



## O ESTADO E A QUESTÃO PORTUÁRIA NA TRANSFORMAÇÃO DO MUNICÍPIO DE VIANA (ES)

Juliano Prata Honorato<sup>1</sup>

Acadêmico do programa de pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espírito Santo  
juliano.prata@hotmail.com

Élen Rúbia de Andrade Silva<sup>2</sup>

Acadêmica do programa de pós-graduação em Geografia da Universidade Federal do Espírito Santo  
elenrubia.as@gmail.com

**RESUMO:** O artigo aborda questões referentes à transformação do espaço urbano no município de Viana, no estado do Espírito Santo, ligadas às modificações nas dinâmicas portuárias. As alterações ocasionadas por uma economia globalizada, agenciada por dinâmicas portuárias cria espaços com usos homogêneos, no caso de Viana o da atividade de logística de cargas. Analisa a questão portuária e a estruturação da Região Metropolitana da Grande Vitória de forma evolutiva, mostrando que alterações para modernização dos portos na região sempre estiveram diretamente ligadas às modificações na infraestrutura das cidades que os abarcam. Viana passa por reformulação de suas leis, além de intervenções físicas para tornar mais eficiente as condições de transporte de cargas entre a porto e cidades, recebendo investimentos municipais, estaduais e federais afim de afirmar sua posição na inserção da economia globalizada.

**Palavras-chave:** Viana; Logística; Espaço urbano.

**GT – 12:** Estado, grandes projetos e planejamento corporativo.

---

<sup>1</sup> Aluno orientando da profa. Dra. Martha Machado Campos. Desde já agradece ao apoio financeiro por parte da Fundação de Amparo à Pesquisa e Inovação do Espírito Santo (FAPES), que possibilitou o desenvolvimento deste artigo; à Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), ao Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo (NAU-UFES) na pessoa da profa. Dra. Martha Machado Campos, que orientou este trabalho.

<sup>2</sup> Aluna orientando da profa. Dra. Eneida Maria Souza Mendonça. Desde já agradece ao apoio financeiro por parte da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) que possibilitou o desenvolvimento deste artigo.

## 1 Introdução

O município de Viana, localizado na Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), no estado do Espírito Santo (ES), tem passado por alterações constantes no seu espaço urbano, sobretudo a partir da década de 2000. Se por parte da administração pública o município recebe investimentos no sistema viário e na elaboração de legislações; por parte do setor privado, tem recebido investimentos em empreendimentos ligados à logística, que para Moura (2006; 15) “é o processo de gestão dos fluxos de produtos, de serviços e da informação associada, entre fornecedores e clientes (finais ou intermediários) e vice-versa”. Fato impulsionado pela localização do município dentro da RMGV, pois nele acontece o entroncamento de duas importantes rodovias, as BR 101 e BR 262.

O município, além da produção agroindustrial, defende seu crescimento econômico baseado em questões ligadas à indústria e serviços. Em 2010 o município apresentava um PIB per capita de R\$13.040,31, ocupando a vigésima sétima colocação no estado, no ano de 2016 apresentou um PIB per capita na importância de R\$27.509,98, passando a ocupar a oitava posição no estado, e terceira dentro da RMGV (IBGE, 2018). Viana apoia ainda seu crescimento no ramo da logística, devido às características territoriais, pois apresenta pequena população e dispõe de grandes glebas ao longo de eixos rodoviários estruturantes. Esta característica foi evidenciada pelo Estado, por meio da publicação da lei estadual Nº 237, de 17 de outubro de 2018, considerando Viana como “Capital Estadual da Logística”.

O presente artigo tem por objetivo correlacionar a expansão do perímetro urbano do município de Viana, delimitado entre os anos de 2006 e 2016, com a atividade portuária. Tal relação pode ser analisada devido ao aumento no número de empreendimentos destinados à atividade de logística de transporte e depósito de cargas dentro do município. Por meio de análise de deliberações do poder público a partir de formulação de legislações, planos e investimentos em infraestrutura viária, que influenciaram a ocupação do solo urbano por empreendimentos privados ligados à atividade logística, buscou-se a correlação entre o crescimento do perímetro urbano do município de Viana e a dinâmica portuária. O aumento do perímetro urbano, observado nos planos diretores de 2006, 2015 e 2016, não se justifica pelo crescimento populacional no período, mas pode ser analisado como reflexo da expansão das atividades portuárias, ligadas à atividade de logística de transporte, que avançam território adentro, extrapolando a fronteira terra-mar ao traçar um novo eixo de crescimento de tais serviços dentro da RMGV.

Para tal estudo foram elaborados mapas, utilizando informações referentes à licenciamento de projetos de terraplanagem e/ou implantação de empreendimentos diretamente ligados à transporte e depósito de cargas, realizados junto à Gerência de Informações Técnicas e Geoprocessamento, da Secretaria Municipal de Infraestrutura, Desenvolvimento Econômico e Urbano, na prefeitura municipal de Viana. Dados disponibilizados pela prefeitura foram espacializados, usando software livre de Sistema de Informação Geográfica (SIG). Esta etapa foi fundamental para a entendimento do modo que empreendimentos ligados à logística de transporte ou depósito/armazenamento de cargas, existentes ou em fase de implantação no município, ocupam a cidade de forma linear, ao longo das principais vias e de forma descontinuada, ocasionando uma ocupação fragmentada, identificando vazios urbanos operacionais<sup>3</sup>.

