UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPIRITO SANTO
CENTRO DE ARTES - PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

JULIANO PRATA HONORATO

VIANA-ES NO SÉCULO XXI: O PROCESSO DE SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL E OS INVESTIMENTOS PÚBLICOS

VITÓRIA
2020

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPIRITO SANTO
CENTRO DE ARTES - PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

JULIANO PRATA HONORATO

VIANA-ES NO SÉCULO XXI: O PROCESSO DE SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL E OS INVESTIMENTOS PÚBLICOS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro de Artes da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo na área de concentração Cidade e Impactos do Território.

Orientadora: Profª. Dra. Martha Machado Campos

VITÓRIA
2020

Ficha catalográfica disponibilizada pelo Sistema Integrado de Bibliotecas - SIBI/UFES e elaborada pelo autor

---

Honorato, Juliano Prata, 1984-
H774v Viana-ES no século XXI : O processo de segregação socioespacial e os investimentos públicos / Juliano Prata Honorato. - 2020.
197 f. : il.

Orientadora: Martha Machado Campos.
Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal do Espírito Santo, Centro de Artes.

1. Planejamento urbano. 2. Segregação urbana. 3. Regiões metropolitanas. 4. Política urbana. 5. Crescimento urbano. I. Campos, Martha Machado. II. Universidade Federal do Espírito Santo. Centro de Artes. III. Título.

CDU: 72

JULIANO PRATA HONORATO

" VIANA-ES NO SÉCULO XXI: O PROCESSO DE SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL E OS INVESTIMENTOS PÚBLICOS"

Dissertação apresentada ao Programa de Pós- Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espíri to Santo, como requisito final para a obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Aprovada em 29 de maio de 2020.

Comissão Examinadora

Profa. Dra. Martha Machado Campos
(orientadora – PPGAU/UFES)

Prof. Dr. Milton Esteves Júnior
(membro interno – PPGAU/UFES)

Prof. Dr. Giovanilton André Carretta Ferreira
(membro externo – UVV)

O documento acima foi assinado digitalmente com senha eletrônica através do Protocolo Web, conforme Portaria UFES nº 1.269 de 30/08/2018, por
MARTHA MACHADO CAMPOS - SIAPE 1172697
Departamento de Arquitetura e Urbanismo - DAU/CAr
Em 22/07/2020 às 10:32

Para verificar as assinaturas e visualizar o documento original acesse o link:
https://api.lepisma.ufes.br/arquivos-assinados/41445?tipoArquivo=O

Este documento foi assinado digitalmente por MARTHA MACHADO CAMPOS
Para verificar o original visite: https://api.lepisma.ufes.br/arquivos-assinados/41445?tipoArquivo=O

VITÓRIA

2020

AGRADECIMENTOS

Agradecer nem sempre é uma tarefa fácil, por mais que possa parecer. A gente sempre acaba cometendo algumas injustiças, pois são muitos os que fazem parte de nossas vidas, nesta curta, porém custosa jornada.

Em primeiro lugar agradeço à Deus, não por um costume social, mas pelo reconhecimento de todas as maravilhas que Ele fez em minha vida, e pela certeza de tantas outras que ainda fará, sabendo que esse momento só existe devido à Sua permissão e grande misericórdia.

Agradeço aos meus pais, Ana Lúcia e Rômulo, por todo amor, carinho, apoio, conselho, criação, consideração, amizade e principalmente compreensão que tiveram por mim por todos os anos dessa vida, principalmente nestes últimos anos. Sigo estendendo o agradecimento à minha irmã, Luciana, e ao meu cunhado, Edimar, pelos momentos de café e prosa nas tardes em que a paciência se esgotava, tanto por não conseguir escrever, quanto por não aguentar os barulhos que os meus vizinhos insistentemente faziam.

Agradeço à Élen Rúbia, namorada e companheira nesta jornada que pretendo ter sempre em minha vida, pela ajuda no trabalho e por todo o apoio psicológico, me fazendo acreditar que eu sou capaz, e não desistindo de mim mesmo nas horas em que eu mesmo desistia. Agradeço imensamente o seu carinho e amor pela minha vida, sempre me incentivando, ajudando tanto intelectual quanto espiritualmente, colocando meu nome em suas orações, e agradeço também pelos muitos momentos divertidos que vivemos, como fuga da obrigação, e que insanamente a sociedade chama de procrastinação. Agradeço também aos seus pais, Eleniuda e Rogério, por terem me acolhido em sua casa por longos períodos, pelos momentos de brincadeiras, de comidas “godines”, de conselhos e principalmente de orações. Peço desculpas pelos momentos em que os “obriguei” a ficar em silêncio por esta causa que termino agora.

Agradeço ao amigo Everton Patuzzo, geógrafo e Gerente de Informações Técnicas e Geoprocessamento da prefeitura municipal de Viana, por toda ajuda na obtenção de informações e organização dos mapas, pela amizade, pelas ideias trocadas sobre planejamento urbano e principalmente pelas conversas prazerosas que fazem parte da vida e que nos fazem esquecer desse mundo louco em que vivemos. Deixo

também um abraço à Nathy, sua esposa e minha colega de classe na Geografia, e aos seus nenéns.

Agradeço aos colegas do Núcleo de Estudos em Arquitetura e Urbanismo (NAU), Élen Rúbia, Gabriela, Izabel, Henrique, Vinícius, Rômulo, Oscar, Gustavo e Lucas, e também aos professores doutores Clara Miranda, Eneida Mendonça, Lutero Almeida e Martha Campos.

Agradeço à Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), Ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU) e a todos os professores do curso, representados na pessoa do Coordenador Prof. Dr. Bruno Massara Rocha. Também aos queridos Juliete e Wendel, sempre pela atenção despendida na secretaria do curso.

Agradeço especialmente à Profa. Dra. Martha Machado Campos, pela dedicação à minha pesquisa, mesmo tendo passado por momentos difíceis em sua vida pessoal. Obrigado por toda orientação, conselho, encorajamento, conversas despretensiosas e principalmente por não ter desistido de mim, mesmo que, por vezes, eu não tenha me mostrado um aluno excelente. Muito obrigado pelo carinho, pela amizade e principalmente pela tranquilidade que passa aos seus alunos orientandos.

Agradeço ao Prof. Dr. Giovanilton André Carretta Ferreira e ao Prof. Dr. Milton Esteves Junior, por terem feito considerações que foram decisivas neste trabalho, e também por aceitarem a tarefa de ler e avaliar o estudo deste pesquisador, com carreira recém iniciada na pesquisa científica.

Por último, mas não menos, agradeço à Fundação de Amparo à Pesquisa e Inovação do Espírito Santo (FAPES), pelo amparo e financiamento que tornou possível o desenvolvimento desta pesquisa.

Meu muito obrigado a todos vocês!

Dias melhores virão!

> “Tenho-vos dito isto, para que em mim tenhais paz; no mundo tereis aflições, mas tende bom ânimo, eu venci o mundo.” (João 16:33)**.**

RESUMO

Esta dissertação busca compreender como a produção de localizações privilegiadas evidencia a segregação socioespacial e afirma o poder do Estado como reprodutor dos interesses das elites e intensificador das desigualdades expressas no espaço urbano. Avalia a localização dos investimentos realizados pelo poder público entre os anos de 2007 e 2019, no município de Viana (ES) – ano de vigência do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), sendo ele uma política federal de investimentos em obras de infraestrutura – e a relação com a distribuição socioespacial dentro do perímetro urbano do município. Faz análise do processo histórico de parcelamento do solo e ocupação do território e também da conformação urbana do município. Tem o objetivo de demonstrar a atuação conflituosa do poder público no processo de estruturação intraurbana, fator que produz e evidencia as desigualdades. Para isso, busca uma relação entre a localização dos investimentos públicos, equipamentos existentes e a distribuição das camadas sociais no espaço urbano, por meio de uma pesquisa empírica, abrangendo um período de tempo de 12 anos. Faz o mapeamento e análise dos investimentos públicos mais relevantes – nas escalas municipais, estaduais e federais – que foram destinados ao sistema viário, pavimentação de vias, praças, edifícios públicos, estabelecimentos de saúde e demais equipamentos, tendo sido realizados dentro do período proposto. O alinhamento das informações acerca dos investimentos públicos, com mapeamento dos mesmos, e o cruzamento e sobreposição de informações geográficas acerca da distribuição das camadas sociais no território, nos permite observar como as forças políticas das classes mais altas influenciam as tomadas de decisões do Estado. Tais decisões são intencionais e não visam atender às demandas sociais em busca de equidade ou mitigação das desigualdades sociais, mas tem por objetivo maior promover ou subsidiar os lucros das elites que se apropriam do fator localização afim de impulsionar ganhos capitais, evidenciando ainda mais as diferenças sociais nas cidades.

