

VIAS E PORTOS: IMPACTOS TERRITORIAIS DO SUPORTE LOGÍSTICO RODOVIÁRIO DOS SETORES PORTUÁRIO E INDUSTRIAL DA GRANDE VITÓRIA (ES)

Lucas Barata Wingler

Programa de Pós-Graduação em Geografia - Universidade Federal do Espírito Santo (PPGG-UFES)

lucaswingler@gmail.com

Martha Machado Campos

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo - Universidade Federal do Espírito Santo (PPGAU-UFES)

marthamcampos@hotmail.com

RESUMO:

As recentes transformações no espaço geográfico do estado do Espírito Santo fomentadas pelo incremento dos setores portuário e industrial, se traduzem de fato na formação do denominado território corporativo, resgatando expressão crítica recorrente em estudos urbanos e regionais. Os investimentos nas redes de infraestrutura de escoamento da produção são determinados sobretudo para o atendimento do setor de petróleo e gás no Espírito Santo, que tem os portos como bases reprodutivas. Entre os investimentos em transporte e circulação de cargas, o principal direcionamento é dado as obras rodoviaristas, priorizando o trânsito de cargas pesadas entre os polos industriais e as áreas portuárias na Região Metropolitana da Grande Vitória. Este estudo busca o entendimento da articulação vias-portos, mediante cenário previsto com a implantação dos eixos viários da Rodovia Leste-Oeste e BR-447 e seus impactos nos territórios em que estão inseridos.

Palavras-chave:

Suporte logístico. Rodovias. Atividades retro portuárias.

GT – 1: “Reestruturação urbana e econômica na produção do espaço: agentes e processos”

1 INTRODUÇÃO

Os processos da macroestrutura econômica mundial produzem reações e efeitos que transformam profundamente as cidades e as relações que são estabelecidas com os territórios intra-urbanos na atualidade. A chamada globalização no mundo contemporâneo possui, nos termos de Ferreira (2016, p. 24), um núcleo gerador de energia, cujo combustível é a associação entre o poder político e econômico, estimuladas pelas tecnologias de informação e comunicação. Afirma-se assim, que a globalização agindo de inúmeras maneiras em distintos pontos do planeta, acaba por alterar a organização interna das cidades, no âmbito da produção capitalista do espaço (HARVEY, 2005).

Compreendendo a globalização como um ‘processo dialético ambivalente’, a movimentação das mercadorias, dos capitais, de moedas, das pessoas e das informações no espaço geográfico é permanentemente expandida e acelerada, ao passo que as infraestruturas espaciais relativamente fixas e imóveis são geradas, reconfiguradas e/ou transformadas para permitir esse movimento expandido e acelerado (BRENNER, 2010, p. 540). Embora haja o entendimento de que a globalização se produza somente pela expansão geográfica do sistema capitalista, ao qual ela está intrinsecamente alinhada, é por meio dos modos de acumulação do capital que são construídas infraestruturas territoriais de larga escala (ferrovias, rodovias, portos, canais, aeroportos, redes de informação e instituições estatais) que permitem uma circulação progressivamente mais rápida do capital¹. Sassen (1998, p. 11) explica que o sistema econômico internacional já existe há muito tempo e a economia mundial há muitos séculos, contudo, o panorama atual difere-se principalmente por dois fatores. O primeiro deles constitui a formação de espaços transnacionais, nos quais se desenvolvem atividades econômicas com a gestão pública exercendo papel mínimo e diferentes dos papéis que exercem no comércio mundial. O outro fator é a localização dos espaços transnacionais - os territórios nacionais -, que são geridos pela soberania dos Estados-nação. É exatamente esse fato que define a atual fase da economia mundial. A relação transnacional-nacional-local permite que o capital transite com maior facilidade, dando origem a formas específicas de articulação entre áreas geograficamente distintas e seus respectivos papéis de atuação na economia mundializadas (SASSEN, 1998).

A alta capacidade de mobilidade do capital permeia e promove a instalação de empreendimentos, acarreta demanda por formas de produzir que são necessárias para gerenciar, controlar e prestar

¹ BRENNER, 2010, p. 541.

serviços a nova organização de finanças e da indústria (SASSEN, 1998). No âmbito local deste estudo, adicionados aos efeitos produzidos pelos processos que culminam na metropolização da RMGV², entram ainda em cena, as implicações causadas pela propagação de atividades industriais-portuárias por todo o litoral, impactando diretamente a vida cotidiana dos lugares.

A influência e as ações de ideias globais atuando em escalas locais tornam-se perceptíveis por todo o litoral do Espírito Santo. Tal como posto por Fim (2015, p.127), a exemplo da grande quantidade de projetos portuários, retro portuários (ou seja, não-limítrofes ao mar), de minero-siderurgia e de suporte logístico previstos para implantação deste sistema. Com ênfase nos municípios de Aracruz, São Mateus, Anchieta e Presidente Kennedy, esses grandes empreendimentos são predominantemente promovidos por corporações empresariais, encontram ampla permissividade e conivência por parte das gestões estaduais e municipais. Ferreira (2016, p. 26) ilustra que a partir do início da década de 2000:

As lógicas explicitadas sobre a produção e reprodução do espaço e sobre a gestão do território, em tempos de globalização, mantêm forte similaridade com os processos de gestão e reconfiguração territorial que estão sendo experimentados no estado do Espírito Santo (...). Desse modo, a intensificação da implantação/previsão de investimentos econômicos de grande porte, principalmente nos setores de petróleo e gás natural, minero-siderurgia e logística portuária, ao longo do litoral capixaba, têm se articulado com a implementação de instrumentos de planejamento e gestão do território que vêm sendo adotados no estado.