Outra parte do estudo se deu em relação às alterações na estrutura viária que aconteceram ou então constituem planos futuros para o município. São abordagens sobre melhoramentos nas rodovias federais que atravessam Viana, bem como sobre a implantação de novas rodovias estaduais e também ferroviária, todas propostas pelos governos federal e estadual como parte de planos de crescimento imprescindíveis para a manutenção da atividade portuária da RMGV. Esta atividade foi realizada por meio de pesquisa de bibliografias disponibilizadas na internet e também de visitas à campo, ocasião em que foram fotografadas obras de intervenções, em andamento, que serviram de amparo para atestar a consolidação dos referidos planos.

Busca-se ainda entender as alterações no espaço urbano de Viana e sua relação com a dinâmica portuária, quando o porto deixa de ser uma simples área comum ligada aos deslocamentos e passa a ser um “polo de atração de atividades econômicas por excelência multimodais” (CAMPOS, 2004: 176). Pode-se assim caracterizar os portos da RMGV como agentes econômicos e elos da cadeia logística (CAMPOS, 2004), inserindo o município de Viana nos debates relativo a questão sobre cidade e portos na transformação do território.

A seguir, serão apresentados fatos históricos de crescimento da atividade portuária, iniciado como um pequeno cais na cidade de Vitória, chegando à um complexo portuário que vem influenciando diretamente o município mais interiorano da RMGV, no caso, Viana.

## 2 A QUESTÃO PORTUÁRIA E EVOLUÇÃO URBANA DA RMGV

No cenário nacional, foi a partir da chegada da coroa portuguesa, na primeira década do século XIX (FREITAS, 2009), que houve no Brasil um desenvolvimento portuário e avanço na

---

<sup>3</sup> Em acordo com definição de Campos (2004).

participação dos mercados internacionais, devido a abertura dos portos da até então colônia portuguesa.

Contudo, a cidade de Vitória, no Espírito Santo, não acompanhou este crescimento de imediato, devido ao seu posicionamento como barreira natural em relação às minas gerais, e sua modesta produção de açúcar e alguns grãos que despertavam pouco interesse no mercado (ABREU; MARTINS; VASCONCELLOS, 1993). Com uma tímida estrutura portuária até o início do período republicano brasileiro, contando apenas com pequenos cais dispostos às margens da baía, a capital do Espírito Santo apresentava, assim como seu porto, uma modesta ocupação em vila, que não teria ainda características de cidade modernizada, apresentando ruas estreitas e traçado irregular (CAMPOS; FIM, 2017).

Foi o café, no final do século XIX, produto agrícola de maior interesse na economia à época, que estimulou a modernização do Porto de Vitória (ABREU; MARTINS; VASCONCELOS, 1993). A exportação do café, para mercados europeus, inseriu Vitória numa economia mercantil capitalista que teve início na Europa. A necessidade de modernização dos portos de Vitória também culminou com a de modernização da cidade, caso constatado no governo de Muniz Freire, que contava com estradas rudimentares que ligavam a capital ao interior do estado e demais fronteiras, baixa salubridade e condição de moradia. No ano de 1985, foi organizada a Comissão de Melhoramentos de Vitória, com a intenção de modernizar a cidade. No ano seguinte, Saturnino de Brito, engenheiro sanitarista, planeja a expansão urbana da capital, em direção às praias, com o projeto do Novo Arrabalde, com intenção de modernizar a cidade para a nova realidade comercial que estava em processo (LIMA JÚNIOR, 1994).

A elite cafeicultora do sul do estado impulsionou a construção de uma ferrovia que ligaria Vitória à Cachoeiro de Itapemirim. No ano de 1895 foi inaugurado o primeiro trecho, ligando o Porto de Vitória à Viana, e em 1910 foi concluída, posteriormente ligando o estado ao do Rio de Janeiro. O Espírito Santo ainda contou com uma estrada de ferro ligando à região de Minas Gerais, fato que estimulou ainda mais a cultura do café daquela época, pois as ferrovias representavam o progresso dos meios de transporte (GROSSELLI, 1952).

No ano de 1911, inicia-se a construção do porto em Vitória, para atender aos anseios da elite política e econômica à época. A substituição dos antigos cais por um porto estruturado, junto com a modernização da cidade, remete diretamente a relação entre cidade e porto repercute na funcionalidade e na espacialidade (SIQUEIRA, 2011). Neste mesmo período acontece na capital,

seguindo o Plano de Melhoramentos e de Embelezamento de Vitória, intervenções na infraestrutura urbana, esgotamento sanitário e urbanização de alguns trechos, com realização de aterros ao longo da baía de Vitória para regularização das vias e expansão das atividades ferroviárias. Também, conforme Siqueira (2011), a intenção não era apenas em modernizar a cidade, mas de sustentar o comércio marítimo que vinha em amplo crescimento.

Na década de 1920, durante o governo de Florentino Avidos ocorre uma expansão no porto para instalação de armazéns e a inauguração da ponte Florentino Avidos, ligando a ilha de Vitória à parte continental, na cidade vizinha Vila Velha, facilitando assim o transporte de cargas portuárias (ABREU; MARTINS; VASCONCELLOS, 1993). A velha cidade com características coloniais sedia lugar à uma nova cidade com traçados retilíneos e novos espaços a serem ocupados.

Na década de 1940, as obras do Porto de Vitória são concluídas e a comercialização do minério de ferro, que inicialmente era realizada no cais Comercial de Vitória – dividindo espaço e utilizando ainda a estrutura de exportação cafeeira – passa para o lado continental da baía, ocupando o Cais do Atalaia, no município de Vila Velha, construído especialmente para esse tipo de produto e com estrutura para receber maiores embarcações (CAMPOS; FIM, 2017), transferindo também melhorias para o município de Vila Velha e Cariacica, rota por onde passava a estrada de ferro que transportava o minério de Minas Gerais para o Espírito Santo.