Palavras-chaves: segregação espacial; investimentos públicos; Viana-ES.

ABSTRACT

This dissertation provides an understanding of how the production of privileged locations, highlights socio-spatial segregation and affirms the power of the State, as a reproducer of the interests of elites and an intensifier of the inequalities expressed in the urban space. It evaluates the location of investments made by the government between the years 2007 and 2019, in the municipality of Viana (ES) - the year in which the Growth Acceleration Plan (PAC) came into effect, being it a federal policy for investments in infrastructure works - and the relationship with socio-spatial distribution within the municipality's urban perimeter. It analyses the historical process of land parceling and land occupation and also the urban conformation of the municipality. It aims to demonstrate the conflicting performance of the public authorities in the process of intra-urban structuring, a factor that produces and highlights inequalities. For this, it seeks a relationship between the location of public investments, existing equipment and the distribution of social layers in the urban space, through empirical research, covering a period of time of 12 years. It makes the mapping and analysis of the most relevant public investments - at the municipal, state and federal scales - that were destined to the road system, paving of roads, squares, public buildings, health establishments and other equipment, carried out within the proposed period. The alignment of information about public investments, with their mapping, the crossing and overlapping of geographical information about the distribution of social layers in the territory, allows us to observe how the political forces of the upper classes influence the State's decision-making. Such decisions are intentional and do not aim to meet social demands in search of equity or mitigation of social inequalities, but have the main objective of promoting or subsidizing the profits of the elites who appropriate the localization factor in order to boost capital gains, increasing the evidence of differences in the cities.

Key-words: spatial segregation; public investments; Viana-ES.

Lista de figuras

Figura 01: Localização de Viana na RMGV.....19

Figura 02: Data das abolições da escravidão nas américas.....30

Figura 03: Modelos espaciais de segregação.....44

Figura 04: Regiões Metropolitanas brasileiras no ano de 2017.....55

Figura 05: Esquema de relações entre cidades.....56

Figura 06: Regiões de influência das cidades – 1966.....60

Figura 07: Região de Influência das Cidades – 2007.....62

Figura 08: Regiões de influência do ES em 2007.....63

Figura 09: RMGV com destaque para a área urbanizada.....66

Figura 10: Evolução da mancha urbana da RMGV de 1970 e 2013.....69

Figura 11: Instrumentos de Planejamento e Gestão da RMGV.....72

Figura 12: Os jesuítas na capitania do Espírito Santo (1551-1760). Mapa do Espírito Santo mostrando os pontos de fixação dos jesuítas na capitania em meados do século XVIII.....77

Figura 13: Povoação de Viana às margens do rio Santo Agostinho em 1813.....79

Figura 14: Projeção dos limites com base na lei nº 13/1837.....80

Figura 15: Estação de Viana Sede em 1904.....84

Figura 16: Estação e a locomotiva a vapor em Viana Sede, 2019.....84

Figura 17: Entroncamento das Rodovias BR-101 e BR-262 - Viana, anos 1970.....87

Figura 18: Perímetro Urbano de Viana, definido pela lei nº 757/1971.....89

Figura 19: Fotografia de mapa do Município de Viana com delimitação de perímetro urbano ditado pela lei nº 926/1982.....90

Figura 20: Loteamentos aprovados até vigência da lei nº 926/1982.....93

Figura 21: Vista da Avenida Capixaba e futura Esplanada Capixaba, em 1925.....101

Figura 22: Vista da baía de Vitória com Esplanada Capixaba à direita, em 1961.....102

Figura 23: Crescimento populacional dos municípios da RMGV entre 1940 e 2010..110

Figura 24: Localização dos Terminais, Portos e Aeroportos na RMGV em 2019.....117

Figura 25: Área de Influência dos Sistemas de Transporte Urbano.....119

Figura 26: Atividades econômicas em Viana em 2007, segundo dados da RAIS.....122

Figura 27: Atividades econômicas em Viana em 2015, segundo dados da RAIS.....122

Figura 28: Estruturação viária, portos e ferrovias na RMGV.....124
Figura 29: Mosaico do local de intervenção, possível motivador e estágio de obra...126
Figura 30: Mosaico do local de intervenção, possível motivador e estágio de obra...127
Figura 31: Mosaico do local de intervenção, possível motivação e estágio de obra..128
Figura 32: Projeto da Eco 101 do viaduto de junção das BR's 101 e 262 em Viana...129
Figura 33: Principais empreendimentos ao longo das rodovias em Viana, 2018.....130
Figura 34: Principais Indústrias, Áreas de Logística e Viadutos nas BR's.....132
Figura 35: Campanha de Vendas do empreendimento Via Garden.....135
Figura 36: Vista do empreendimento Via Garden.....135
Figura 37: Campanha de Vendas do Ilhas de Noronha.....136
Figura 38: Empreendimento Ilhas de Noronha atualmente.....136
Figura 39: Unidades imobiliárias em produção na RMGV em julho de 2017.....137
Figura 40: Imagem promocional de vendas do empreendimento Parque Vila Topázio – MRV Engenharia.....138
Figura 41: Empreendimento MRV Parque Vila Topázio já concluído.....139
Figura 42: Empreendimento MRV Parque Vila Safira - em construção.....139
Figura 43: Vetores de ocupação e adensamento na Grande Vitória.....142
Figura 44: Loteamento Marcílio de Noronha - década de 1980.....143
Figura 45: Estrada de acesso ao loteamento - década de 1980.....143
Figura 46: Campanha promocional do loteamento Bella Viana Park.....146
Figura 47: Vista para estrada de acesso a Marcílio de Noronha e loteamento Residencial Viana I com centro comercial à direita.....147
Figura 48: Vetores de Expansão com base no Estudo Integrado de Uso e Ocupação do Solo e Circulação Urbana da RMGV.....148
Figura 49: População na RMVG em 2010 por setor censitário.....154
Figura 50: Densidade populacional da RMGV segundo Censo 2010.....156
Figura 51: Renda média por domicílio na RMGV segundo Censo 2010.....158
Figura 52: Rua Quintino Bocaiuva, principal rua de comércio no bairro Centro.....161
Figura 53: Casas no Bairro Ribeira, rua Luiz Rodrigues Siqueira.....162
Figura 54: Casas no Bairro Ribeira, rua Castorina Rodrigues Siqueira.....162
Figura 55: Casas próximas ao rio Santo Agostinho, rua Antônio Viêira, Centro.....165

Figura 56: Casas às margens do rio Santo Agostinho, vista da ponte, Centro.....165

Figura 57: Ocupação espontânea em área de reserva ambiental, vista da rua Vinte e cinco, Marcílio de Noronha.....166

Figura 58: Ocupações irregulares próximas ao rio Formate, Avenida Minas Gerais, Marcílio de Noronha.....166

Figura 59: Casas ocupando encosta com declividade acentuado, vista da rua Principal, Soteco.....167

Figura 60: Casa às margens de rio, rua Bainha, Areinha.....167

Figura 61: Vista panorâmica a partir da rua Quarenta e dois, Universal.....168

Figura 62: Distribuição espacial das atividades centrais na RMGV.....170

Figura 63: Comercio presente na av. Vitória, Marcílio de Noronha.....172

Figura 64: Centralidades e polos de atração na RMGV.....173

Figura 65: Ocupação rarefeita em Morada Bethânia e Coqueiral de Viana.....177

Lista de mapas

Mapa 01: Loteamentos em Viana (existentes ou em aprovação) e principais empreendimentos (existentes ou em implantação).....145
Mapa 02: Rendimento médio salarial per capita por setor censitário em Viana, segundo Censo 2010.....160
Mapa 03: Aglomerados Subnormais em Viana, segundo Censo 2010.....164
Mapa 04: Espacialização dos Equipamentos e serviços públicos existentes no município de Viana-ES.....175
Mapa 05: Concentração de investimentos realizados em Viana entre 2007.....180

Lista de quadros

Quadro 01: Relação dos loteamentos aprovados até vigência da lei nº 926/1982, situação legal, área aproximada de parcelamento e ano de implantação.....91

Lista de gráficos

Gráfico 01: População estimada, perímetro urbano e densidade populacional em Viana entre 2006 e 2019.....152
Gráfico 02: Obras contratadas por município da RMVG entre 2009 e 2019.....178

