema viário com a finalidade de diminuir as interferências ambientais, bem como os riscos de acidentes, de congestionamentos e de agravamento da fluidez do trânsito;

_estimular as inter-relações integradas entre os sistemas ferroviário e portuário com o território municipal e regional (democratizando seu uso entre todos os setores sociais e produtivos);

_garantir a eficiência dos sistemas logísticos para otimizar as inter-relações entre as atividades de produção e comercialização com as operações de carga, descarga e estocagem de mercadorias;

_equacionar a geração e expansão de mercados e serviços assegurando a ampliação de oportunidades sociais e os progressos culturais;

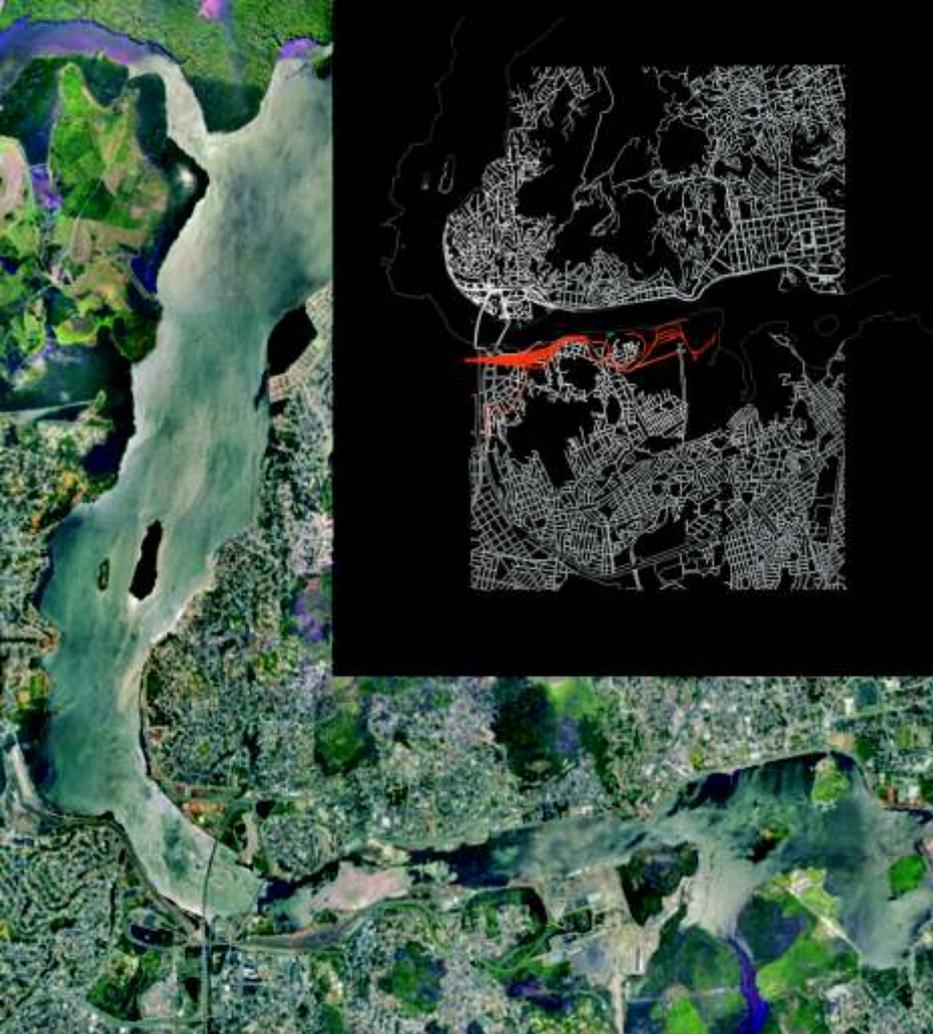
_estimular o desenvolvimento econômico em concordância com políticas públicas voltadas ao desenvolvimento humano da população;

_combater os processos de exclusão social permitindo o desfrute da plenitude dos direitos e deveres intrínsecos ao exercício da cidadania.

_Uma decisiva e última questão: de que modo conferir legibilidade e garantir credibilidade, junto aos empresários e à população como um todo, a projetos deste tipo destinados ao planejamento estratégico realizado com responsabilidade e equidade?

231

* Texto de Milton Esteves Junior, baseado em dados fornecidos pela Prefeitura Municipal de Serra e pelo Instituto de Pesquisas do Espírito Santo.