Na década de 1950, com a decadência da comercialização do café, que até então era a base comercial e econômica do estado, uma nova etapa de industrialização começa a se desenvolver. No governo de Jones dos Santos Neves, houve uma nova reformulação da cidade, passando por alterações que vinham sendo estimuladas pelo processo industrial consolidando a modernização da cidade (ABREU; MARTINS; VASCONCELLOS, 1993). Novos aterros, agora da Esplanada Capixaba, configuraram esta etapa na década de 1950. Já no ano de 1960, aterros na região de Ilha do Príncipe permitiram um avanço de área urbana sobre as águas da baía de Vitória (CAMPOS; FIM, 2017).

A partir da década de 1960, com a demanda por expansão portuária, imposta pela industrialização, inicia-se a ocupação de Ponta de Tubarão, parte continental do município de Vitória, por um porto com maior capacidade, criando um novo polo de importação de minério de ferro. Na década de 1970, se instalam na região a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), que atualmente é a Vale, e Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST), que atualmente é a Arcelor Mittal Tubarão. Este complexo portuário promove ocupação em uma nova parte do território, não

só do município de Vitória, como também do município de Serra, sendo foi capaz de promover uma modernização tanto no crescimento econômico, quanto no setor portuário e também na cidade (SIQUEIRA, 2011).

O complexo portuário de Tubarão foi implantado em local afastado que necessitava de infraestrutura para operacionalizar, e demandou de abertura de novas vias e construção de pontes, além de trecho da estrada de ferro (CAMPOS; FIM, 2017). Nos anos seguintes, estas vias serviram como vetores de crescimento urbano, fato observado também no estudo de Villaça (1998) nas demais cidades brasileiras. Foi a partir da década de 1970, até meados da década de 1980, que grandes glebas no município de Serra foram parceladas em forma de loteamentos, de forma regular e irregular, ocasionando uma ocupação dispersa do território (GONÇALVES, 2010).

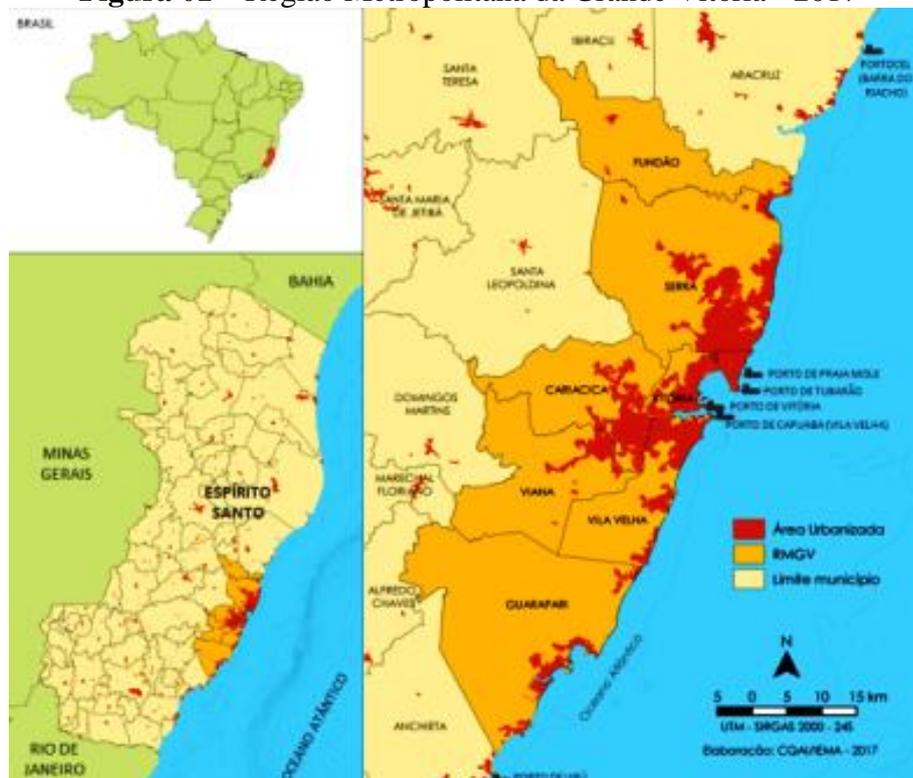
A partir da década de 1980, com a consolidação da economia industrial, e a globalização como fator determinante nas negociações econômicas, os portos passam a configurar como elementos técnicos que fazem parte de uma rede internacional de fluxos, o que impôs ao território o atendimento operacional, baseado nas escalas porto, indústria e logística, às premissas de infraestruturas globais (CAMPOS; FIM, 2017). Esta década foi marcada por investimentos no comércio e na indústria em Vitória (CASTIGLIONI, 2009), aumentando assim a demanda por mão de obra, atraindo imigrantes que ofereciam sua força de trabalho, alterando o perfil da capital, que contava nessa época com 64,2% da população com residência fixa em áreas urbanas (SIQUEIRA, 2009). Devido a sua centralidade econômica e por oferecer melhor infraestrutura, o custo de vida em Vitória fez com que muitos imigrantes e moradores fixassem moradia nos municípios vizinhos. Corrêa (1989) afirma que o elevado custo habitacional limita os imigrantes a buscarem municípios próximos a capital, porém que apresentem condições financeiras para se instalarem.

A partir dos anos de 1990, se efetivam no Espírito Santo as implantações de portos secos e terminais industriais intermodais, que eram estruturas de suporte para a realização da exportação de cargas, mantendo relação direta com a dinâmica portuária, só que se situavam em porções do território distantes dos portos de litoral existentes. Este processo, como um fenômeno mundial, subsidiado pela lógica da globalização, fez avançar além dos limites de Vitória, uma ocupação do território de forma descontinuada, gerando impactos socioeconômicos e ambientais, por esses novos espaços de produção e serviços especializados, nos municípios vizinhos de Vitória, ocupando áreas retroportuárias (CAMPOS; FIM, 2017).