Lista de tabelas

Tabela 01: Evolução do crescimento populacional 1970 a 2010 na RMGV, Censo 2010.....66
Tabela 02: Características gerais da RMGV, Censo 2010.....67
Tabela 03: Movimento pendular, taxa de mobilidade e PIB per capita na RMGV.....120
Tabela 04: Origem e destino da população que pratica pendularidade na RMGV.....121
Tabela 05: Unidades habitacionais e comerciais construídas entre os anos de 2009 e 2017 na RMGV.....134
Tabela 06: Unidades habitacionais produzidas pela COHAB-ES e INOCOOP-ES entre os anos de 1966 e 1986.....140

Lista de siglas

Bandes: Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo S/A

Banestes: Banco do Estado do Espírito Santo

BNH: Banco Nacional de Habitação

Cagem: Coordenação de Apoio à Gestão Metropolitana

CBF: Companhia Brasileira de Ferro

CCPL: Cooperativa Central dos Produtos do Leite

CLT: Consolidação das Leis Trabalhistas

Comdevit: Conselho Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória

Comdusa: Companhia de Melhoramentos e Desenvolvimento Urbano

Copi: Comissão de Planejamento Integrado da Grande Vitória

CST: Companhia Siderúrgica Tubarão

CVRD: Companhia Vale do Rio Doce

ES: Espírito Santo

FCA: Ferrovia Centro Atlântica

Fumdevit: Fundo Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória

Fundai: Fundo de Desenvolvimento Agrícola e Industrial

Fundap: Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias

Funres: Fundo de Recuperação Econômica do Estado do Espírito Santo

Geres: Grupo Executivo para Recuperação Econômica do Espírito Santo

IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IJSN: Instituto Jones dos Santos Neves

MCMV: Minha Casa Minha Vida

PAC: Plano de Aceleração do Crescimento

PDI: Plano de Desenvolvimento Integrado da Micro-Região de Vitória

PDUI: Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado

PIB: Produto Interno Bruto

Planorte: Planejamento Técnico e Econômico

PMV: Prefeitura Municipal de Viana

PND: Plano Nacional de Desenvolvimento

RM: Região Metropolitana

RMGV: Região Metropolitana da Grande Vitória

SM: Salários mínimos

Suppin: Superintendência de Projetos de Polarização Industrial

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....18

2. SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL E AS CIDADES BRASILEIRAS.....25

2.1 CRESCIMENTO DAS CIDADES BRASILEIRAS E SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL.....25

2.2 REGIÕES METROPOLITANAS E RELAÇÕES DE CIDADES EM REDES.....51

3. ABORDAGEM HITÓRICA E GEOGRÁFICA SOBRE O MUNICÍPIO DE VIANA.....75

3.1 EFETIVAÇÃO DA OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO A PARTIR DO SÉCULO XIX.....76

3.2 TRANSFORMAÇÃO DO TERRITÓRIO NO SÉCULO XX.....82

4. DIMENSÕES DA DESIGUALDADE SOCIOESPACIAL E INVESTIMENTOS PÚBLICOS EM VIANA ENTRE 2007 E 2019.....95

4.1 CRESCIMENTO METROPOLITANO.....97

4.2 VETORES DE EXPANSÃO URBANA NO MUNICÍPIO DE VIANA....111

4.3 ESTADO LEGISLANDO, PRODUZINDO ESPAÇOS E ATUANDO NO PROCESSO DE SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL.....149

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....184

6. REFERÊNCIAS.....189

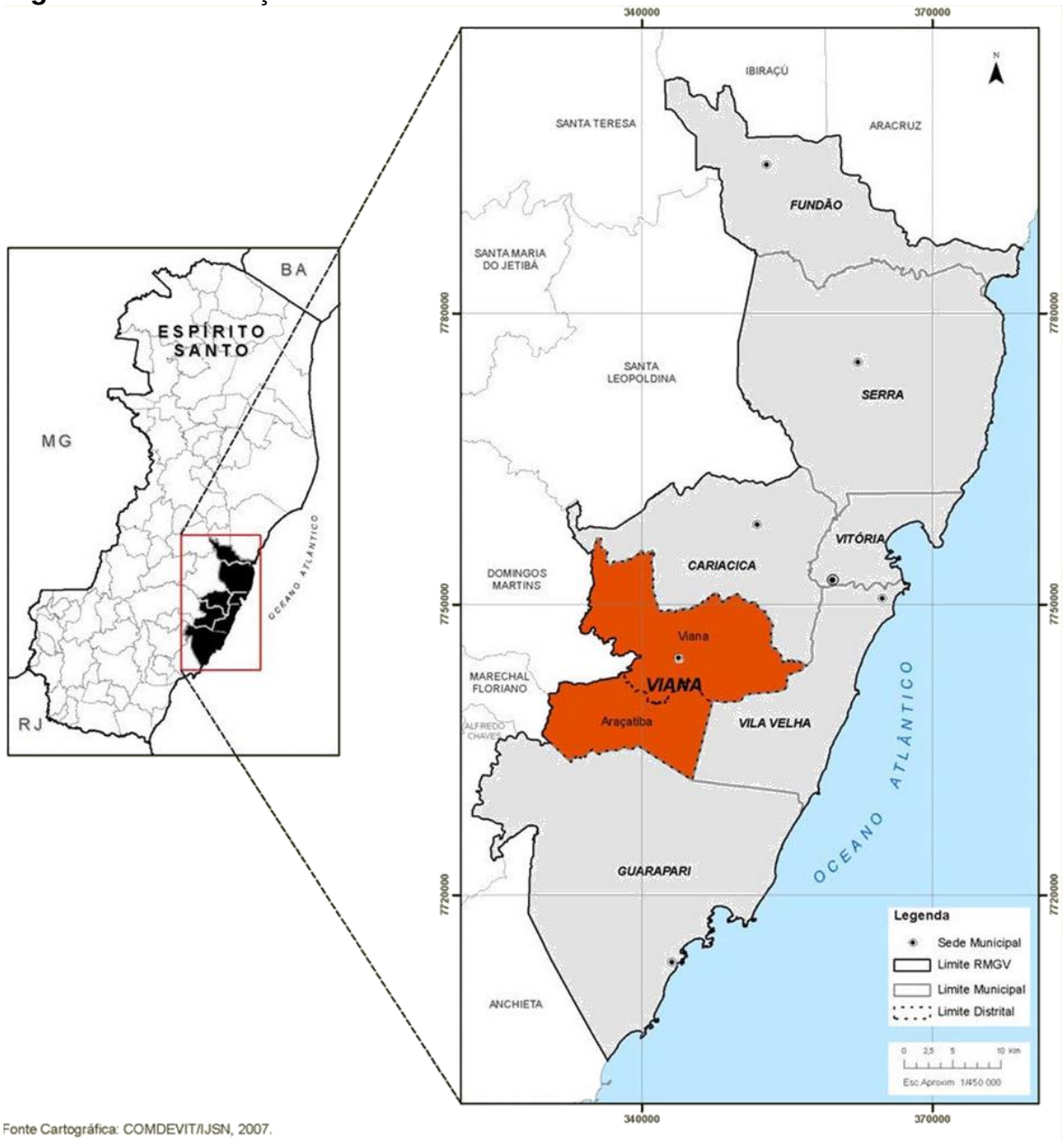
1. INTRODUÇÃO

A ideia para esta dissertação teve início a partir de experiência vivida pelo autor enquanto arquiteto do quadro técnico da Prefeitura Municipal de Viana (PMV), no estado do Espírito Santo (ES) entre os anos de 2014 e 2017, ocasião em que trabalhou como gerente de análise de projetos. Essa experiência permitiu maior contato com a realidade urbana de Viana, sobretudo em atividades de vistorias aos loteamentos existentes e na análise de projetos de novos loteamentos a serem implantados no município. Durante o período, foi possível observar as condições em que a cidade se desenvolvia, criando e evidenciando espaços socialmente segregados e dispersos no território.

A análise desses espaços permite indicar possibilidades de reversão do cenário urbano atual. Também serve como amparo teórico para futuras pesquisas, face a escassez de estudos relacionados ao município de Viana (ES), bem como subsidiar políticas públicas futuras. No âmbito acadêmico e profissional, traz à tona a discussão sobre a segregação socioespacial em uma escala metropolitana. Como realização pessoal, assim como de todo pesquisador dedicado às questões sociais, esta pesquisa tem o objetivo de tornar mais acessível as informações e fatos que ocorrem nas cidades, a fim de que sejam apropriadas pela sociedade e sirvam de instrumento para transformação das relações sociais.