Assim, o ideário global encontra consonância nos planos e instrumentos de planejamento e gestão do território capixaba. Um destes instrumentos, o Plano de Desenvolvimento “ES 2030”, lançado em 2013 na gestão de Renato Casagrande (2011-2014), tem por meta lidar com “o desafio de formular um pensamento novo e definir metas mais ambiciosas para o crescimento estadual”. A elaboração do ES 2030 foi fortemente balizado pela intervenção do grupo ONG Espírito Santo em Ação³, cuja base mantenedora envolve empresas de ramos variados (alimentação, transportes,

² A Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV) é composta pelos municípios de Cariacica, Fundão, Guarapari, Serra, Viana, Vila Velha e Vitória e foi instituída oficialmente em 1995.

³ A ONG Espírito Santo em Ação é uma organização empresarial fundada em 2003 (RAINHA, 2012, p. 79) cujo principal foco é, de acordo com Ferreira (2016, p. 323) “ser um dinamizador dos interesses privados e interlocutor

comunicação, comércio exterior, educação e mineração) e atuantes em escala tanto regional, quanto nacional e internacional (destaque para: ArcelorMittal, Vale, Fibria e Samarco Mineração) (FERREIRA, 2016, p. 323).

Duas das principais potencialidades explicitadas pelo ES 2030 são o setor que conjuga petróleo e gás natural e a melhoria da infraestrutura logística, de modo que se forme uma “plataforma logística hierárquica e espacialmente distribuída” (ESPÍRITO SANTO, 2013). Sobre a infraestrutura logística, o plano expressa o seu “desejo” pela “configuração de plataformas logísticas, integrando rodovias, ferrovias, aeroportos, portos e centros de distribuição” e a superação do “desafio da mobilidade urbana e das estratégias de ocupação do solo”⁴, evidenciando a importância das microrregiões na área da influência da BR-101 e BR-262 para alavancar “a abertura de fronteiras de produção”⁵. Com base nesses pressupostos, pretende-se com esse artigo contribuir com estudos acerca da relação entre projetos infraestruturais inseridos dentro da lógica global-local e seu papel ativo na modificação dos territórios locais. Com efeito, toma-se por objeto de estudo, a implantação de dois eixos rodoviários - a Rodovia Leste-Oeste e a BR-447 - caracterizados como novos eixos de expansão da interiorização das atividades portuárias da região da Grande Vitória⁶, atuando como vias de suporte logístico dos setores portuários e indústrias da região.

Diante da problemática exposta, considerando que as referidas vias tratam de projetos de eixos de dinamização da circulação de cargas em atendimento às demandas das áreas portuárias da Grande Vitória, tem-se a perspectiva de que essas vias configurem novos vetores de dispersão urbana, e conseqüentemente de valorização das terras adjacentes⁷. Soma-se a isso, o incremento da interiorização das atividades portuárias e retro portuárias por meio da instalação dos atuais Portos Secos, nos moldes das antigas Estações Aduaneiras de Interior -EADIs (FIM, 2015). Destaca-se que em dezembro de 2018, ambas as vias ainda estavam incompletas, tendo estágio mais avançado nas obras da Rodovia Leste-Oeste. Em vista disso, a reflexão deste trabalho se estrutura em dois

destes com o Poder Público. Neste sentido, a organização atua menos como agente econômico direto e mais como formuladora de uma agenda substantiva, buscando elevar o empresariado como um ator político com propósitos e um projeto de desenvolvimento para o estado”.

⁴ ESPÍRITO SANTO, 2013, p. 92.

⁵ Ibidem, p. 53.

⁶ A região da Grande Vitória constitui fração de área central da RMGV, sendo composta pelos municípios de Cariacica, Serra, Viana, Vila Velha e Vitória, por constituírem sobretudo área conurbada por processos de urbanização similares, a despeito da brutal desigualdade sócio econômica entre os municípios citados.

⁷ Informações coletadas pela mídia local, pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT e Instituto Estadual de Meio Ambiente - IEMA.

pontos de análise, a saber: caracterização da relação estabelecida entre as atividades portuárias e sua *hinterland* (Grande Vitória), com ênfase nos processos experienciados a partir da década de 1990; e abordagem sobre as vias mencionadas - Rodovia Leste-Oeste e a BR-447 -, investigando o modo em que tais projetos e obras são alinhados a atividade portuária e industrial do ES, bem como os impactos produzidos no tecido territorial dos municípios atravessados pela implantação de ambas as vias.

2 ESTÁGIOS ESPAÇO-TEMPORAIS DAS ATIVIDADES PORTUÁRIAS DA GRANDE VITÓRIA

As atividades portuárias da Grande Vitória podem ser pontuadas em três estágios, em consonância com FIM (2015, p. 76) tem-se:

- (1) “A gênese do porto (fins do século XIX-1940): dos Cais ao Porto de Vitória”, compreende a evolução dos diversos cais na capital para a formação do Porto de Vitória, no âmbito do Cais Comercial, em Vitória;
- (2) “A expansão do sistema portuário (1940-1990): do Cais do Atalaia ao Complexo Portuário de Tubarão” inclui a ampliação da atividade portuária para Vila Velha, município vizinho, com a criação do Cais do Atalaia e, posteriormente, com a formação do Porto de Tubarão, em área distanciada do núcleo urbano consolidado de Vitória, para operações de minério de ferro; e
- (3) “A regionalização portuária (1990-2014): das EADIs ao Porto de Águas Profundas” trata da evolução da atividade portuária, a partir dos anos 1990, com a criação das retroáreas portuárias no município de Cariacica, até o período atual, no qual permanece o incremento do porto, tais como a reformulação do Cais Comercial do Porto de Vitória e a previsão de criação do Porto de Águas Profundas (PAP) na Grande Vitória.

Siqueira (1980, p. 37) destaca que o Porto de Vitória, até o final do Império, era um “simples cais de madeira”, mas o “melhor da província”. Possuindo um movimento comercial bastante limitado, a navegação era apenas direcionada para o Rio de Janeiro e para a Bahia e somente em 1881 alguns navios estrangeiros começaram a ancorar ali. Siqueira (1980, p. 39) pontua ainda, que a elite local há muito almejava transformar o porto em “uma grande praça comercial, com navegação direta

para o estrangeiro, prevendo uma posterior independência do porto do Rio de Janeiro”. O aumento da demanda pelo café, a partir de 1870, iniciava uma dinamização econômica na província, apesar de enfrentar obstáculos para sua ampliação, como uma melhor comunicação viária entre as regiões produtoras e os locais de exportação, o que causava dificuldade em seu escoamento.