232

SUL DA GRANDE VITÓRIA: Plataforma Territorial Interurbana

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

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

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

233

Em meio a uma trama urbana consolidada e diversificada em forma e uso sócio-econômico, tem-se a configuração de 'ilhas de vazios' ou de 'desertos urbanos', que em certas situações, indicam os antigos territórios dos espaços urbanos industriais, atualmente rearticulados pela logística e infra-estrutura de transportes de cargas, por intermédio de operações interconectadas entre o sistema portuário, ferroviário e rodoviário sul da Grande Vitória.

A constante modificação desses sistemas gerou ao longo do tempo, situações críticas de conexão territorial interurbana entre Vitória, Vila Velha e Cariacica, resultantes, sobretudo, de uma série de intervenções de infra-estrutura urbano-portuária e de transportes. De efeito perverso - sob a ótica ambiental e urbana -, em sua maioria, essas intervenções decorrem de decisões políticas nem sempre acertadas. Muros, linhas férreas, pátios e estações ferroviárias; rodovias, avenidas, ruas, pontes, elevados e terminal rodoviário; praias, ilhas e parques; cais e aterros de expansão portuária e urbana compõem os objetos físicos registrados na materialidade urbana de pontos críticos visíveis nas três cidades, em meio aos distintos núcleos de moradia que conformam seus bairros. Importa, para o escopo deste diagnóstico, tentar descrever em simultâneo, uma 'outra' materialidade não fixada nos objetos isolados, e sim evocada nos processos globais extraídos da relação fluida e não visível entre os objetos fora do seu campo territorial imediato.



234

Sem qualquer preocupação de adequação ambiental, observa-se, pela evolução da mancha de ocupação e da expansão urbana da área via aterros sucessivos, o intenso processo de degradação e modificação brutal do sítio original que conformava a área. A maior parte dos bairros cresceu mediante ausência de políticas públicas de urbanização, através da ocupação das encostas dos morros, antigas situações de favelas, e de loteamentos em terrenos alagáveis e aterrados, hoje considerados, em sua maioria, bairros urbanizados.



Década de 70

-
-
-



Década de 80

-
-
-
-



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

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

235



Importa registrar que a mesma dinâmica econômica globalizada que incrementa as operações portuárias do não mais terminal, e sim complexo portuário de Capuaba (Cais de Capuaba, Terminal da Cia Portuária de Vila Velha/ CPVV e Terminal Portuário de Vila Velha/ TVV) até os tempos atuais, tem gerado forte impacto em seu território urbano adjacente. Configura espaços críticos atravessados por eixos rodoviários de intenso fluxo de transporte de cargas de movimentação ininterrupta, em meio à ocupação urbana de moradia e comércio da população de média e baixa renda, e de atividades de serviços, em destaque os de apoio rodoviário, ferroviário e portuário. A situação ambiental não é menos crítica. O embate travado na ocupação de áreas de proteção ambiental especialmente na devastação da vegetação dos manguezais e dos recursos hídricos da Baía de Vitória e da foz do Rio Aribiri para uso portuário e retroportuário das grandes empresas e para fins de uso de habitação informal, produz tanto um quadro crítico de pobreza urbana típica das ocupações irregulares em áreas ambientais frágeis, como um quadro de impacto urbano e ambiental profundo, advindo das obras e ocupações regulares de áreas para expansão do porto e infra-estrutura das atividades retroportuárias de Vila Velha.

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

Movimentação de Cargas_ Terminais Portuários de Vila Velha

Em Toneladas

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

-
-
-
-

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



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

238

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



Pelo exposto, o sul da Grande Vitória, tomado como situação crítica de extensa plataforma territorial interurbana, conectada e expandida em territórios das cidades de Vitória, Vila Velha e Cariacica, mantém o sistema de infra-estrutura urbano-portuária existente e a logística de transporte de cargas como 'vetores estratégicos' permanentes de sua ocupação. Eixos viários e ferroviários (E.F.Vitória-Minas e E.F.Centro Atlântica) atravessam sua área, de modo interligado ao complexo portuário concentrado da Grande Vitória (Portos de Vitória, Tubarão e Praia Mole), rearticulando constantemente o interior da malha urbana, por intermédio da dinâmica dos terminais do Porto de Vitória – detidamente os situados no município de Vila Velha – e das áreas de atividades retroportuárias de Cariacica e Vila Velha.