Para situar a área de estudo, faz-se necessário saber que o município de Viana é um dos sete municípios do Espírito Santo que atualmente compõem a Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), junto com Vitória (capital), Cariacica, Serra, Vila Velha, Guarapari e Fundão. Distando aproximadamente 20 km da capital Vitória, faz fronteira com os municípios metropolitanos de Cariacica, Vila Velha e Guarapari, além dos municípios de Domingos Martins e Marechal Floriano. Sua localização geográfica, considerada estratégica, cria um elo entre o litoral e a região serrana do Estado (Figura 01).

Figura 01: Localização de Viana na RMGV



Fonte: IBAM (2009). Disponível em: <http://www.ijsn.es.gov.br/custom/comdevit-arquivos/download/PDRS/residuossolidos.zip> Acesso em: 26 de jul. de 2019.

O município possui uma área de aproximadamente 312 Km², correspondendo a quase 13,3% da extensão da RMGV. Seu território é atravessado por duas importantes rodovias federais, as BR-101, ligando aos estados do Rio de Janeiro e Bahia, e a BR-262, que liga o Espírito Santo ao estado de Minas Gerais.

Pelo município também passa a antiga estrada de ferro Leopoldina, atualmente sob gestão da empresa Ferrovia Centro Atlântica (FCA), funcionando com baixa operação. A mesma já foi um importante elo entre os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e Espírito Santo transportando cargas e passageiros.

Até o século XVIII, na região de Araçatiba, atual distrito de Viana, existiu uma importante fazenda, cuja produção servia para abastecer o colégio dos jesuítas situado em Vitória. A ocupação efetiva de Viana remete ao início do século XIX, tendo sido o berço da imigração europeia no estado, com a chegada de imigrantes açorianos para a região.

No século XX, o processo de industrialização que ocorreu no estado, principalmente na capital e nos municípios vizinhos, atraiu grande contingente de imigrantes. Tais imigrantes buscavam ascensão social e melhores condições de vida na região, devido à grande oferta de trabalho. Contudo, a maioria dos trabalhadores possuía pouca instrução e/ou estudo para ocuparem cargos que necessitassem de mão de obra especializada.

Esses imigrantes que não conseguiam cargos com bons salários, ou sequer conseguiam empregos formais, foram induzidos a morar fora da capital Vitória, devido aos altos preços dos imóveis na região central da capital. Buscando alternativas para moradia, passaram a ocupar municípios vizinhos, onde o valor do imóvel fosse compatível com suas condições, ou até mesmo promovendo a ocupação ilegal de algumas áreas. Fato que alterou a dinâmica de ocupação do território vianense.

Algumas industrias se instalaram no município de Viana entre as décadas de 1960 e 1970, atraindo assim parte dos imigrantes, que ora buscavam oportunidade de emprego, ora procuravam terrenos com preços acessíveis. O crescimento populacional e a oportunidade de valorização do solo, superior ao oferecido pela produção rural, motivaram os donos de grandes áreas de terra a promoverem loteamentos durante estas décadas.

Possuindo leis pouco restritivas quanto à implantação de novos loteamentos e devido à grande extensão de terra, foram surgindo, em Viana, loteamentos dispersos no território. Esses não apresentavam qualquer conexão com o contexto urbano já existente, pois eram implantados em áreas afastadas das principais vias e que tinham o perfil estritamente rural, sem apresentar qualquer infraestrutura básica.

A situação destes loteamentos, junto com a precarização da condição de moradia se estende pelos anos, sem que a atuação efetiva do Estado buscasse

assegurar condições dignas de moradia para os cidadãos dessas áreas. Algo que seria ensejado caso houvesse aplicabilidade das legislações vigentes, como também pela intervenção física em infraestrutura e equipamentos, além do aumento da oferta de serviços públicos, alternativas que poderiam mitigar o processo de segregação socioespacial vivenciado no município.

O trabalho atualiza o debate sobre a urbanização contemporânea, os processos de segregação, além do papel do Estado, tendo como foco o município de Viana. O objetivo geral deste trabalho é identificar os fatores que evidenciam a segregação socioespacial na escala urbano-metropolitana, devido a influência dos investimentos de ordem pública, tanto municipal, quanto estadual e federal.

Tem por objetivos específicos compreender a conformação da área urbana do município de Viana, analisar o crescimento urbano, que tem consolidado um processo de segregação socioespacial e identificar e analisar as instalações de investimentos públicos em determinadas áreas da cidade em detrimento de outras, entendendo que os mesmos promovem a criação de espaços privilegiados.

Como metodologia, foram selecionados os anos entre 2007 e 2019 para investigação empírica, mesmo que se faça necessário uma pesquisa histórica do período antecedente, visando compreender o processo de formação e estruturação urbana de Viana. Esse intervalo de tempo ficou marcado pela vigência do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC)[1], e devido à concentração de investimentos que ocorreram no município estudado durante este período.

Em uma primeira etapa, esta pesquisa revisa os livros e textos listados na bibliografia relacionados, de modo geral, aos temas sobre segregação socioespacial e, de modo específico, as abordagens relativas as transformações ocorridas na RMGV. O alinhamento dos conceitos da pesquisa com o estudo da realidade urbana de Viana permite uma análise crítica em relação às modificações

[1] O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) constitui um plano de desenvolvimento e investimentos em infraestrutura a nível federal, que subsidiou diversas obras no país, tendo sido iniciado em janeiro de 2007, no segundo mandato do então presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Perdurou nos governos de Dilma Rousseff entre os anos de 2011 e 2016, e de Michel Temer entre 2016 e 2018. No mês de julho do ano de 2019, o plano foi bloqueado para receber novos investimentos, no mandato do então presidente Jair Messias Bolsonaro.

promovidas pelo poder público, que ocorreram na área urbanizada do município do município.

Em uma segunda etapa, são pesquisados os dados e documentos históricos da formação e modificação do território urbanizado da região estudada, coletados junto à Prefeitura Municipal de Viana, ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e ao Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN), com o objetivo de identificar as alterações que ocorreram na cidade ao longo das últimas décadas.

Tendo em posse os projetos dos loteamentos – por meio da elaboração de mapas com sobreposição de imagens aéreas juntamente com os projetos dos loteamentos regulares, irregulares e dos ilegais - foi possível analisar a maneira como o tecido urbano se organizou e qual eixo ele seguiu, mapeando áreas de ocupação dentro deste perímetro urbano.

Considera-se, nesta dissertação, o argumento de que a propriedade privada, e a posse legítima da mesma, constitui um privilégio de localização, uma vez que em ocupações irregulares não se legitima a propriedade do imóvel, algo que já indica uma ação de segregação que o Estado exerce por meio de legislações.

Numa terceira etapa, a intenção residiu em levantar dados, junto à Prefeitura Municipal de Viana, sobre investimentos mais relevantes em infraestrutura e novas edificações institucionais realizados pelo poder público, que haviam sido finalizados dentro do período analisado, além de loteamentos e condomínios fechados realizados por investimentos privados na região estudada.

Também foram relacionados os rendimentos médios salarial *per capita* de cada setor censitário[2], com as localizações dos investimentos públicos. Isso possibilitou espacializar e compreender o poder excludente e segregador que os investimentos públicos impõem sobre determinado espaço, e ainda interligá-los à maneira com que o mesmo foi transformado e ocupado ao longo dos últimos anos.

[2] Os dados dos censos de 2010 são disponibilizados em várias escalas, sendo o Setor Censitário a menor unidade territorial da base operacional do censo. O setor censitário é definido como a unidade de coleta e controle cadastral, percorrida por um único recenseador, contínua e situada em área urbana ou rural de um mesmo distrito (estabelecido por lei municipal). A área do setor deve respeitar os limites territoriais legalmente definidos e os estabelecidos pelo IBGE. Ver Umbelino e Barbieri (2008).

Para isso, alguns dados do censo demográfico de 2010[3], referentes ao rendimento médio salarial *per capita*, foram especializados. Mesmo que não se possa definir classes sociais por extrato de renda, o que caberia a uma discussão extensa sobre o assunto[4].