Já no início do século XX, o ideário de modernidade proveniente da Europa inspira os gestores a promover transformações urbanísticas buscando uma maior adequação sanitária e ampliação da infraestrutura básica, como distribuição de água, esgoto e energia elétrica. Segundo Sorte (2016, p. 90), devido a característica portuária de Vitória, o seu processo de modernização objetivou não somente a modernização e a higienização da cidade, mas também a “promoção de condições para a expansão do Porto, visando atender a economia agroexportadora”. Em 1910, inicia-se a expansão do porto pela Companhia C.H. Walker & Co. Ltd., determinada pelo aumento considerável do volume de exportação do café no Espírito Santo (SORTE, 2016, p. 91). Na década de 1940 há uma diversificação da comercialização no Porto de Vitória, devido ao incremento do minério de ferro, proveniente de Minas Gerais e extraído pela antiga CVRD - Companhia Vale do Rio Doce –, atual Vale. Contudo as condições infraestruturais não são totalmente adequadas para a movimentação de minério, assim, o Cais da Atalaia é instalado do outro lado da baía, na base de morro de mesmo nome, no município de Vila Velha. Cabe indicar, que devido sua estrutura geomorfológica, a encosta natural proporciona uma localização ideal de sustentação dos silos para armazenagem do minério de ferro e a altura da elevação é aproveitada para a chegada dos vagões dos trens às embocaduras superiores dos silos (FIM, 2015; SIQUEIRA, 1994).

A partir daí, outras atividades são desenvolvidas, tais como terminais para descarregamento e armazenamento de derivados de petróleo e estruturas especializada na exportação de minério fino (SIQUEIRA, 1994). Ainda segundo Fim (2015, p. 106), a construção dos terminais portuários de Vila Velha inicia o primeiro ciclo de expansão das atividades do porto além de seu núcleo primitivo. As contínuas expansões portuárias geram intensas mudanças territoriais, entre elas os aterros, a supressão de áreas naturais e as interferências visuais nos elementos naturais da área, a exemplo do Morro do Atalaia, alterado para abrigar as estruturas de descarregamento de minério de ferro (FIM, 2015, p. 107).

Desta forma, ocorre, paralelamente ao crescimento do Porto de Vitória, o aprimoramento das condições dos transportes ferroviário e rodoviário e sucessivas expansões de sua *hinterland* (SORTE, 2016, 103). Em 1963, começa a ser edificado em Vitória para atender à demanda de

exportação de minério de ferro, o Terminal de Tubarão, em área externa e distante da mancha de ocupação urbana da época. Assim, cria-se um novo vetor de expansão urbana tanto para Vitória, quanto para a modernização do setor industrial estadual. A localização do sítio foi escolhida por questões técnicas e logísticas, considerando que o estuário onde estava situado o Porto de Vitória não comportava calado dos navios de grande porte nem o volume das exportações (SIQUEIRA, 1980). Conforme dito amplamente pela literatura especializada local, o declínio do setor primário como base produtiva do Espírito Santo impulsiona migração da estrutura econômica vigente, para industrialização com a implantação dos chamados Grandes Projetos voltados principalmente para a exportação: Companhia Siderúrgica de Tubarão (1983); Aracruz Celulose (1978) e Samarco Mineradora (1977). Em consonância com tais projetos, a Br-101 e a BR-262, duas das principais rodovias do Espírito Santo são construídas, bem como a duplicação da Ferrovia Vitória-Minas (SIQUEIRA, 1994). Sobre isso, Cruz (2010, p. 81) explica:

A presença dos portos e da atividade exportadora de minério viabilizaram a implantação de uma moderna infraestrutura econômica em torno da Grande Vitória, apoiada também na modernização e requalificação da infraestrutura de transporte, promovida pelo Governo Federal, das quais se destacam a BR-262 e da BR-101. Com a ampliação do alcance terrestre, novos formatos de portos foram implementados e estes passaram a apresentar uma dependência maior do entorno no qual se inserem. Desde a década de 1970 tem sido reforçada a importância do território metropolitano da Grande Vitória como interface entre áreas produtivas locais e as movimentações globais. A diversificação portuária na Grande Vitória é ampliada na década de 1970 (...).

Em associação, as estruturas portuárias em Vila Velha são ampliadas em 1973, com a construção do Cais de Capuaba, inaugurado em 1985, abrigando instalações de silagem e frigorificação (SIQUEIRA, 1994). Sua organização se dá em dois terminais: o TVV (Terminal de Vila Velha), o único do Estado especializado na movimentação de contêineres; e o CPVV (Terminal da Companhia Portuária de Vila Velha), conforme a mesma autora. Neste contexto, a implantação dessa gama de empreendimentos industriais e portuários alinhados ao comércio global e próximos à capital ocasiona o agrupamento das atividades produtivas na região de influência de Vitória, gerando alto poder de atração populacional e rápido processo de urbanização, que se estende as

idades vizinhas de Cariacica, Serra e Vila Velha, dando início ao processo de conturbação da região da Grande Vitória.

Fim (2015, p. 112) explica que:

Entretanto, se por um lado, esses investimentos foram notáveis para o processo de crescimento econômico capixaba, principalmente da Grande Vitória, por outro lado, cabe considerar seus efeitos negativos. A concentração desses projetos nessa região, com a expectativa de mão de obra, impulsionou o aumento populacional, com conseqüente crescimento do nível de pobreza local e de ocupação informal. Nas palavras de Campos (2004), o processo de industrialização da Grande Vitória não foi compatível com o de urbanização.