A alteração dessa dinâmica gera, quase sempre, sérios impactos ambientais, levando o território à exaustão e ao esgotamento das condições de vida nessas localidades. A redução dos impactos em ambiente urbano desta natureza, somente ocorre quando a rentabilidade dos investimentos não mais prevalecer neste território, deslocando-se para outro. Qual o novo lócus que vem sendo preparado para o deslocamento das atividades portuárias e retroportuárias de Vila Velha e Cariacica, quando as potencialidades econômicas deste território forem esgotadas para esses fins? O que vem sendo previsto para reestruturação urbana do território no âmbito de sua reconversão integrada aos moldes dos padrões institucionais de revitalização urbana? As pistas podem ser intermediadas pelos indicadores do 'Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos de Vitória e Barra do Riacho' (PDZP 2001), tanto na previsão de ampliação de áreas portuárias por grandes aterros, anexados ao setor portuário continental do Porto de Vitória, em Vila Velha, como na aposta de uma situação futura, de esgotamento gradual e limitação física desse território, com previsão de seu deslocamento para o norte do Estado, em função do mega Plano de Expansão de Portocel, em Barra do Riacho, município de Aracruz, vide ilustração do projeto de expansão. Por fim, ainda nos termos do PDZP 2001, destaca-se a recomendação de estudos de viabilidade de revitalização urbana via ação entre a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e a Prefeitura Municipal de Vila Vela (PMVV) de parcela da área frontal ao Museu da Vale do Rio Doce, junto ao território do atual Terminal de Granel Líquido, a ser transferido futuramente do local.



Plano de Expansão Portocel
Fonte: PDZP 2001



A lógica da dinâmica das atividades portuárias sempre foi internacionalizada e de locação territorial estratégica, promotora das alterações de posicionamento de suas instalações e serviços, no interior do território nacional, regional e local. O que é novo nesta dinâmica e incide na plataforma territorial sul da Grande Vitória, é o recente processo de privatização das instalações portuárias, ocorridas no início da década de 90. As diretrizes para expansão dessas instalações no Estado, ainda sob a ótica do 'Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos de Vitória e Barra do Riacho' (PDZP 2001) indicam como a tendência de containerização de cargas do transporte marítimo de âmbito internacional e o aumento do porte dos navios, reorganizam a dinâmica portuária em todos os seus níveis de escala - mundial, nacional, regional e local - especialmente, no que tange a projeção/ previsão de cargas. Abandona-se a projeção estatística de movimentação de cargas dos anos anteriores como referência de previsão de cargas, que passa a resultar da capacidade de competição e negociação entre os agentes operadores das instalações privatizadas - titulares, exportadores, importadores e armadores - para realização de investimentos, em expansão e melhoria dos terminais portuários e infra-estruturas de apoio retroportuário, visando sempre atração de novas cargas.

240

Evolução da Carga Containerizada

Fonte: Pdzp 2001

	1997	1998	1999	2000	2001
Carga Containerizada	477	500	542	592	628
Carga não Containerizada	440	462	467	469	474

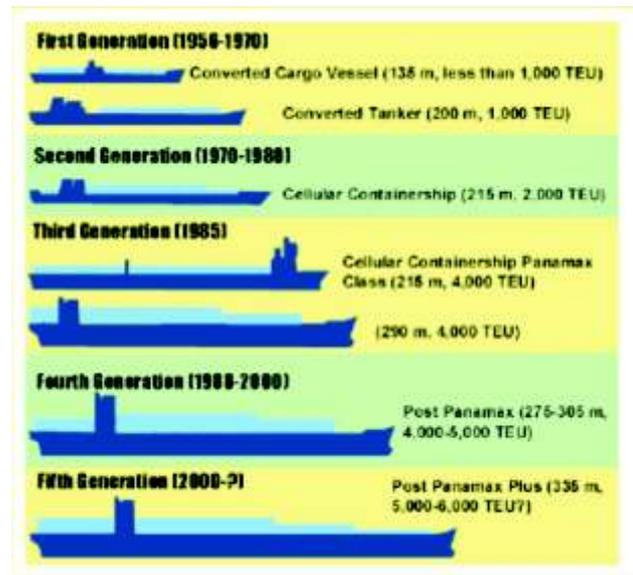
Source: Dreyer Shipping Co.Ltd, partially derived from UNCTAD