Porém, neste trabalho as classes serão divididas em 3 grupos[5]:

1- a extremidade inferior, com a camada mais pobre da sociedade, chamadas de camadas populares[6] e camadas de baixa renda, tendo a renda média *per capita* até 0,5 SM;
2- com rendimento médio *per capita* variando entre 0,5 e 2 SM fica designado a classe média da população, ora chamada classe média alta, quando a média salarial per capita se aproxima da extremidade superior, ora chamada classe média baixa, seguindo a mesma lógica para a extremidade inferior.
3- a extremidade superior, contando com a população com rendimento médio *per capita* acima de 2 salários mínimos (SM), chamados aqui de elite, classe de alta renda, classe alta ou classe dominante;

Considera-se aqui o fato de que a esfera pública que aplicou tal investimento – sendo ele com recurso do governo municipal, estadual ou federal – não influencia nas relações de acessibilidade no espaço intraurbano. Conforme Sugai (2015), o que de fato influencia nas atrações de novos empreendimentos e aumento do preço da terra, que repercute na dinâmica imobiliária e evidencia a segregação

[3] O censo demográfico de 2010 foi utilizado nesta análise devido ao fato de ter sido elaborado no período entre os anos de 2007 e 2019, datas escolhidas para o estudo, além de ser o mais atual disponibilizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
[4] Para maiores informações acerca de classes sociais ver Giddens (1973), citado por Sugai (2015).
[5] O IBGE divide a população brasileira em cinco classes sociais com rendimento bruto mensal, mensurado em salários mínimos: 1- até 2 SM; 2- de mais de 2 até 5 SM; 3- mais de 5 até 10 SM; 4- mais de 10 até 20 SM; 5- mais de 20 SM. O IBGE ainda considera que em uma residência exista uma média de 3,3 ocupantes. Contudo, adaptando à realidade do município estudado, e entendendo que 2 salários mínimos per capita não seja economicamente considerado “elite” ou “classe alta” quando se trata da realidade de outras cidades de regiões metropolitanas, neste estudo, esta separação foi proposta devido a maior diferença de renda encontrada em relação a população total nos setores censitários. Logo as residências que possuem rendimento médio salarial per capita acima de 2 SM, contam com uma renda acumulada acima de 6,6 SM na extremidade superior, enquanto que na extremidade inferior chegaria no máximo a 1,6 SM, e que representa a maior porcentagem da população no município.
[6] Estas nomenclaturas de divisões de classes sociais foram retiradas de Sugai (2015), contudo entende-se que o simples fato de separar pessoas por camadas de renda seja discutível como algo segregador, contudo não será discutido aqui.

socioespacial, é o fator de localização do investimento no contexto urbano (SUGAI, 2015). Sendo assim, mesmo que os recursos sejam oriundos das três escalas de poder, não serão diferenciados neste trabalho, sendo classificados como investimentos públicos, investimentos do Estado e outros adjetivos que explicitem o mesmo entendimento.

Esta pesquisa possibilita a compreensão da influência que tais investimentos têm sobre uma determinada área da cidade e a relação com a dinâmica de segregação socioespacial nas suas dimensões urbano-metropolitanas.

No segundo capítulo são aprofundados assuntos referentes à segregação socioespacial como conceito, possibilitando a compreensão da atuação do Estado como agente produtor do espaço urbano, tendo como referência Corrêa (1989), e fomentador de ações que propiciam a segregação socioespacial na cidade.

No terceiro capítulo, são apresentadas as manifestações de ocupações pretéritas, priorizando os séculos XIX e XX, além de apresentar características geográficas que influenciaram na ocupação do território. Ainda neste capítulo são expostos dados demográficos que possibilitem caracterizar a população residente.

O quarto capítulo apresenta os principais resultados desta pesquisa, evidenciando a relação conflitante entre a atuação do Estado como agente produtor de espaço urbano, ora como provedor de infraestrutura e equipamentos públicos básicos, ora como subsidiário de grandes empresas, intensificando a segregação socioespacial.

O quinto e último capítulo se apresenta a conclusão do estudo apresentado, indicando a influência que os investimentos públicos podem ter nas cidades metropolitanas, evidenciando a segregação socioespacial, conforme demostrado por meio de recorte temporal no século XXI e espacial do município de Viana.

2. SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL E AS CIDADES BRASILEIRAS

Neste capítulo são discutidos conceitos e definições que visam auxiliar na compreensão da problemática referente à segregação socioespacial, para servir de amparo ao estudo do objeto proposto. Faz uma análise dos problemas acarretados pelo rápido processo de urbanização que ocorreu nas cidades brasileiras, principalmente após a segunda metade do século XX, sem, contudo, perder o foco na realidade revelada nestas primeiras décadas do século XXI.

O primeiro subcapítulo trata da segregação socioespacial nas cidades brasileiras, como reflexo de um desenvolvimento urbano acelerado, buscando um conceito que aproxime a realidade observada no município estudado.

O segundo subcapítulo aborda a questão da cidade e da metrópole, mostrando como a segregação socioespacial se dissemina pelo território, favorecida pelo espraiamento das cidades metropolitanas, além de indicar as relações existentes entre elas, que criam redes e um sistema urbano de relações e dependências entre as cidades e as metrópoles.

2.1 CRESCIMENTO DAS CIDADES BRASILEIRAS E SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL

A história urbana da cidade capitalista é marcada por um forte histórico de segregação socioespacial (OJIMA *et. al*., 2010), que é estimulada devido ao alto preço da terra, diferenciando assim as ocupações e seus modos de construções e convívios, subjugando o indivíduo segregado à diferentes maneiras de sobrevivência na cidade marcada pela desigualdade socioespacial.

Esta afirmação traz uma reflexão sobre as cidades brasileiras. Nas cidades contemporâneas de uma sociedade capitalista, onde se encaixam as cidades brasileiras, a segregação socioespacial talvez seja o maior problema a ser enfrentado pela sociedade (SUGAI, 2015)[7].

[7] Esta dissertação foi finalizada em abril de 2020, portanto, durante o período de pandemia propagada pelo Covid-19. Contudo, não pressupõe inserção do debate urbano contemporâneo pós-pandemia, no qual certamente a segregação socioespacial constitui uma das principais chaves de leitura sobre o futuro das cidades e da humanidade em escala planetária.

É no espaço urbano onde as diferenças socioeconômicas se manifestam física, comportamental e territorialmente. As desigualdades econômicas, políticas e étnicas, que dividem a sociedade brasileira, são impressas no espaço urbano por meio de construções, nas inter-relações pessoais, no modo de ocupação da cidade e nas legislações definidas pelo Estado, que balizam a sociedade, mas nem sempre de maneira equitativa (SUGAI, 2015). Estas injustiças sociais se perpetuam no tempo.

> Pode-se dizer que a forte desigualdade que caracteriza até hoje a sociedade brasileira veio nos navios portugueses, os quais trouxeram a estratificação social característica do país colonizador, e foi logo fortalecida pelas sesmarias e pela adoção do sistema da escravatura. Através dos séculos, a desigualdade tem sido reproduzida e aprofundada pelas estruturas sociais e culturais que predominaram nos ciclos coloniais, imperiais, republicanos, militares e democráticos, chegando a mostrar sinais de arrefecimento apenas nos últimos anos (MARTINE; MCGRANAHAM, 2010, p.12).

Essa afirmação leva a entender que a segregação no território brasileiro teve início com a chegadas dos primeiros colonizadores portugueses, que introduziram o pensamento de superioridade de raça, primeiramente sobre os povos indígenas, e em seguida, introduzindo o sistema escravista, ampliando ainda mais a desigualdades sociais.

Os autores ainda afirmam que houvera uma diminuição de tais desigualdades por volta dos anos 2000, data em que o artigo foi escrito, se referindo a um período político que apresentou programas sociais de maiores impactos. Contudo, após um curto período de instabilidade na política brasileira, e em decorrência das crises financeiras internacionais, o que se pôde observar foi o agravamento das diferenciações socioeconômicas que avançaram sobre a década de 2010.

Sendo assim, se faz necessária uma análise histórica acerca dos momentos decisivos na política, economia e relações sociais que o Brasil passou, para que as desigualdades urbanas fossem tão claramente observadas nos dias atuais.

No período colonial, não havia interesse por parte dos colonizadores portugueses em desenvolver uma sociedade urbana no Brasil, pois o modo de ocupação que se deu até o século XIX, com poucas cidades construídas dispersamente ao longo do extenso litoral brasileiro, tinha por finalidade a defesa contra invasores estrangeiros e servia de entreposto destinado a auxiliar

campanhas de interiorização durante os ciclos extrativista e agrícolas desenvolvidos no território.

Somado a isso, se dá o fato de que a classe dominante era quase em sua totalidade rural, sendo contrária ao modo de vida urbano, fazendo com que durante todo o período colonial e grande parte do imperial, as cidades litorâneas não desenvolvessem grandes interligações entre si e tivessem mais relações com o exterior e com suas hinterlândias específicas (MARTINE; MCGRANAHAM, 2010).