A localização desse complexo portuário nas margens da baía da Vitória e ao norte da capital produziram uma forte concentração de suportes logísticos articulada com estruturas produtivas de alcance global e circulação rodoviar e ferroviária, se expandindo e conformando nova territorialidade denominada arco metropolitano⁸. Segundo Campos (2004, p. 138 e 139):

(...) a implantação dos Portos Secos (antigas Estações Aduaneiras de Interior – EADI), dos Terminais Retroportuários Alfandegados (TRA), e dos condomínios de logística integrada (...), configura e concentra a maior parte do *território econômico* dos portos marítimos no interior da malha urbana. São grandes áreas operacionais de agenciamento de polos de comércio e serviços retroportuários, regidos sob a ótica da gestão empresarial de otimização da logística e armazenagem de apoio ao comércio exterior, e da não catalisação das relações sociais locais. Identifica-se, assim, nova territorialidade interurbana, denominada *arco metropolitano*. Situado entre os portos marítimos e secos da Grande Vitória, o arco metropolitano é caso exemplar de configuração territorial decorrente das transformações dos dispositivos industriais e logísticos

⁸ O aprimoramento do conceito arco metropolitano “(...) se deve ao contexto da pesquisa ‘MG-ES: Um Sistema Infraestrutural’, na ocasião de Workshop realizado na UFMG: Belo Horizonte (MG) e UFES: Vitória (ES), em abril de 2004. Projeto de Intercâmbio Interinstitucional entre UFES e UFMG, Arte/Cidade e IaaC (Instituto de Arquitetura Avançada da Catalunha/Espanha), (...)” (Campos, 2004, p. 213).

vinculados à lógica econômica das exportações e articulações das grandes empresas multinacionais. Apresenta ocupação urbana descontínua e fragmentada no território local, atravessa as cidades de Vila Velha, Cariacica, Serra e Vitória, delimita um circuito/corredor de ligação rodoferroviária entre os portos secos e marítimos da região metropolitana da Grande Vitória. Caracteriza-se, sobretudo, como territorialidade local a serviço da macroescala global do comércio internacional. Não institui redes de catalisação social local, e, sim, territorialidades intermitentes de exclusão e de enclave econômico. [...] um *arco de desenvolvimento*, estruturado pela dinâmica de intermodalidade da infraestrutura de transportes integrada à logística e à tecnologia de informação avançada. Funciona como polo de incentivo a *ilhas de consenso* ou *arquipélagos*, caracterizadas como territorialidades locais de alcance global [...] os sistemas e fluxos globais engendram a lógica produtiva do arco metropolitano, pautada, sobretudo, na desintegração do território local, no incremento da rede infraestrutural, na transformação da distância geográfica pela diminuição econômica e na sinergia corporativa empresarial quanto aos investimentos em áreas especializadas (do global ao local e vice-versa) (CAMPOS, 2004, p. 138-139).

Sabe-se ainda, que a atual configuração portuária da Grande Vitória é resultado dos processos de intensificação da globalização da economia e da abertura econômica do país, respectivamente nas décadas de 1980 e 1990. Desse modo,

(...) a função técnica e logística dos portos, se sobrepõe com mais intensidade ao território e desvincula-se, em definitivo, dos processos de planejamento urbano, como ocorreu no início e meados do século XX. Em síntese, ambos os processos potencializam o agenciamento do território urbano e metropolitano em tela, como campo de operação de dispositivos infraestruturais de alcance global, devido, sobretudo ao arranjo operacional da tríade porto, indústria e logística (FIM, 2015, p. 120 e 121).

Com o crescimento do comércio exterior, a reorganização territorial da região metropolitana se acentua a partir da abertura comercial brasileira iniciada no fim da gestão de José Sarney (1985-

1989) e consolidada na gestão de Fernando Henrique Cardoso (1995-1998; 1999-2002), devido a extinção de restrições comerciais existentes e liberações de importação de bens de consumo geral (FIM, 2015, p. 120). Cabe lembrar, o papel do Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias – Fundap - como facilitador da atração de empresas com o objetivo de movimentar suas mercadorias nos portos do Espírito Santo. Apesar de ter sido criado em 1970, o Fundap só se torna efetivo a partir da década de 1990 (RIBEIRO, 2008).

Ribeiro (2008, p. 100) comenta em discurso entusiasta, que “(...) além de fomentar o surgimento de novas empresas fundapeanas no Espírito Santo, o Fundap estimulou a criação de terminais especializados em processamento e desembaraço de cargas nos municípios da Serra e Cariacica”, que se conformam como estruturas de suporte ao comércio mundial.

Essa expansão das atividades portuárias se deve à promulgação da Lei Federal nº 8.630 de 1993, que dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, permitindo a privatização e o arrendamento dos portos à empresas privadas, com o objetivo de maximizar a produtividade dos portos (BRASIL, 1993). Institui-se, então, a exploração do porto e suas dependências por meio do uso público (estando este uso restrito ao que a legislação chama de “porto organizado”) e de uso privativo (podendo estar dentro ou fora do “porto organizado”) (BRASIL, 1993).

De acordo com Campos (2004), o arrendamento das instalações portuárias, cuja responsabilidade é da União e a formação dos terminais privativos geram impactos nas áreas urbanas consolidadas, assim como a implantação de grandes empreendimentos retro portuários em áreas não edificadas ocasionam conflitos urbano-ambientais. O aumento das importações, principalmente de veículos automotores, também aumenta necessidade por áreas para estocagem de mercadorias, e as áreas portuárias existentes não eram capazes de comportar tal volume. De acordo com Ribeiro (2008, p. 103) a solução foi a licitação para a criação de “(...) recintos alfandegados situados em zonas secundárias, operados por empresas privadas, que ficaram conhecidas por estações aduaneiras de interior - EADIs, depois nomeados *portos secos* (...)”. O mesmo autor registra que em 1995 três EADI (Estação Aduaneira Interior) foram instaladas no município de Cariacica, abrangendo por volta de 1.370.000 m² de recintos alfandegários. Essas instalações permitiram uma acomodação capaz de aliviar os portos e entrepostos aduaneiros, afirma Ribeiro (2008, p. 108). Contudo, ao mesmo tempo, o modelo de implantação de EADIs em Cariacica ocupando predominante espaços vazios e afastados das zonas portuárias litorâneas e dos núcleos urbanos consolidados, impactaram

a qualidade da paisagem e ambiente urbano e natural locais, acarretando uma ocupação descontínua e fragmentada, de modo que essas áreas se articulam apenas por redes rodovias e ferroviárias (CAMPOS, 2004).