Evolução da Carga Containerizada

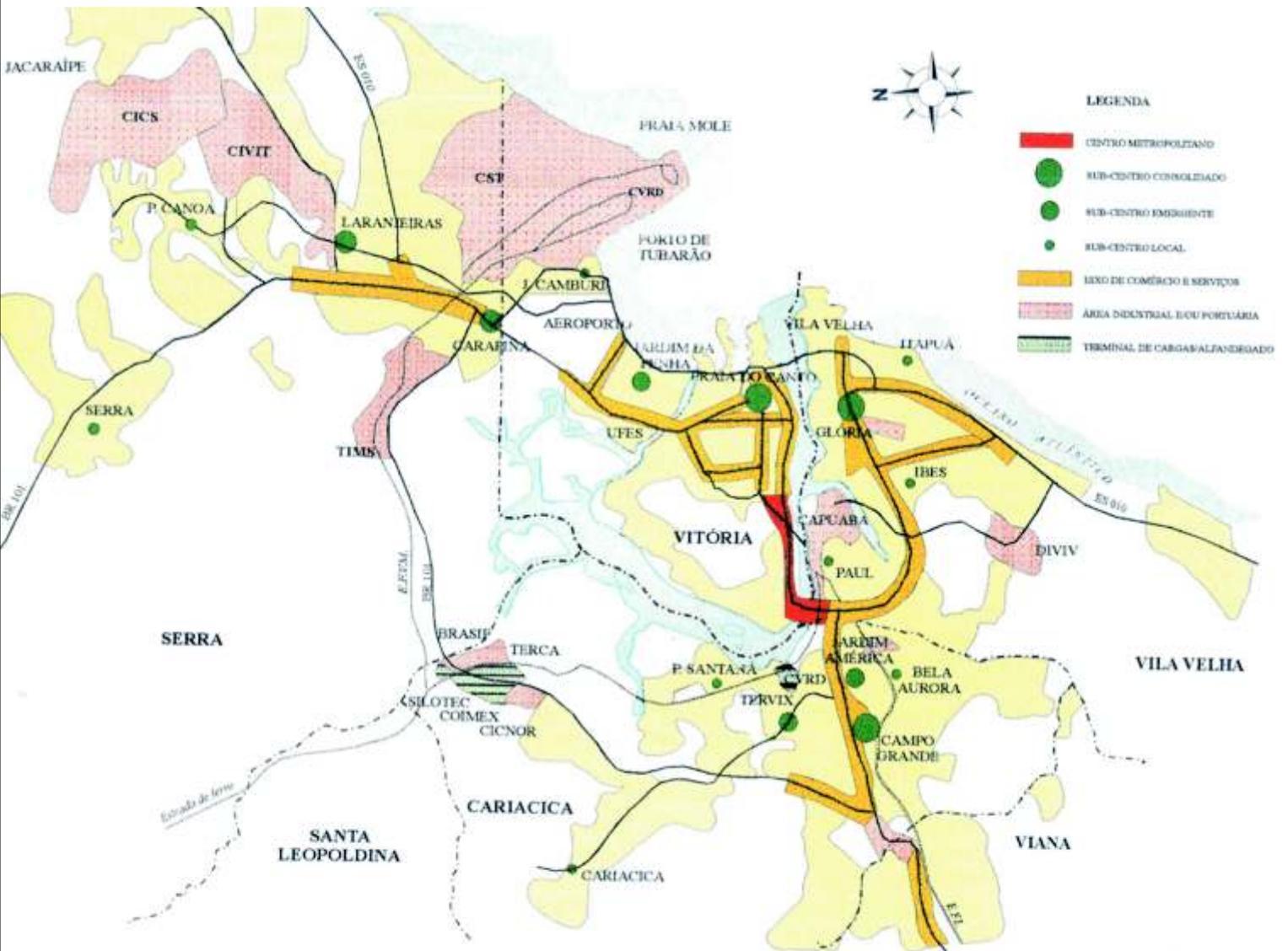
Fonte: Pdzp 2001

-
-
-
-



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

Nos termos do 'Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana da Grande Vitória' (PDTU 2001) e do 'Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos de Vitória e Barra do Riacho' (PDZP 2001) há amplas perspectivas de incremento do sistema de logística e infra-estrutura de transporte de cargas conjugado a movimentação portuária. Em especial, pela efetivação da proposta da Ferrovia Litorânea Sul do Espírito Santo, em conexão com o Porto de Ubu operado pela Samarco Mineração, no município de Anchieta, bem como construção das estradas de interligação do Porto de Capuaba à BR-101 Contorno e a BR - 262 (corredor leste oeste). Além da proposta de duplicação da BR-101 em seu trecho de contorno da região metropolitana (corredor norte sul). Destaca-se que o eixo dessa rodovia federal atravessa o Espírito Santo no sentido sul (RJ) - norte (Ba), articulando a rede de rodovias federais e estaduais pavimentadas que atendem a todo o complexo portuário da costa do Estado. A intensificação do processo de metropolização da Grande Vitória gerado pelos Grandes Projetos que alavancaram o desenvolvimento industrial do Estado em fins dos anos 60, redefiniram nos anos subsequentes, a lógica de implantação das novas bases industriais da região metropolitana. A implementação do Centro Industrial de Vitória (CIVIT), a instalação do Porto de Tubarão, da Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST) e das usinas de pellets de minério de ferro da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) gerou o deslocamento da atividade industrial para a região norte da Grande Vitória e o gradativo processo de desindustrialização da região sul. O município de Serra ao norte e o de Cariacica ao sul, configuram os pólos territoriais dominantes do processo de deslocamento industrial ocorrido na região da Grande Vitória.



Fonte: CDC - Companhia de Desenvolvimento de Cariacica

Recentemente implantadas, na segunda metade dos anos 90, as Estações Aduaneiras de Interior (EADIs) COIMEX, SILOTEC e TERCA dry port - ampliaram o quadro das áreas de infra-estrutura de apoio às atividades portuárias situadas no município de Cariacica, que em conjunto com grandes áreas retroportuárias utilizadas para armazenagem e movimentação de cargas, modificam cada vez mais a dinâmica urbana de seu território. As instalações retroportuárias podem estar localizadas