Como parte da estruturação de Vitória e também dos municípios vizinhos, a mobilidade populacional se tornou mais expressiva a partir do início da década de 1990, influenciado também pela implantação, no ano de 1989, do sistema de transporte integrado da Região da Grande Vitória (Transcol), em um sistema tronco-alimentador, com terminais de integração, fato que potencializou o fluxo entre os municípios da Grande Vitória (ABE, 1999).

Foi na década de 1990, mais precisamente no ano de 1995 que a Região Metropolitana de Vitória (RMV) foi criada, a partir da lei complementar estadual nº 58, de 21 de fevereiro de 1995. Os municípios de Guarapari e Fundão foram inseridos nos anos de 1999 e 200, respectivamente e passaram a compor a atual RMGV (FIGURA 01).

**Figura 01** – Região Metropolitana da Grande Vitória - 2017



**Fonte:** Instituto Estadual de Meio Ambiente – Iema. Adaptado pelo autor. Disponível em: <<https://iema.es.gov.br/Media/iema/CQAI/RMGV.png>> Acesso em 05/07/2019.

Na década de 2000, a economia do Estado, a partir de medidas políticas adotadas pelo governo, consegue ampliar sua relevância a nível internacional, quando passa a buscar maior aproximação com investidores externos, com foco em uma economia globalizada, afim de ampliar sua participação na exportação. O estado adota um posicionamento industrialista e exportador de *commodities*, de minerais siderúrgicos, petróleo e seus derivados e também produtos agrícolas (SILVA, 2014).

O perfil econômico da RMGV está diretamente relacionado com as atividades industriais e de exportação, tanto para Vitória, quanto para os municípios vizinhos, integrando-os no sistema portuário, contudo de forma diferenciada, cada qual com sua potencialidade e limitação, formando um território logístico, que ultrapassa os limites terra-mar e adentra o território, impactando a dinâmica urbana de cada, individualmente, e a metropolitana (IJSN, 2018).

É com este entendimento que podemos trazer o município de Viana à luz da discussão sobre a questão cidade e porto, entendendo que as alterações territoriais estruturais e de legislação, que estão em processo no município, são reflexo de uma dinâmica portuária evolutiva que faz parte de um processo econômico vivenciado desde os anos anteriores, alterações estas que serão discutidas adiante.

### 3 VIANA: CAPITAL LOGÍSTICA DA METRÓPOLE PORTUÁRIA?

O município de Viana, junto com Cariacica são os únicos, dentre os sete municípios que compõem a RMGV que não possuem área litorânea (FERREIRA, 2016), contudo estão inseridos no Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro pela lei estadual nº 5.816, de 22 de dezembro de 1998, fazendo parte do setor Litoral Centro, considerando sua localização próxima aos limites da costa e a influência que esta exerce sobre os mesmos.

A publicação da lei estadual Nº 237, de 17 de outubro de 2018, que considera Viana como a “capital estadual da logística”, não marca de fato o início da ocupação desta atividade no município, o cenário favorável vem sendo construído, tanto pela administração municipal, quanto pela estadual e federal já há algum tempo.

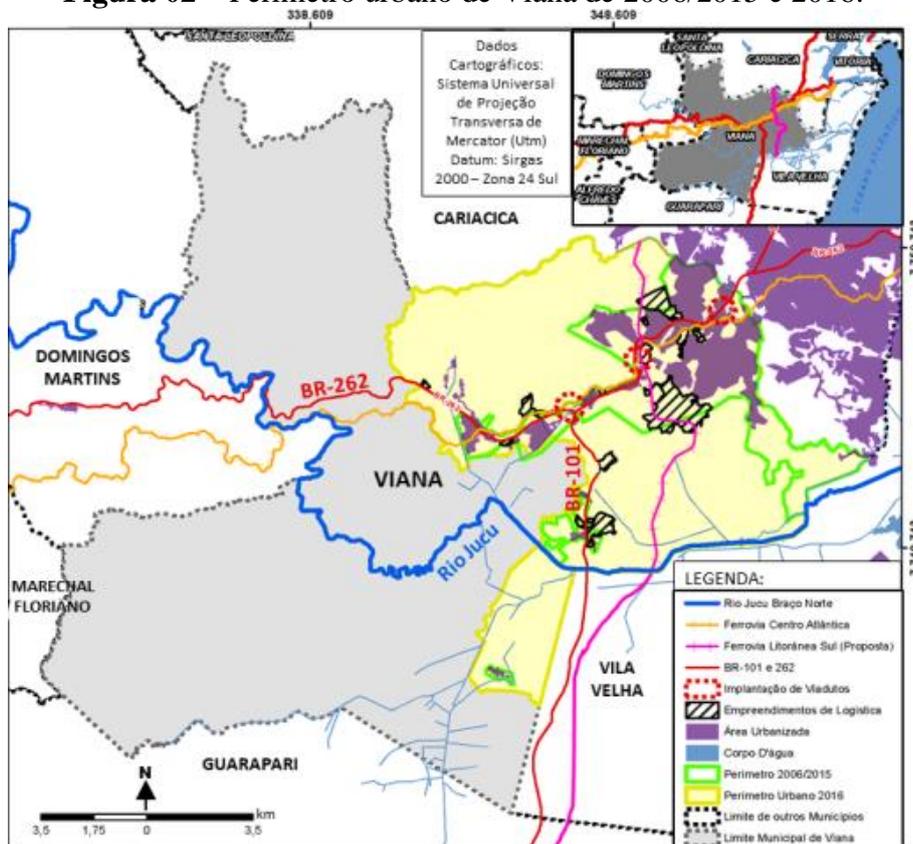
A partir do ano de 2006, com a publicação do primeiro Plano Diretor Municipal, pela lei nº 1876, de 18 de dezembro de 2006, o município de Viana dava início ao planejamento territorial com maior rigor, cumprindo prerrogativas estabelecidas pelo Estatuto da Cidade. O município, que tem área total de 312,22 km<sup>2</sup>, apresentava um perímetro urbano com 26,8 km<sup>2</sup>, sendo que deste total, no ano de 2010 somente 16,0 km<sup>2</sup> eram ocupados efetivamente, deixando um total de 12,6 km<sup>2</sup> de vazios urbanos, que representava mais de 44% do perímetro. A população, que até o ano de 2010 era pouco mais de 65 mil habitantes, tinha 91,74% do contingente distribuído nos limites urbanos, representando 9,16% do território.