Campos (2004) também denota que tal lógica implementada a partir da década de 1990, vem associada com a fragmentação econômica dos territórios, transformando-os em subespaços produtivos especializados como zonas de ordem primária e secundária dos portos, ao passo que estão conectados à mundialização do comércio e desalinados do desenvolvimento local.

Campos e Fim (2015, p. 4 e 5) salientam que:

As EADIs instaladas ocupam áreas vazias afastadas dos portos de litoral e do núcleo urbano consolidado e são articuladas por redes de infraestrutura viária e ferroviária já existentes. São, portanto, elementos estruturadores de dois processos simultâneos: o de urbanização dispersa do território urbano e metropolitano da Grande Vitória e o de interiorização da atividade portuária da região. Este último processo conduz ao fenômeno de regionalização da atividade portuária.

Com a interiorização e regionalização da atividade portuária, novos vetores de ocupação aos moldes de zonas retro portuárias são criados nos vazios urbanos, originando tensão entre atividades de alta produtividade e de serviços complementares (armazenagem e logística) e ausência de urbanidade para as comunidades fixadas nas proximidades desses empreendimentos. A partir de 2013, devido a Medida Provisória nº 612, as EADIs de Cariacica (áreas retro portuárias) passaram a atuar sob o regime de CLIAS (Centro Logístico Industriais Aduaneiros), permitindo à esfera privada a autorização de instalação de novos CLIAS ou a modificar aqueles recintos já alfandegados sob o antigo modelo de *porto seco* para o modelo CLIA (FIM, 2015, p. 128), conformando o estágio da regionalização portuária da Grande Vitória na época.

3 RODOVIA LESTE-OESTE E BR-447: EXPANSÃO E INTERIORIZAÇÃO DAS ATIVIDADES PORTUÁRIAS DA GRANDE VITÓRIA E SEUS IMPACTOS NO TERRITÓRIO

Como explicitado nas seções anteriores, a regionalização das atividades portuárias da Grande Vitória permitiu uma configuração geográfica bastante específica, submetendo os territórios locais às lógicas econômicas globais e produzindo reverberações no território e na paisagem dos municípios, não só desta região metropolitana quanto nos litorais norte e sul do estado.

O esforço desta análise se aplica especificamente ao município de Cariacica, onde pioneiramente foram instaladas as primeiras EADIs (atuais CLIAs) do país (RIBEIRO, 2008), reforçando, assim, a importância deste estudo e o aprofundamento acerca dos impactos sociais, econômicos e ambientais resultantes desses processos.

Sobre a propagação das novas áreas de suporte à atividade industrial-portuária, Cruz (2010, p. 81) deixa claro que:

Com a ampliação do alcance terrestre, novos formatos de portos foram implementados e estes passaram a apresentar uma dependência maior do entorno no qual se inserem. Desde a década de 1970 tem sido reforçada a importância do território metropolitano da Grande Vitória como interface entre áreas produtivas locais e as movimentações globais.

No município estudado, a ampliação do alcance terrestre citado pela autora acima, se dá por meio da Rodovia Leste-Oeste (oficialmente nomeada ES-471) e da BR-447, analisadas como projetos viários propulsores de novas configurações territoriais, com capacidade de atrair outros empreendimentos.

Iniciada em 2007, a Rodovia Estadual Leste-Oeste possuiu como custo estimado R\$ 180 milhões e aproximadamente 9 km, liga o Terminal de Campo Grande (Cariacica) à Rodovia Darly Santos (Vila Velha), figura como importante via na circulação de mercadorias para o Porto de Capuaba em Vila Velha, retirando todo o tráfego de veículos pesados da região dos bairros Jardim América, São Torquato e Cobilândia. De acordo com o Jornal A Tribuna de 28 de julho de 2012⁹, o Governo do Estado do Espírito Santo realizou 290 cadastros de desapropriação para a execução das obras da Leste-Oeste, sendo que até aquele momento haviam sido efetuados pouco mais de 35% dos

⁹ JORNAL A TRIBUNA. Governo vai demolir 290 imóveis. 2012. Disponível em: <http://www.ijsn.es.gov.br/ConteudoDigital/20160722_aj14811_lesteoestes477.pdf>. Acesso em 18 mai. 2019.

registros para conciliação, ou seja, que haviam sido aprovados para negociação entre Estado e proprietário.

Para sua construção foram estabelecidas três etapas. A primeira delas foi concluída em 2010 e fez a ligação entre o Terminal de Campo Grande e o bairro Campo Belo (Cariacica). A segunda etapa conectou a Rodovia Darly Santos ao bairro Rio Marinho (Vila Velha), concluída em 2014. Por fim, a terceira etapa passou por atrasos, sendo necessárias três intervenções: o deslocamento de uma adutora da CESAN (Companhia Espírito Santense de Saneamento) e a construção de uma ponte de 133m sobre o Rio Marinho (com faixa dupla) e um viaduto de 180m (também com faixa dupla), além de asfaltamento e sinalização (MARTINS, 2017, p. 73). Sua entrega oficial ocorreu apenas em dezembro de 2018, mas durante este mesmo ano as condições de tráfego já eram possíveis, mesmo que a via estivesse incompleta.

Em concordância com Cruz (2010), Martins (2017, p. 81) afirma que:

A Rodovia se apresenta como infraestrutura integradora na medida em que interliga municípios e vias de importante acesso. A infraestrutura logística é um dos fatores do crescimento econômico, de expansão urbana e de valorização fundiária na Região Metropolitana. As rodovias têm papel central no desenvolvimento das cidades, onde as vias permitem a chegada e a saída de produtos e pessoas.