em áreas contíguas ou não ao porto, podendo funcionar como simples depósito de cargas ou terminal alfandegado. Esse último possui representação da autoridade aduaneira, exercida pela Receita Federal, por meio de controle fiscal in loco. Prevalece no critério de escolha das áreas para instalação de atividades retroportuárias, a logística de transportes servida por sistema multimodal de ferrovia, rodovia, porto e aeroporto.



No contexto atual, a especificidade funcional do município Cariacica de pólo de atividades de comércio e serviços retroportuários, indica o vínculo de seu perfil produtivo urbano com o sistema de transportes de cargas, articulado pelos terminais de carga e unidades de armazenagem, integrado à movimentação portuária do complexo portuário concentrado na Grande Vitória (Vitória, Tubarão e Praia Mole). O Porto de Vitória delimita o entendimento desse sistema pela proximidade e situação limítrofe ao município de Cariacica. No passado, o sistema de transporte de cargas e as atividades portuárias intervieram na configuração urbana da Grande Vitória e determinaram o comércio exterior como principal via de crescimento econômico do Estado. Atualmente, o município de Cariacica propriamente, sob essa mesma ótica, configura-se como significativa área de tendência para atração e direcionamento de investimentos voltados para as atividades retroportuárias.

Galpões de reparo de vagões ferroviários, adaptação de carroceria de caminhão, oficinas mecânicas, depósitos e armazéns de distribuição de cargas, abrigam parte das atividades de serviços de apoio rodoviário e ferroviário de Cariacica. São serviços que caracterizam o município desde os primórdios de sua ocupação, entretanto, o que é recente e em constante ampliação – no interior e periferia da malha urbana – são as já mencionadas infra-estruturas de armazenagem de apoio à logística de comércio exterior. Em síntese, são as extensas áreas operacionais vinculadas à dinamização dos fluxos de cargas escoadas pelos portos do complexo concentrado da Grande Vitória, que oferecem sustentação ao aumento da capacidade do sistema portuário em atender a novos mercados do comércio internacional, mediante a diversificação de produtos. O que requer, sob a ótica do agenciamento portuário, além do reaparelhamento e ampliação da infra-estrutura dos portos, a simplificação das operações, efetivando uma logística de transportes de operação multimodal competitiva tempo, tarifa e segurança em resposta às exigências solicitadas por cada tipo de carga.