No ano de 2015, o município aprova uma alteração no perímetro urbano do Plano Diretor Municipal por meio da lei nº 2750, de 09 de outubro de 2015, fazendo um acréscimo de 5,7 km<sup>2</sup>, totalizando 32,5 km<sup>2</sup>. Tal fator não tem explicação quando analisado o crescimento populacional,

tendo em vista que o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2015) estimava uma população para o ano de 2015 de 74.499 pessoas, crescimento populacional em torno de 14,6% em 5 anos. Pouco relevante quando considerada a proporção de vazios apresentada no ano de 2010.

No ano de 2016, pouco mais de um ano após ao primeiro acréscimo no perímetro urbano, o município publica o novo plano diretor municipal, pela lei nº 2829, de 17 de dezembro de 2016. Esta lei apresenta um novo ordenamento territorial, com um aumento do perímetro urbano para 111,0 km<sup>2</sup>, aproximadamente 338,5% em relação ao anterior, contrastando bastante quando analisado junto à população estimada para a época, que era da importância de 76.954 pessoas para o ano de 2018 (IBGE, 2018). A proporção deste aumento pode ser comparada na Figura 02.

**Figura 02** – Perímetro urbano de Viana de 2006/2015 e 2016.



Fonte: Instituto Jones dos Santos Neves e Prefeitura Municipal de Viana. Adaptado pelo autor.

Como destacado por Miranda e Albani (2011), para o economista, a cidade é um lugar para o negócio e para tal, deve possuir vantagens locais rodovias-ferroviárias-portuárias, contando também com investimentos financeiros e incentivos fiscais por parte do Estado. A cidade também deve prover, como atrativo para as empresas, serviços públicos, atividades meio e um ambiente técnico administrativo que complemente sua demanda.

Distanto aproximadamente 10 km do porto de Vitória, 13 km do porto de Capuaba e 30 km do porto de Tubarão, o município de Viana apresenta características favoráveis à comercialização do solo urbano, pois é no município que acontece o entroncamento de duas rodovias federais que cortam o estado. Além disso, o município ainda é atravessado por uma estrada de ferro e especula-se a implantação de um novo trecho ferroviário de ligação com o estado do Rio de Janeiro, chegando até São Paulo, conforme exposto no Plano Estratégico de Logística e de Transportes do Espírito Santo (PELTES) e reafirmado no Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) da RMGV (IJSN, 2018). O plano ainda propõe a duplicação da BR-101 em todo o estado – que atualmente se encontra em execução com estágio avançado – e a duplicação e adequação da BR-262 no trecho entre Vitória e Belo Horizonte, com obras em ritmo lento. A Figura 03 mostra a relação da estrutura rodoviária e a proximidade com os portos da RMGV.