A Leste-Oeste desde sua concepção é identificada como uma linha de expansão das atividades portuárias, principalmente no setor de logística e comércio exterior. Um fator de grande motivação na especulação do seu potencial econômico pelos empresários locais e de outros estados, pode ser atribuído a sua alta publicidade na mídia local, que afirmava que os investimentos em Cariacica chegariam a R\$ 390 milhões em 2010 e em 2011 esse número chegaria a R\$ 1 bilhão, descrevendo-a como “estratégico para o acesso ao Porto de Vitória e ao eixo rodoviário que faz a ligação do Estado com o Norte, Sul e Centro do País, por meio da BR-101 e 262” (JORNAL A GAZETA, 2010). Esta rodovia se conecta com outros importantes linhas rodoviárias em Vila Velha: a BR-447, chamada de “Estrada de Capuaba”, e a Rodovia Carlos Lindemberg.

Martins (2017, p. 81) explica a importância dessa via:

A construção da rodovia, além de servir como forma de escoamento de mercadorias do Porto, proporcionará um ganho considerável de tempo para os usuários da Região Metropolitana, como um todo, pois estrutura fluxos de trabalho. Como exemplo, muitas pessoas residem em Vila Velha e trabalham em Campo Grande, bairro de Cariacica, assim como, muitas pessoas que residem em Cariacica, trabalham na Glória, pólo comercial de Vila Velha. A interligação entre os terminais rodoviários destes dois municípios propiciará melhoria também nesse fluxo populacional.

Já a Rodovia Federal BR-447, de responsabilidade do Consórcio Iguatemi e construída pela empresa Contractor, terá, segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), 15,30 km. Estendendo-se do Porto de Capuaba (Vila Velha) até um futuro entroncamento com a BR-101 na altura da antiga fábrica da empresa Braspérola (Cariacica), se sobreporá, na maior parte de sua extensão, sobre a Leste-Oeste (DNIT, 2018).

Seu trecho mais problemático é o que vai do encontro com a Leste-Oeste (no bairro Campo Belo, em Cariacica) até a região próxima à Braspérola. Segundo a reunião pública de apresentação do projeto de implantação da BR 447 promovida pelo Instituto Estadual de Meio Ambiente (IEMA) ocorrida em Cariacica em julho de 2018, o percurso da rodovia irá requerer desapropriações (IEMA, 2018) nos bairros Jardim Campo Grande, Campina Grande, Santo André e Vila Bethânia, e além disso, assim como a Leste-Oeste, será implantada em áreas periféricas localizadas dentro do perímetro urbano, mas que possuem pouca edificação.

Nos termos de Ferreira e Zanotelli (2017), tais áreas são chamadas de ‘vazios periurbanos’, pois apesar de estarem provisoriamente não-edificadas em relação às manchas urbanas consolidadas, revelam muitas intencionalidades, podendo ser conceituadas como:

(...) vazios no sentido formal, pois não são construídos, mas ao mesmo tempo, são plenos de significados, uma vez que esses vazios se encontram controlados por proprietários de terra que desenvolvem sobre e nesses espaços diversas estratégias de apropriação da renda da terra. Nesse sentido, os vazios urbanos (representados por lotes, glebas e até mesmo fazendas que se encontram no interior da área urbana), podem ser reserva de terras para ganhos dos proprietários fundiários que buscam desenvolver

diversas estratégias para a apropriação da maior renda da terra possível. Entendemos os vazios como processos socioeconômicos e espaciais operativos e sua cristalização concreta sob a forma de uso do espaço juridicamente consagrada de propriedade pública ou privada (lotes, glebas, loteamentos, fazendas etc.) (FERREIRA; ZANOTELLI, 2017, p. 40).

Ferreira (2016) disserta largamente sobre a presença marcante dos interesses corporativos balizando a produção dos instrumentos de planejamento e gestão do território no Espírito Santo, o que se verifica tanto em planos estaduais como ES 2030 (2013); metropolitanos, como o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) (2018); e os Planos Diretores Municipais (PDMs). Um exemplo disso é a visão expressa no PDUI (2018, p.157), expondo a Leste-Oeste como um elemento potencializador de acessibilidade territorial metropolitana.

No caso do atual PDM de Cariacica, aprovado em 2007, tais diretrizes são expressas na unidade territorial de macrozoneamento na qual a Rodovia Leste-Oeste e a BR-447 traçam seu percurso, uma Macrozona Urbana de Integração. Tal área é caracterizada como tendo baixa densidade de ocupação, insuficiência de infraestrutura e estando descontinuada da mancha urbana consolidada, o que exige, de acordo com o PDM de Cariacica, ações de cunho integradoras por meio de estruturação viária com vistas à melhora da mobilidade, segundo os Art. 58 e 59. Em consonância com o Macrozoneamento, o Zoneamento Municipal insere a área em uma Zona¹⁰ de Ocupação Limitada (ZOL), que de acordo com o Art. 92, tem como dois de seus objetivos, o estímulo ao uso múltiplo com a interação de usos residenciais e não residenciais, e o incentivo à ocupação dos vazios urbanos a partir de melhorias no sistema viário e infraestrutura urbana. Dentre os usos permitidos na ZOL destacam-se: “II - comercial e de serviço, institucional de âmbito local para atendimento à vizinhança próxima; III - industrial I; IV- Institucional de âmbito Regional voltado à saúde”¹¹.

Os usos destacados no parágrafo anterior estão em conformidade com os projetos anunciados para a região. O primeiro deles, o Hospital Geral de Cariacica (HGC), foi previsto para ser construído em um terreno de 35.842 mil m² localizado no bairro Campo Belo e doado em junho de 2015 pelo

¹⁰ De acordo com o Art. 65 do PDM de Cariacica (2007): “As Zonas são subdivisões das Macrozonas em unidades territoriais que servem como referencial mais detalhado para a definição dos parâmetros de uso e ocupação do solo, definidos as áreas de interesse de uso onde se pretende incentivar, coibir ou qualificar a ocupação.”

¹¹ Cf. Art. 92, § 1º PDM de Cariacica (2007).