No período imperial, pressões externas foram motivadoras para iniciar a transição do modelo econômico brasileiro. Enquanto que no período colonial o Estado absolutista crescia financeiramente enriquecia por intermédio do enriquecimento de uma burguesia –o rei cedia terras aos súditos, com a finalidade de que eles explorassem, acumulassem capital e repassassem parte dos seus lucros, na forma de tributos –, no período posterior, a posição do Estado imperialista brasileiro não parecia contrária ao modo como se dava a empreitada colonial, pois esta já havia mostrado eficácia no enriquecimento do Estado, então “o escravismo ainda se fazia ‘necessário’ (para a acumulação de capital)” (BOECHAT, 2013, p.154, grifos do autor).

Certamente as pressões externas, principalmente da Inglaterra, obrigaram o Estado brasileiro a alterar suas bases econômicas e sociais. O Brasil adotava uma economia agrícola-exportadora baseada no latifúndio, acumulando capital, contudo não possuía um mercado consumidor capitalista, influenciando negativamente no desenvolvimento econômico da Inglaterra, que passava por um período de expansão industrial (MARTINS, 2013).

Tensões políticas e econômicas entre Portugal e Inglaterra enfraqueceram ainda mais o sistema escravocrata brasileiro. No ano de 1850 foi publicada a Lei Eusébio de Queiroz, proibindo definitivamente o tráfico negreiro. No mesmo ano, apenas duas semanas após a lei Euzébio de Queiroz, a publicação da Lei nº 601, conhecida como “Lei de Terras” viria a consolidar a parcialidade do Estado em relação ao capital e à elite brasileira (MARTINS, 2013).

A “Lei de Terras” definiria que o acesso à base fundiária seria feito por intermédio da compra e da venda. O governo daria um prazo de quase 4 anos para que as terras fossem registradas nas paróquias locais e as que ficassem sem

registro seriam declaradas de posse do Estado – transferindo para a Igreja o papel burocrático que pertenceria ao Estado, mostrando ineficiência e desconhecimento sobre o controle da terra – que usaria as economias de futuras vendas para promover a migração europeia para o Brasil (BOECHAT, 2013). O mesmo autor ainda salienta que:

> [...] a transformação legal da terra em propriedade fundiária indicava um projeto de modernização, visando alterar o fundamento da reprodução das relações sociais de produção. Nele, o questionamento do tráfico de escravos articulava-se à intenção de promover uma imigração de trabalhadores europeus para substituí-los. Esboçava-se, com isso, a passagem necessária (para a nova forma visada de acumular capital) de um monopólio que recaía sobre o trabalhador para um que devesse recair sobre os meios de produção (BOECHAT, 2013, p.157).

Um país de proporções continentais, onde havia abundância de terras não cultivadas, contando com um regime fundiário onde a ocupação do solo era livre, e até então contava com mão de obra escrava, teria que se adaptar ao fim da escravidão e à chegada de imigrantes europeus, trabalhadores livres. Ora, a medida tomada pelo Estado, tendo em vista que a mão de obra passaria a ser livre, foi tornar a terra, que antes era livre, em cativa. A “Lei de Terras” condicionou o acesso à terra não mais pelo fato do requerente ser livre, mas agora o mesmo deveria ter reservas monetárias para comprar terras, mesmo que fossem pertencentes ao Estado, as terras devolutas. Mesmo na condição de intermediador entre os grandes aristocratas brasileiros e imigrantes europeus, o Estado seria o responsável por selecionar os imigrantes mais pobres para enfrentar a empreitada na migração, com a intenção de que estes suprissem a demanda por mão de obra nas já instaladas fazendas brasileiras, tendo em vista que os mesmos não possuíam recursos para obterem acesso imediato a terras próprias (MARTINS, 2013). Para o autor,

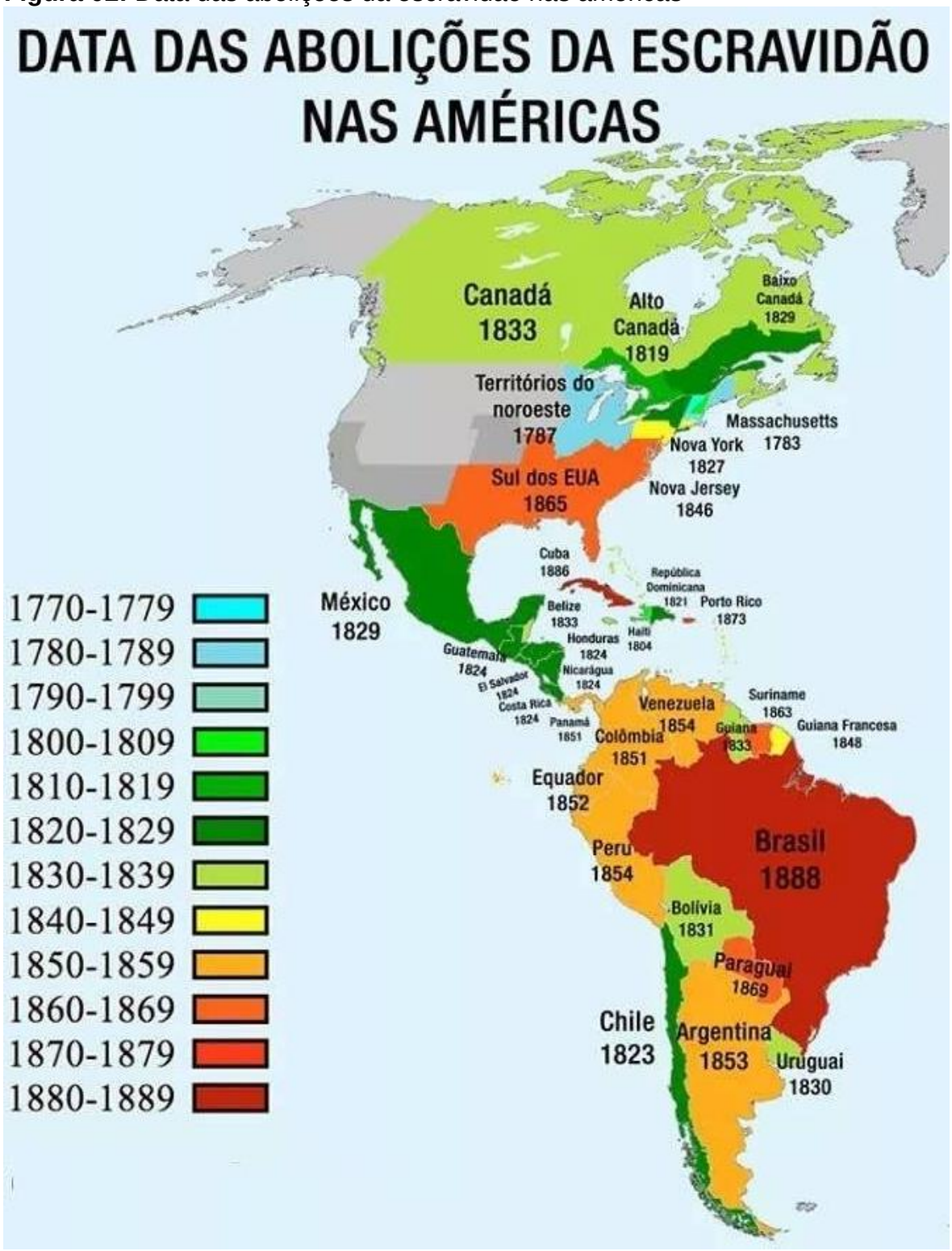
> O país inventou a fórmula simples da coerção laboral do homem livre: se a terra fosse livre, o trabalho tinha que ser escravo; se o trabalho fosse livre, a terra tinha que ser escrava. O cativeiro da terra é a matriz estrutural e histórica da sociedade que somos hoje. Ele condenou a nossa modernidade e a nossa entrada no mundo capitalista a uma modalidade de coerção do trabalho que nos assegurou um modelo de economia concentracionista. Nela se apoia a nossa lentidão histórica e a postergação da ascensão social dos condenados à servidão da espera, geratriz de uma sociedade conformista e despolitizada. Um permanente aquém em relação às imensas possibilidades que cria, tanto materiais quanto sociais e culturais (MARTINS, 2013, p.3).

Tornando a terra uma propriedade privada, dotada de exclusividade, o Estado criou também uma relação à qual não existia anteriormente, pois com a propriedade das terras, seria possível buscar financiamento para subsidiar novas empreitadas, tantos dos grandes produtores de insumos agrícolas, como dos brasileiros pioneiros no processo de produção industrial.