**Figura 03** – Infraestrutura logística da RMGV.

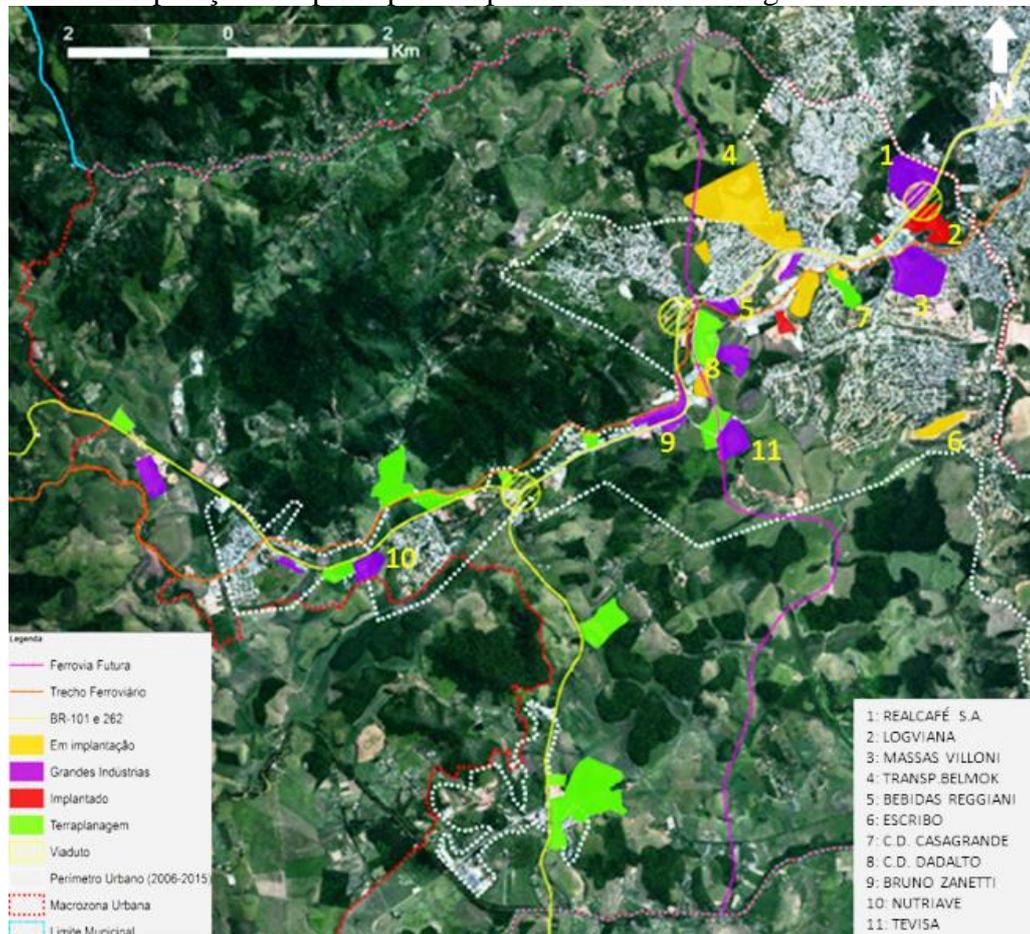


Fonte: Blicomex. Disponível em: <[http://blicomex1.hospedagemdesites.ws/wp-content/uploads/2016/09/ES\\_PortosEmpresas.jpg](http://blicomex1.hospedagemdesites.ws/wp-content/uploads/2016/09/ES_PortosEmpresas.jpg)> acesso em 06/07/2019.

A infraestrutura disposta no município, juntamente com a ampliação de seu perímetro urbano servem de atrativo para investimentos no setor de logística. Até o ano de 2018 Viana já computava mais de 7 km<sup>2</sup> de área licenciadas para terraplanagem, destinadas a implantação de empreendimentos destinados a receber galpões para atividades logísticas, que dispostos ao longo das principais rodovias (Viana, 2018). Cabe resgatar termos de Villaça (1998), apontando as vias

como eixos de crescimento urbano, que atraem investimentos pela facilidade de infraestrutura oferecida. Esta análise pode ser observada também em Viana, como mostra a Figura 04.

**Figura 04** – Disposição dos principais empreendimentos ao longo das rodovias em Viana.



Fonte: Prefeitura Municipal de Viana (2018). Adaptado pelo autor.

Nota-se na figura anterior que o perímetro urbano foi aumentado de modo que compreendesse toda a extensão do trecho da BR-101 que corta o município, assim como parte da BR-262, desde o início da rodovia nos limites do município com Cariacica, seguindo por aproximadamente 14 km de extensão. Outra questão abarcada pelo novo perímetro urbano foi a existência de um plano de ferrovia interligando o sudeste ao nordeste, cortando o município de Viana de norte a sul, marcado na Figura 04 como Ferrovia Futura e trata da Ferrovia Litorânea Sul, (IJSN, 2018). Ainda são propostos no plano a implantação de via ligando diretamente o município de Viana, no trevo de conexão entre as duas BR's, passando por Cariacica, Santa Leopoldina, Serra e Fundão. Vale ressaltar que além das obras de duplicação das BR-101 e BR-262 já terem se iniciado no trecho de Viana, também já estão sendo feitos os viadutos para conexão em desníveis.

Pode-se observar o modo como se dispuseram os empreendimentos de maior relevância no município de Viana, ficando evidente a ocupação no entorno das rodovias. Adiante, para melhor apresentação das intervenções que estão ocorrendo ao longo do trecho comum às duas rodovias, foram separados de forma empírica, nas Figuras 05, 06 e 07 como mosaico, o local de intervenção, a fotografia atual do estágio da obra e o possível plano de motivação que definiu alocação de tais intervenções, como possíveis gargalos para o transporte de cargas em um futuro.

**Figura 05** – Mosaico mostrando local de intervenção, possível motivador e estágio de obra.



Fonte: IJSN (2018), Google (2019). Adaptado pelo autor. Acervo do autor.

A Figura 05 mostra a intervenção que ocorre ao longo da BR-101/262, em área em frente à empresa RealCafé S.A e do condomínio logístico LogViana. Atualmente neste quilômetro da BR-262/101 acontece o cruzamento para acesso aos bairros Marcílio de Noronha e Vila Bethânia, sendo um ponto de gargalo para o trânsito na região. A rodovia Leste-Oeste (BR-447/471), que ligará o porto de Capuaba às BR's 101 e 262 (IJSN, 2018), aparece como motivador para implantação de tal investimento.

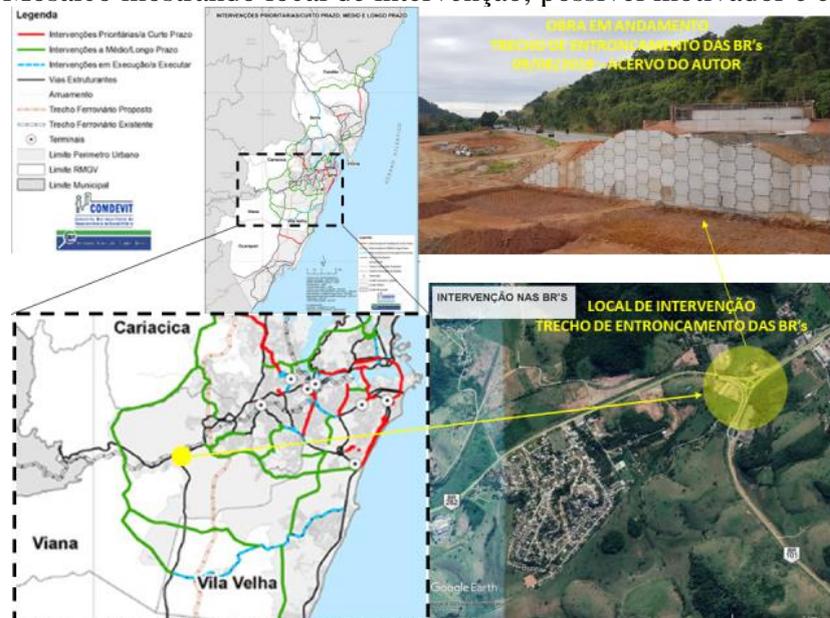
**Figura 06** – Mosaico mostrando local de intervenção, possível motivador e estágio de obra.