Sr. Luiz Carlos Laranja Gonçalves à Prefeitura Municipal de Cariacica, que, em seguida, cedeu-o ao Governo do Estado do Espírito Santo (CARIACICA, 2015a). Em novembro do mesmo ano, foi aprovado o segundo desses grandes projetos, o “Loteamento Misto Leste-Oeste VTO”, bastante divulgado pela mídia, abrangendo uma área com pouco mais de 460.254 mil m² e que compreende a gleba onde futuramente será instalado o HGC (CARIACICA, 2015b).

A VTO Polos Empresariais, responsável pelo projeto, é uma empresa capixaba que possui empreendimentos em andamento em Pernambuco, Santa Catarina e no Espírito Santo (Cariacica, Linhares e Serra) e em desenvolvimento em São Paulo, Bahia, Paraná e Mato Grosso. Seu corpo societário é composto por quatro outras empresas atuantes em loteamentos, construção civil e investimentos imobiliários. O chamado Loteamento Misto Leste-Oeste VTO que é comercializado sob o nome de Parque Leste-Oeste, promove-se como o “primeiro núcleo urbano planejado do Espírito Santo”, foi lançado para o mercado imobiliário em fevereiro de 2016 e possui um total de 345 lotes divididos em 4 categorias: empresarial (77 lotes), comercial (59 lotes), destinados à verticalização (12 lotes) e residencial (197 lotes)¹². Os lotes empresariais terão área de 520 a 3 mil m²; os comerciais partirão de 500 e chegarão a 3 mil m² a partir de R\$ 314 mil; aqueles para residência horizontal terão área entre 250 e 600 m² a partir de R\$ 110 mil e os destinados a edifícios terão entre 2 mil e 3 mil m² (CARIACICA, 2016).

Na fração empresarial do loteamento, os setores que poderão ser instalados incluem, de acordo com o site do empreendimento: comércio e serviços, saúde, automotivo, plástico e papel, distribuição e fabril, moveleiro, saúde e centro de celebrações; e assim como a fração residencial, será servido com rede elétrica, de água e esgoto, drenagem pluvial, iluminação pública, pavimentação asfáltica e ciclovias. Outra vantagem anunciada além da infraestrutura é a entrega dos terrenos “completamente regularizados, apresentando escritura e licenciamento ambiental”¹³. Esse conjunto de fatores atrativos faz com que a VTO enseje cenários possíveis de valorização imobiliária das áreas próximas, uma confluência da instalação de seu loteamento residencial e empresarial, bem como a do HGEC, prevendo uma circulação diária de mais de 25 mil veículos/dia e uma população de mais de 2000 usuários/dia para o hospital.

Partindo do panorama exposto, entende-se que a instalação das rodovias como projetos de interiorização de setores estreitamente adjuntos à atividades portuárias e retro portuárias nos vazios

¹² Parque Leste-Oeste. Disponível em: <<http://www.parquelesteoeste.com.br/>>. Acesso em 10 abr. 2019.

¹³ VTO Polos Empresariais. Disponível em: <www.vto.com.br>. Acesso em 28 abr. 2019.

periurbanos permite e promove processos de profunda transformação territorial, como a urbanização de áreas sem infraestrutura, que devido à chegada desses novos serviços, ocasiona uma alta valorização imobiliária. Essa é uma tendência que atinge com maior intensidade a Região Metropolitana da Grande Vitória, mas também todo o litoral do Espírito Santo, apresentando a desorganização do uso e ocupação dos territórios e a ampliação dos impactos e desigualdades como consequência objetiva da exploração e extração da renda da terra (FERREIRA, 2016, p. 401).

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Essa análise buscou traçar fatores de aproximação entre as atividades portuárias e retro portuárias da Grande Vitória, essencialmente atreladas aos movimentos econômicos globais, traduzidos em espaços de articulação local. A partir da etapa atual do processo de regionalização portuária desta região metropolitana, nota-se que as novas vias projetadas e em fase de implementação principalmente no município de Cariacica, são potenciais vetores de propagação de atividades de suporte às operações dos portos, mas que também funcionam como ‘âncoras’ para a atração de empresas e outros projetos em seus traçados.

Compreender onde essas vias são instaladas é um exercício fundamental. Elas perpassam vazios periurbanos localizados em bairros periféricos, carentes de infraestrutura e pouco visados na perspectiva econômica e imobiliária, mas, que ao terem suas particularidades confrontadas pela lógica global, incorrem em modificações que os alteram em várias escalas.

Sendo assim, Santos (2005, p. 162) entende que:

(...) o lugar não pode ser visto como passivo, mas como globalmente ativo.
(...) No lugar, estamos condenados a conhecer o mundo pelo que ele já é, mas, também, pelo o que ainda não é.

Por sua vez, Benko (1999, p. 76) explica que ao apreender o sistema de organização de espaços ditos como ‘novos’, este ambiente local é induzido a produzir novas estruturas econômicas e territoriais. O mesmo autor prossegue:

Se chamarmos ‘metrópole’, ao sistema que gera esse desenvolvimento, e ‘região’, ao novo conjunto, ficará evidente que a economia metropolitana

é radicalmente transformada e renovada pela *globalização regional* que ela põe em prática.

Por fim, cabe que ressaltar que dentro dessa miríade de agentes, que muitas vezes se misturam e se confundem: Estado, empresários, proprietários fundiários, promotores imobiliários e os grupos sociais que recebem a maior parte dos ônus e a menor parte dos bônus, percebe-se a complexidade da produção do espaço urbano.

5 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BENKO, Georges. **Economia, Espaço e Globalização: na aurora do século XXI**. São Paulo: HUCITEC. 1999. 266p.

BRASIL. Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. **Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências**. Brasília, 1993. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8630.htm>. Acesso em: 12 abr. 2019.

BRENNER, Neil. **A globalização como reterritorialização: o reescalonamento da governança urbana na União Europeia**. Cadernos Metrópole, v. 12, n. 24, 2010, p. 507-533. Disponível em: <<https://revistas.pucsp.br/metropole/article/view/5902/4253>>. Acesso em 22 abr. 2019.