Dentre as principais áreas operacionais ocupadas por armazéns/ terminais retroportuários, destacam-se os depósitos de cargas do município de Cariacica, em sua maioria situados em área da CVRD, entre as localidades de Porto de Santana e Porto Velho, as margens da baía de Vitória. Esses depósitos de carga constituem-se em armazéns/ terminais retroportuários utilizados por um conjunto de empresas em parceria com a CVRD (SAEX, TOREX, TCG, Pedreiras do Brasil, entre outras), servidos diretamente pelo modal ferroviário da EFVM. Na proximidade deste trecho, situa-se o terminal interportuário de cargas da TERVIX, que funciona como entreposto aduaneiro. Observa-se que ao longo do tempo, a CVRD sempre especulou a ocupação dessa área por meio de projetos de grande porte, que não o de parcelamento de pequenos lotes, o que manteve um padrão de parcelamento do solo próprio ao uso retroportuário atual.

Por intermédio das atuais áreas operacionais de atividades retroportuárias, no contexto da malha urbana e ferroviária de Cariacica, se reconhece processos similares de ocupação urbana ocorrido em décadas anteriores. Um exemplo imediato remete aos anos 40, época em que a estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) viabilizou a implantação da Companhia Ferro e Aço de Vitória (COFAVI) no bairro de Jardim América.

Desativada no início dos anos 90, atualmente a Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira funciona em parte de suas instalações, adquirindo total controle da empresa sob nova denominação, Usina Siderúrgica da Grande Vitória (USGV). Em tempos recentes, os depósitos e os terminais de cargas supramencionados, foram acoplados a essa mesma ferrovia, em áreas da CVRD e as margens da rodovia BR-101 Contorno -as EADIs - seguindo a mesma estratégia da logística de intermodalidade de transportes, com ênfase na infra-estrutura rodoviária, ferroviária e portuária. Atualmente, além das EADIs no município de Cariacica, a implantação do Terminal Industrial e Multimodal da Serra (TIMS), situado na região norte da Grande Vitória, reforça a configuração do dinâmico eixo de infra-estrutura de transporte multimodal, implantado às margens da BR-101 Contorno.

Observa-se assim, que a “vocação” do município de Cariacica de espaço retroportuário estratégico, vem sendo construída por diversos agentes políticos e econômicos, capazes de viabilizar a implantação de novas plantas industriais, a reboque da dinamização da logística de transportes e do sistema infra-estrutural existente e em ampliação.

Soma-se o fato de Cariacica ser servida por um sistema intermodal de transporte de cargas interligado ao Porto de Vitória (Cais de Capuaba em Vila Velha) e ao Porto de Tubarão (no norte de Vitória). A continuidade desse sistema, como já dito, é prevista no ‘Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana da Grande Vitória’ (PDTU) na concretização do projeto da Ferrovia Litorânea Sul, com ramal ferroviário até o Porto de Ubu, em Anchieta, interligado a EFVM em Cariacica, no bairro de Flexal. O mesmo plano propõe, pelo lado oeste de Vitória, a construção de novas vias expressas e túnel Corredor Oeste de articulação metropolitana, interconectadas a proposta de quarta ponte de ligação entre Cariacica e Vitória, denominado Corredor Metropolitano Central Expresso. Nesse corredor é previsto dois ramais em Cariacica, um ligando a ponte à BR 101 Contorno, e outro à BR 262. Soma-se a isso, a proposta do Corredor Leste-Oeste de conexão entre Cariacica e Vila Velha e a duplicação da BR 101-Contorno, principais diretrizes de equacionamento dos ‘nós’ estruturais do sistema viário metropolitano da Grande Vitória, inseridas na malha urbana de Cariacica.

245

Não há dúvidas de que o complexo portuário concentrado da Grande Vitória funciona como pólo estratégico de invejável vantagem econômica e locacional para a atração de investimentos da região metropolitana. Destaca-se a presença de grandes áreas vazias no território urbano de Cariacica próximo as áreas portuárias de Vila Velha, o que reforça o potencial estratégico da logística desse complexo e de suas áreas de reservas. São áreas de fácil conexão e integração territorial de transporte intermodal, por meio de expansão no sentido sul, especialmente se interligadas ao ressurgimento e crescimento do Corredor de Transportes CentroLeste. Entretanto, a mesma dinâmica econômica gerada pela movimentação desse complexo portuário, impulsiona a geração de distorções de outras ordens - urbana e social - fortemente visíveis na configuração física e ocupação territorial de Cariacica. Resultando no agravamento da pobreza urbana, na progressiva queda das condições de urbanidade, no aumento da violência e das situações de tensão social.