Fonte: IJSN (2018), Google (2019). Adaptado pelo autor. Acervo do autor.

Já a Figura 06 apresenta o provável ponto de cruzamento entre a futura ferrovia Litorânea Sul e as Rodovias, onde já estão ocorrendo obras de construção do viaduto. Vale ressaltar também o fato que no entorno deste viaduto existe uma grande concentração de empreendimentos ligados à logística, mostrados na Figura 04.

**Figura 07** – Mosaico mostrando local de intervenção, possível motivador e estágio de obra.



Fonte: IJSN (2018), Google (2019). Adaptado pelo autor. Acervo do autor.

É apresentado na Figura 07 o trecho de entroncamento entre as rodovias BR-101 e BR-262, que atualmente já se configura como um ponto de gargalo no trânsito de automóveis dentro da RMGV. Além deste fato, ainda é projetado uma estrada para ligar Viana à outros municípios,

em direção ao norte do estado, conhecida como Contorno do Mestre Álvaro, que teria acesso localizado próximo a este mesmo ponto (IJSN, 2018). As obras de construção do Viaduto já estão em andamento.

As intervenções no município de Viana acontecem devido à um processo de expansão das atividades portuárias. O afastamento da relação entre cidade e porto é intensificada quando os fatores econômicos se sobressaltam ao processo de expansão do porto, distanciando as relações funcionais, físicas e institucionais entre ambos (CAMPOS; FIM, 2017).

Conforme exposto por Harvey (2005), novas relações espaciais são criadas a partir da atuação do capital, modificando a qualidade da terra e também as relações existentes. Estas relações de capital, promovendo as expansões dos portos, deveriam englobar um arranjo de cidades em rede de comércio e serviços, a fim de potencializar a característica individual de cada região e promover melhores condições de desenvolvimento de atividades necessárias ao bom funcionamento, técnico, científico e econômico da região, que não é só uma parcela do território, mas faz parte de uma economia global (COCCO; SILVA, 1999). Cabe encerrar esta seção indagando: a quem interessa Viana como capital logística da metrópole portuária e quais os impactos resultantes deste processo no desenvolvimento local e na vida cotidiana do lugar?

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme exposto ao longo do artigo, as alterações nos portos sempre trouxeram para as cidades, e para a RMGV, modificações infraestruturais e econômicas. Tais alterações foram e são impactantes no espaço urbano, causando alterações na dinâmica urbana e nas relações comerciais da região e do estado.

É notório como o modo de gestão globalizada dos portos faz expandir, para outros territórios mais afastados, as atividades relacionadas à movimentação de cargas portuárias e como isso se reflete na implantação e melhoria de infraestrutura rodoviária e ferroviária. A administração pública municipal busca atrair investimentos voltados para subsidiar atividades de logística para manutenção das operações portuárias, que juntamente com os investimentos em infraestrutura atraem e concentram empreendimentos destinados ao mesmo uso dentro de um único município.

O município de Viana tem passado por alterações dentro de seus limites, tanto na gestão do território, como na ocupação e também na infraestrutura. Contudo, os investimentos apontam apenas aspectos positivos restritos a economia do município. Por fim, cabe entender a relação que esses investimentos trazem para a vida dos cidadãos e se este ganho de capital se refletirá diretamente na qualidade de vida da população. De fato, os espaços previstos para ocupação dos

empreendimentos em Viana demonstram somente o interesse de inserção do município na ordem econômica globalizada, portanto distantes do desenvolvimento local.