A produção cafeeira, motor da economia brasileira no final do século XIX, teve que enfrentar a redução da mão de obra escrava, até a abolição da escravatura no ano de 1888. Cabe destaque o fato de que o Brasil foi o último país da américa a abolir a escravidão (figura 02), mostrando a dependência (exploração) que a oligarquia tinha deste modo de produção. Para suprir a demanda por mão de obra, nos latifúndios brasileiros – que haviam aumentado devido aos trabalhos de grilagem de terra[8] – o governo estimulou a vinda de grande contingente de imigrantes europeus, totalizando aproximadamente 4 milhões entre 1880 e 1930 (MARTINE; MCGRANAHAM, 2010, p.14).

[8] Os grileiros eram pessoas responsáveis por promover de forma ilícita a apropriação de terras devolutas mesmo após o prazo determinado pela “Lei de Terras”. Com a elaboração de documentos falsos, pagamento de subornos e demarcações forçadas, concediam o documento de posse da terra a quem pudesse pagar. Tirando terras do Estado e repassando para propriedade privada. Para saber mais, ver (MARTINS, 2013)

Figura 02: Data das abolições da escravidão nas américas



Disponível em: <https://twitter.com/historianopaint/status/1029744970465529856> Acesso em: 05 de jan. de 2020.

Foram os grandes fazendeiros de café, principalmente em São Paulo, que estimularam e financiaram as primeiras medidas de modernização do país, com a implantação do transporte ferroviário e a mecanização na produção, com a

finalidade de acompanhar de perto a modernização europeia. O trabalho assalariado alteraria o perfil da mão de obra e serviria para atrair maior número de imigrantes para as cidades mais desenvolvidas, criando um excedente de trabalhadores, algo que daria origem a um mercado interno, estimulando a produção e comercialização de alimentos para consumo local (MARTINE; MCGRANAHAM, 2010).

A produção cafeeira, base da economia brasileira no final do século XIX, seguiu seu desenvolvimento até os anos de 1930, quando a economia mundial foi abalada devido à quebra da bolsa de valores de Nova Iorque, em 1929.

As obras de saneamento, as melhorias nas condições de vida, a diminuição da mortalidade e as migrações, fizeram a população brasileira aumentar consideravelmente, principalmente a urbana. Com a crise da bolsa de Nova Iorque, os produtos agrícolas brasileiros perderam valor, causando uma crise interna, devido aos altos empréstimos que haviam sidos contraídos, no país, no período de alta da economia cafeeira.

Tal fato forçou o Estado brasileiro a desenvolver o mercado interno, a partir do processo de industrialização, para minimizar as importações. Para promover a movimentação de cargas e possibilitar as interligações entre as cidades, com a finalidade de inseri-las nesta nova economia, houveram grandes investimentos nos sistemas de transporte e de comunicações (SANTOS, 2008).

Na década de 1960, o governo militar optou por estimular também a modernização no campo, promovendo o financiamento de máquinas aos proprietários fundiários, aumentando ainda mais o fluxo migratório do campo para as cidades (SANTOS, 2008).

As dificuldades encontradas pelos cidadãos ao acesso à terra regular nas cidades foram, e tem sido ainda, as principais causas do crescimento exponencial das periferias urbanas brasileiras, por meio de ocupações em loteamentos ilegais e favelas.

Entre os anos de 1930 e 1980 houve um grande crescimento urbano, principalmente em cidades com mais de 20 mil habitantes, que se tornavam cada

vez maiores devido à concentração populacional (MARTINE; MCGRANAHAM, 2010).

Os efeitos socioeconômicos causados pelas mudanças tecnológicas – que ocorreram em diferentes ritmos entre países desenvolvidos e não desenvolvidos – pôde ser observado pelo “volume de migrações internas” (SINGER, 1976, p.45), no país que estava passando por um recente processo de industrialização. O mesmo autor ainda afirma que as “[...] transformações na estrutura econômica, acarretadas pelo desenvolvimento, não somente provocam rápida urbanização, mas também forte concentração urbana” (SINGER, 1976, p.72), afirmando que ocorreria um predomínio nas áreas de aglomerações já consolidadas, como as regiões metropolitanas.

No final da década de 1980 e início da década de 1990, houve uma diminuição da concentração populacional e do processo de metropolização nas cidades brasileiras, com inversão do fluxo migratório. Isto se deu devido às crises internacionais que fizeram com que os juros atingissem níveis altíssimos. Este período ficou marcado por um aumento da dívida externa brasileira, pois os governos militares haviam contraído empréstimos para poderem arcar com os investimentos da época. Mesmo com diversos planos de estabilização da economia, nenhum impediu que a crise avançasse, perdurando até a década de 1990 (MARTINE; MCGRANAHAM, 2010).

Com a crise econômica, o período autoritário na política brasileira, a ditadura militar, chegaria ao fim. Com o país novamente passando por um regime democrático, também houve a diminuição do processo de industrialização, além de privatizações de grandes empresas nacionais, a abertura econômica e a diminuição das ações do Estado.

A crise econômica afetou diretamente a indústria e a construção civil, setores que mais empregavam mão de obra pouco qualificada. Tal fato implicou no desemprego de grande parcela da população e o empobrecimento dessa massa trabalhadora. Com a diminuição das oportunidades no mercado formal, houve um crescimento do mercado informal.

A diminuição das oportunidades econômicas nas grandes cidades gerou uma corrente migratória de retorno e um crescimento de outras cidades não

metropolitanas. Tal crescimento pode ser justificado devido ao fato de que alguns governos promoviam políticas de privilégios e incentivos fiscais para se tornarem mais atrativos à expansão ou instalação de novos parques industriais. Além destes incentivos fiscais ainda era possível, nestas cidades menores, a compra de grandes áreas devido ao preço reduzido, que também se tornaria atrativo aos proprietários industriais, algo que seria pouco viável nas grandes cidades (MARTINE; MCGRANAHAM, 2010).

Mesmo com a diminuição no crescimento, as grandes cidades e regiões metropolitanas continuaram crescendo e atraindo migrantes de baixa renda. A expansão da periferia urbana nas grandes cidades, promovida e ocupada por essa população de baixa renda, carrega intrinsecamente os “[...] problemas de favelização, assentamentos informais, infraestrutura precária, conflitos ambientais, desorganização social e violência” (MARTINE; MCGRAHANAM, 2010).

O excedente de mão de obra disponível nas grandes cidades, não era absorvido pelo mercado de trabalho, gerando um exército de desempregados e desocupados, fundamentais para o desenvolvimento do capitalismo, dando aporte à dilapidação dos salários e empobrecimento da população. A oferta de mão de obra sempre era maior que a demanda, fazendo com que os trabalhadores se submetessem à empregos com salários cada vez menores (KOWARICK, 1979).

No século XX, o capital industrial dependia de investimentos em infraestrutura para que acontecesse o desenvolvimento de suas atividades e assim a reprodução do próprio capital. Dependia também da condição da reprodução da força de trabalho, e para tal, promovia a construção de moradias e criava bairros inteiros para alojar trabalhadores. Era comum a existência de um conjunto de casas de trabalhadores contíguo às plantas industriais, dando origem à bairros adjacentes às regiões fabris da cidade (KOWARICK, 1979).

As alterações nas relações de trabalho, com avanços nos direitos dos trabalhadores, a partir da década de 1940, tirou o ônus com moradia dos proprietários das industrias e os transferiu aos trabalhadores, contudo os salários não foram reajustados para que os mesmos pudessem suprir as demandas por moradia, transporte, e alimentação, a fim de sobreviver na cidade (KOWARICK, 1979).

A Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), serviram como amparo jurídico estruturado pelo Estado, visando proteger a classe trabalhadora e, mais ainda, de privilegiar os proprietários industriais, que tinham seus gastos indiretos diminuídos, aumentando assim os lucros. Ao trabalhador restava agora a busca por moradia em áreas menos valorizadas das cidades, onde seu salário o permitisse custear novos e maiores gastos com moradia, alimentação, deslocamento (KOWARICK, 1979).

Aos cidadãos que não pudessem custear suas habitações em áreas legalmente desenvolvidas na cidade, nem se encaixavam no perfil da população que poderia financiar sua casa própria, restavam outras alternativas. O aluguel de casa, o aluguel de alguns cômodos em cortiço, a ocupação das periferias (lotes sem infraestrutura) e a favela seriam algumas das alternativas encontradas pelo sujeito segregado, para suprir a necessidade de habitação nos centros urbanos (KOWARICK, 1979).