A formação da malha urbana de Cariacica majoritariamente constituída de loteamentos populares - não se definiu como expansão de sua sede histórica, situada ao longo da rodovia José Sette (ES-080), antiga via de acesso a Santa Leopoldina. A sede da cidade - núcleo de sua ocupação original - se manteve isolada até a década de 80, com uma dinâmica produtiva essencialmente rural. Somente quando a configuração urbana da cidade vinha sendo definida em função de intensa expansão populacional, decorrente do processo de metropolização expansivo da Grande Vitória, a antiga sede passa a ser incorporada à malha urbana de escala metropolitana. A década 50 é marcada pela implantação da BR 262, que mais tarde, junto à pavimentação da rodovia ES 080 e a abertura da BR 101 nos anos 70, configuram os eixos de estruturação urbana de Cariacica, formado pelas ocupações rarefeitas dos loteamentos populares. Ressalva-se que outrora, o papel de vetor

246



indutor de ocupação urbana da cidade foi desempenhado pelas ferrovias E.F. Vitória Minas e E.F. Centro Atlântica. Isso a partir da década de 40, formando um conjunto de bairros distantes do núcleo original da cidade e próximos do núcleo central de Vitória. Nos anos 80, novos loteamentos populares foram preenchendo os buracos – vazios urbanos produzidos nas décadas anteriores. Com traços comuns e típicos de áreas de expansão urbana periférica de diversas cidades brasileiras, a maioria dos loteamentos se caracteriza pela diversidade, desarticulação e descontinuidade entre os traçados; pela produção de vazios continuamente preenchidos com o prolongamento sem critério do parcelamento do solo; pela ausência de equipamentos públicos; pela precariedade da infra-estrutura urbana de saneamento básico; entre outras características. Em suma, os loteamentos registram a condição de pobreza em que se encontra a maioria dos bairros de Cariacica, resultantes de um longo processo de abandono social e de ausência de políticas públicas de urbanização. São notórias a carência de infra-estrutura urbana e social nos bairros, a precariedade dos serviços de saúde, educação e habitação, a ausência de esgotamento sanitário e o impacto ambiental. É grave a outra face do funcionamento desse potente complexo portuário e retroportuário no agenciamento do espaço urbano de Cariacica.

Pelo exposto, existem grandes vazios intersticiais terras vagas – a serem rentabilizados pela expansão da logística de transportes no território urbano de Cariacica, visando otimização das operações portuárias de comércio exterior e do transporte de cargas rodoferroviário, que em parte já são utilizados como zona retroportuária operada majoritariamente pela CVRD. Isso tende a permanecer como locus de manutenção de áreas de reserva da empresa até o momento de deslocamento e conseqüente esgotamento das vantagens até então obtidas. Garantindo assim a própria instabilidade produtora desta dinâmica, por sua vez, condicionada aos territórios infraestruturados disponíveis, bloqueando ou suscitando o desenvolvimento urbano local. Não por acaso, frente ao recente impasse da CVRD com a Prefeitura Municipal de Cariacica (PMC) e comunidade local, no destino para essa área (antiga sede administrativa da CVRD e imediações) em parte já ocupada com uso dos terminais de carga e como área de apropriação social de lazer da população, atualmente a PMC com o patrocínio da CVRD por meio do programa 'Cidade Vale Mais' – desenvolve o Plano Estratégico de Cariacica, com previsão de conclusão para agosto de 2003.

Por fim e por ora, uma pergunta se impõe: Cariacica é uma cidade retroportuária para quem? E até quando? De modo análogo, numa parada arbitrária, aplica-se uma série de perguntas similares ao campo ampliado da plataforma territorial sul da Grande Vitória: trata-se de região de "vocaçã" portuária, retroportuária e industrial? Ou de "vocaçã" turística recreativa? Ou de todas as anteriores? Ou de nenhuma das anteriores? Ou são apenas espaços que interligam lugares isolados e desprivilegiados em sua relativa autonomia, a mercê dos processos globais de reestruturação e reterritorialização econômica e urbana das cidades contemporâneas?