## 5 REFERÊNCIAS

- ABE, A. T. **Grande Vitória, ES: crescimento e metropolização.** 1999. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.
- ABREU, Carol.; MARTINS, Janes de Biase.; VASCONCELLOS, João Gualberto M (Org.). **Vitória: trajetórias de uma cidade.** Vitória: Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo, 1993. 165p.
- CAMPOS, Martha Machado. **Vazios operativos da cidade: Territórios interurbanos na Grande Vitória (ES).** Tese (Doutorado em Comunicação e Semiótica) Programa de Estudos Pós-graduados e Comunicação e Semiótica, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2004.
- CAMPOS, Martha. Machado., FIM, Minieli. **Processos Territoriais e Paisagem: Porto na Cidade de Vitória (ES/Brasil).** Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Revista Mackenzie, v. 17, n. 1, jan./jul. 2017. Disponível em: <<http://editorarevistas.mackenzie.br/index.php/cpgau/article/download/2017.1%20Campos/6581>> Acesso em: 07 jul. 2019.
- CASTIGLIONI, Aurélio H. Mudanças na estrutura demográfica do Espírito Santo ocorridas durante a segunda metade do século XX. **Revista Geografica, Vitória.** n. 7. p. 93-109, 2009. Disponível em: <<http://periodicos.ufes.br/geografica/article/view/153/79>>, Acesso em: 07 jul. 2019.
- COCCO, Giuseppe; SILVA, Geraldo (Org.). **Cidades e Portos.** Os espaços da globalização. Rio de Janeiro, DP&A Editora, 1999. 280p.
- CORRÊA, R. L. **O espaço urbano.** 4. ed. São Paulo: Ática, 1989.
- ESPÍRITO SANTO. Governo do Estado; Secretaria do Estado de Transportes e Obras Públicas, **Plano Estratégico de Logística e de Transportes do Espírito Santo.** Vitória, SETOP: 2009. Disponível em: <<https://planometropolitano.es.gov.br/referencias>> Acesso em: 07 jul. 2019.
- \_\_\_\_\_. Governo do Estado; Lei estadual Nº 5.816, de 17 de dezembro de 1998, versa sobre **Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro.**
- \_\_\_\_\_. Governo do Estado; Lei estadual Nº 237, de 17 de outubro de 2018, considera o município de Viana como **“Capital Estadual da Logística”.**
- FERREIRA, Giovanilton André Carretta. **A lei no plano e o plano na lei: convergências, divergências e silêncios na constituição do território corporativo capixaba.** Tese de doutorado. Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. UFF, Niterói/ RJ, 2016.
- FREITAS, J. F. B. Técnica versus política na localização dos portos do Rio de Janeiro e de Vitória. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 13, 2009, Florianópolis. **Anais eletrônicos do ANPUR.** Disponível em: <<http://anpur.org.br/project/anais-do-xiii-ena/>>. Acesso em: 7 jan. 2019.
- GONÇALVES, T. M. **Novas Estratégias da Produção Imobiliária na Grande Vitória: Um Estudo sobre as Recentes Transformações do Espaço Urbano de Serra-ES.** Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2010.
- GROSSELLI, Renzo M. **Colônias imperiais na terra do café: camponeses trentinos (vênetos e lombardos) nas florestas brasileiras, Espírito Santo, 1874-1900.**1952. [tradução Márcia Sarcinelli]. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2008. 534 p.
- HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço.** São Paulo: Annablume, 2005. 252p
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Pesquisa de informações básicas municipais: População estimada 2015.** Viana, Espírito Santo: IBGE, 2015. Disponível em:



<[ftp://ftp.ibge.gov.br/Estimativas\\_de\\_Populacao/Estimativas\\_2015/estimativa\\_TCU\\_2015\\_20170614.pdf](ftp://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2015/estimativa_TCU_2015_20170614.pdf)>. Acesso em: 5 out. 2018.

\_\_\_\_\_. **Pesquisa de informações básicas municipais: População estimada 2018.** Viana, Espírito Santo: IBGE, 2018. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/es/viana/panorama>>. Acesso em: 5 out. 2018.

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES. **Plano de desenvolvimento urbano integrado.** Região Metropolitana da Grande Vitória. Diagnóstico Integrado, v.2, Vitória, 2018. Disponível em: <<https://planometropolitano.es.gov.br/documentos>> Acesso em: 07 de jul. 2019.

VIANA, Prefeitura da Cidade de; Lei Nº 1876 de 18 de dezembro de 2006. **Cria o Plano Diretor de Viana.**

\_\_\_\_\_, Prefeitura da Cidade de; Lei Nº 2750 de 09 de outubro de 2015. **Altera o Perímetro Urbano do Plano Diretor de Viana e dá outras providências.**

\_\_\_\_\_, Prefeitura da Cidade de; Lei Nº 2829 de 27 de dezembro de 2016. **Dispõe sobre a Política de Desenvolvimento e Ordenamento Territorial, institui o Plano Diretor Municipal de Viana - PDM e dá outras providências.**

\_\_\_\_\_, Prefeitura da Cidade de; Mapa solicitado pelo autor, elaborado pela Gerência de Informações Técnicas e Geoprocessamento, junto à Secretaria de Infraestrutura, Desenvolvimento Econômico e Urbano, com base nas informações de empreendimentos mais relevantes que solicitaram consulta prévia de viabilidade até dezembro de 2018.

LIMA JÚNIOR, C. B. **Baía de Vitória: aspectos históricos e culturais.** Vitória: Fundação Ceciliano Abel de Almeida/Universidade Federal do Espírito Santo, 1994.

MIRANDA, Clara; ALBANI, Vivian. O centro de Vitória (ES) entre o corredor e o ponto circuito. Artigo apresentado no **II Seminário Internacional Urbicentros – Construir, Reconstruir, Desconstruir: morte e vida de centros urbanos** Maceió (AL), 27 de setembro a 1º de outubro de 2011. Disponível em <[https://www.academia.edu/12034206/O\\_CENTRO\\_DE\\_VIT%C3%93RIA\\_ES\\_ENTRE\\_O\\_CORREDOR\\_E\\_O\\_PONTO\\_CIRCUITO](https://www.academia.edu/12034206/O_CENTRO_DE_VIT%C3%93RIA_ES_ENTRE_O_CORREDOR_E_O_PONTO_CIRCUITO)>. Acesso em 02 jan. 2019.

MOURA, Benjamim do Carmo. **Logística: Conceitos e tendências.** 1ª edição, Lisboa: Centro Atlantico, 2006.

SILVA, Letícia Tabachi. **A produção de localizações: estruturação territorial da Grande Vitória.** Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014. 235 p.

SIQUEIRA, M. P. S. **A cidade e o porto como fator de desenvolvimento.** In: VILLASCHI, Arlindo. Elementos da economia capixaba e trajetórias de seu desenvolvimento. Vitória: Flor & Cultura, 2011.

\_\_\_\_\_. A questão regional e a dinâmica econômica do Espírito Santo - 1950/1990. **Revista de História e estudos culturais**, v. 6, n.4, 2009. Disponível em: <[http://www.revistafenix.pro.br/ZIP21/ARTIGO\\_10\\_Maria\\_da\\_Penha\\_Smarzaro\\_Siqueira.zip](http://www.revistafenix.pro.br/ZIP21/ARTIGO_10_Maria_da_Penha_Smarzaro_Siqueira.zip)> Acesso em: 16 jun. 2017.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel, 1998.