CARIACICA. Prefeitura Municipal. Lei nº. 5.392, de 23 de junho de 2015. **Autoriza o Poder Executivo Municipal a receber área de terreno a título de doação e dá outras providências**. Cariacica/ ES. 2015a. Disponível em: <<http://www.cariacica.es.gov.br/wp-content/uploads/2015/06/DIARIO-OFICIAL-MUNICIPAL-25-06-2015assinado.pdf>>. Acesso em: 16 mai. 2019.

_____. Decreto nº 204 de 27 de novembro de 2015. **Aprova o loteamento denominado “Loteamento Misto Leste-Oeste VTO”, e dá outras providências**. Cariacica/ES. 2015b. Disponível em: <<http://www.cariacica.es.gov.br/wp-content/uploads//2015/11/DIARIO-OFICIAL-MUNICIPAL-30-11-2015assinado.pdf>>. Acesso em: 16 mai. 2019.

_____. **Cariacica recebe seu primeiro loteamento de uso misto**. 2016. Disponível em <<http://www.cariacica.es.gov.br/cariacica-recebe-seu-primeiro-loteamento-de-carater-misto/>>. Acesso em 15 abr. 2019.

_____. **Plano Diretor Municipal**. Cariacica: PMC. 2007.

CAMPOS, Martha Machado. **Vazios operativos da cidade: Territórios interurbanos na Grande Vitória (ES)**. Tese de doutorado. Programa de Estudos Pós-graduados em Comunicação e Semiótica – PUC/SP. São Paulo, 2004.

CAMPOS, Martha Machado; FIM, Minieli. **Vitória Metropolitana - ES: a interiorização da atividade portuária**. In: XVI ENANPUR - Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-



Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2015, Belo Horizonte. XVI ENANPUR: Desenvolvimento, Planejamento & Insurgências, 2015.

CONSELHO METROPOLITANO DE DESENVOLVIMENTO DA GRANDE VITÓRIA; INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES. **Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana da Grande Vitória (PDUI):** Diagnóstico Integrado (versão preliminar). 2017. Disponível em: <https://planometropolitano.es.gov.br/Media/comdevit/Relat%C3%B3rios/DIAGNOSTICO%20INTEGRADO_%20PRELIMINAR_PDUI%20RMGV.pdf>. Acesso em: 8 jun. 2019.

CRUZ, Patrícia Stelzer da. **Territórios da mobilidade urbana na metrópole portuária da Grande Vitória (ES):** escalas, velocidades e conflitos. 158 f. 2010. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. UFES, Vitória. 2010.

ESPÍRITO SANTO. **Espírito Santo 2030.** Plano de Desenvolvimento. Vitória/ES, 2013.

FERREIRA, Giovanilton André Carretta. **A lei no plano e o plano na lei:** convergências, divergências e silêncios na constituição do território corporativo capixaba. 561 f. 2016. Tese de doutorado. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. UFF, Niterói/ RJ. 2016.

FERREIRA, Francismar Cunha; ZANOTELLI, Cláudio Luiz. **A Morfologia e o Papel dos Vazios Urbanos na Região Metropolitana de Vitória-ES.** Geografia (Londrina), v. 26, n. 2, p. 39-57. 2017. Disponível em: < <http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/geografia/article/view/27307>>. Acesso em: 03 mai. 2019.

FIM, Minieli. **Atividade portuária e processos territoriais:** uma abordagem urbanística – Grande Vitória (ES). 286 f. 2015. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. UFES, Vitória/ES. 2015. Disponível em: < http://portais4.ufes.br/posgrad/teses/tese_8727_MINIELI%20FIM.pdf>. Acesso em 30 mar. 2019.

HARVEY, David. **A Produção Capitalista do Espaço.** São Paulo: Annablume, 2005.

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES. **Plano de desenvolvimento urbano integrado.** Região Metropolitana da Grande Vitória. Diagnóstico integrado, v.2. Vitória, ES, 2018.

JORNAL A GAZETA. **Rodovia Leste-Oeste já atrai empresas do setor de logística.** 2010. Disponível em: <http://www.ijsn.es.gov.br/ConteudoDigital/20160722_aj14813_lesteeostees477.pdf>. Acesso em: 8 jun. 2019.

MARTINS, Marcelo Lema Del Rio. **Os bairros Rio Marinho dos municípios de Vila Velha e de Cariacica e a Rodovia Leste-Oeste no contexto da Região Metropolitana da Grande Vitória – Espírito Santo.** Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia. UFES, Vitória/ES. 2017.

PASSOS, R. S. E. **Modelos de Gerenciamento para o Desenvolvimento Planejado das Cidades:** o Caso da Cidade de Vitória. Sapientia, v. 4, p. 64-73, 2005.

RAINHA, Jamila. **Articulação de interesses entre setor privado e poder público: o Movimento Empresarial Espírito Santo em Ação e o governo do estado do Espírito Santo.** 2012. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós Graduação em Ciências Sociais, Universidade Federal do Espírito Santo, 2012.

RIBEIRO, L. C. (org.). **A serventia da casa: a Alfândega do Porto de Vitória e os rumos do Espírito Santo.** Vitória: Sindiex, 2008.

SANTOS, Milton. **Da Totalidade ao Lugar.** São Paulo: EDUSP. 2005.

SASSEN, Saskia. **Cidades na Economia Mundial.** São Paulo: Studio Nobel. 1998.

SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaro. **O Desenvolvimento do Porto de Vitória (1870-1940).** Dissertação de Mestrado. Curso de Pós-Graduação em História. UFSC, Florianópolis. 1980.

_____. **O Porto de Vitória.** Expansão e Modernização: 1950-1993. Vitória: CODESA, 1994.

SORTE, Natalia Spala. **Infraestrutura portuária, memória e vida urbana: o Porto de Vitória (Brasil).** 159 p. 2016. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. UFES, Vitória. 2016.

VTO POLOS EMPRESARIAIS. **A empresa.** Disponível em: <<http://www.polosvto.com.br/pt-br/sobre/>>. Acesso em: 30 abr. 2019.