Martine e McGranaham (2010) apontam que, a bem da verdade para o poder público,

> [...] os pobres têm que “se virar” para encontrar um espaço para morar: na melhor das hipóteses a população de baixa renda é obrigada a comprar terrenos a preços mais elevados de provedores “informais”. Os outros menos afortunados estabelecem suas residências precárias em lugares ilegais, inadequados ou perigosos como em áreas de proteção ambiental, encostas de morros, terrenos contaminados ou à beira de rios, sempre sujeitos à instabilidade ou ao despejo e vulnerável ás intempéries climáticas. A falta de uma moradia fixa num lugar adequado está na raiz da incapacidade de se beneficiar de tudo que a cidade pode oferecer em termos de emprego, serviços e bem-estar. (MARTINE, MCGRAHANAM, 2010, p.21)

A mudança violenta do perfil da população de maioritariamente rural para predominantemente urbano em menos de meio século não se procedeu de modo equilibrado. Para a maior parcela da população, representada pela massa trabalhadora das camadas mais pobres, a expansão urbana se deu a custos altíssimos, pagos com dilapidação da qualidade de vida, quando estes não tiveram suas necessidades básicas supridas por um Estado que os ignorava.

No cerne das questões ambientais e sociais, que atualmente preocupam os líderes políticos das cidades brasileiras no século XXI, deveriam estar nas

carências do maior grupo social, que por longos períodos de tempo vêm sendo desprezadas.

A preocupação por parte do Estado, em relação aos problemas das classes mais carentes, não se dá pela intenção de solucioná-los com a finalidade de melhorar a qualidade de vida e de acesso à cidade e seus equipamentos. O motivo real da preocupação é a tentativa de minimizar os efeitos negativos que os problemas sociais podem causar para a cidade, e com isso impedir ou atrapalhar a captação de novos investimentos.

O Estado passa a se comportar como empresa gerida com a finalidade de captar recursos e atrair investimentos para suas cidades, condenando a cidade a uma dependência paulatina do capital. O Estado se torna um poderoso instrumento de legitimação de legislações que privilegiam o acúmulo de capital e para isso se apoiam na proposta do crescimento.

No Brasil, o capital industrial, que aumentou no século XX, passou a ser incorporado ao capital financeiro. Empreendimentos imobiliários foram criados com o propósito de investir capital financeiro na nova demanda por moradia, que seriam vendidas à preços altos, contudo poderiam ser parceladas e cobrado uma taxa de juros que o comprador pagaria ao longo dos anos.

A demanda por moradia nas cidades cria também demanda por infraestrutura e equipamentos, que são predominantemente executados pelo Estado. As escolhas para implantação de tais investimentos em infraestrutura são geralmente definidas e orientadas por forças políticas que exprimem anseios da classe dominante.

> A produção do espaço, em si, não é nova. Os grupos dominantes sempre produziram este ou aquele espaço particular, o das antigas cidades, o dos campos (aí incluídas as paisagens que em seguida parecem 'naturais'). O novo é a produção global e total do espaço social. Essa extensão enorme da atividade produtiva realiza-se em função dos interesses que a inventam, dos que a gerem, dos que dela se beneficiam (largamente). O capitalismo parece esgotar-se. Ele encontrou um novo alento na conquista do espaço, em termos triviais, na especulação imobiliária, nas grandes obras (dentro e fora das cidades), na compra e venda do espaço. E isso a escala mundial. Esse é o caminho (imprevisto) da socialização das forças produtivas, da própria produção do espaço. É preciso acrescentar que o capitalismo, visando sua própria sobrevivência, tomou a iniciativa nesse domínio? A estratégia vai muito mais longe que a simples venda, pedaço por pedaço, do espaço. Ela não só faz o espaço entrar na produção da mais-valia, ela visa uma reorganização completa da produção

> subordinada aos centros de informação e de decisão. (LEFEBVRE, 1999, p. 142-143)

O autor supracitado, mesmo tendo escrito tal texto na década de 1970, ainda se apresenta como atual, uma vez que os problemas se repetem na cidade e se agravam. É no espaço urbano onde se personificam as máximas do desenvolvimento desigual que se dá pelo avanço das dinâmicas capitalistas, que produz desigualdades sociais e espaciais. A mundialização do capitalismo alterou as relações sociais já no início de século XXI, quando a população mundial passou a ser predominantemente urbana. A produção e reprodução do espaço urbano se coloca como sujeito principal na possibilidade de apreensão da realidade metropolitana.

A acumulação do capital acontece por meio da produção do espaço urbano, que é condição, meio e produto da reprodução social. A metrópole age como mediadora no novo processo de acumulação de capital ligado ao espaço.

O capitalismo torna o espaço – como produção social – em mercadoria, quando passa a atribuir valor de uso e valor de troca e a “metrópole é a condição geral da produção, o que impõe uma determinada configuração espacial” (CARLOS, 2015, p. 26). Segundo a mesma autora, um novo ciclo de acumulação é criado pelo capital financeiro com a expansão de novas atividades, com foco no espaço-mercadoria, para atrair capitais de outros setores econômicos com objetivo de ampliar os ganhos. O mercado imobiliário cria estratégias de obtenção de lucro pela “[...] transformação dos usos e substituição de classes de renda no espaço” (CARLOS, 2015, p.27), promovendo a valorização de determinadas áreas.

Singer (2017, p. 29) afirma que “[...] o capital gera lucro na medida em que preside, orienta e domina o processo social de produção”. O autor ainda afirma que o espaço é condição de indispensável à realização de qualquer atividade, mas isto não o faz ser um meio de produção. O que acontece com o solo é que o monopólio de sua posse, por meio do estatuto da propriedade privada o torna fonte de renda aos seus detentores.

Carlos (2015) ainda destaca que na metrópole é possível encontrar novos significados da urbanização que a autora coloca como:

a) dispersão do setor produtivo e o aumento da concentração do capital na metrópole;
b) alteração das atividades do setor de serviços com predomínio dos financeiros e de serviços diferenciados;
c) surgimento de novos setores econômicos, como turismo e lazer seguindo o setor de negócios financeiros;
d) promoção de políticas públicas voltadas à produção do espaço urbano em setores e áreas da metrópole escolhidos e orientados pelos setores privados, infraestrutura e mudanças nos usos e funções dos lugares com alterações no zoneamento, políticas de intervenção espacial através da realização de operações e requalificações urbanas por meio de “parcerias” público-privada.

Nas metrópoles, inclusive nas brasileiras, a ação violenta de transformação do solo urbano, com uso das ideologias de requalificação das regiões centrais, ou ainda com operações consorciadas, com o propósito de dar novos usos às áreas, expulsa os residentes de menor poder aquisitivo e implanta um novo padrão estético à cidade.

Os promotores imobiliários agem em proximidade às estratégias do sistema financeiro, orientando e organizando o processo de reprodução espacial, com o objetivo de implantar, na metrópole, uma imagem do “moderno” e com isso, requalificar o espaço e torná-lo altamente lucrativo ao capital imobiliário, com a possibilidade de compra e venda de imóveis em fragmentos da cidade (CARLOS, 2015).

O capital imobiliário, para Singer (2017) é um falso capital, pois segundo ele,

> [...] é, sem dúvida, um valor que se valoriza, mas a origem de sua valorização não é uma atividade produtiva, e sim a monopolização do acesso a uma condição indispensável àquela atividade. Esse caráter da propriedade imobiliária na economia capitalista não aparece de imediato, porque ela raramente se apresenta em sua forma “pura”, ou seja, como uma propriedade de uma extensão do solo urbano intocada pela mão do homem. Quase sempre a propriedade imobiliária urbana é dotada de certas benfeitorias – ela é desmatada, arruada, cercada e não poucas vezes construída –, o que dá a impressão de que seu “valor” resulta das inversões feitas nessas benfeitorias. Mas, na realidade, a influência de tais inversões sobre o “valor” do imóvel muitas vezes era negligenciável. Para perceber isso, basta lembrar que imóveis com as mesmas benfeitorias podem ter preços completamente diferentes, conforme sua localização. (SINGER, 2017, p. 30)

O Estado exerce poder sobre a produção da metrópole quando reafirma a primazia de determinados lugares, “[...] criando novas centralidades, expulsando para a periferia os antigos habitantes, recriando um espaço de dominação e impondo presença em todos os lugares, agora sob controle e vigilância (seja direta ou indireta)” (CARLOS, 2015, p. 27).

A valorização do espaço urbano se dá pela prática da propriedade privada da riqueza, determinando novos acessos aos lugares, agora restritos, impondo-se à toda sociedade pelas transformações de uso do espaço, alterando também as relações sociais (CARLOS, 2015).

Sob a égide do capital, a metrópole passa a ser produzida para ser apresentada e vendida, aprofundando a incoerência entre o processo de produção social do espaço e a apropriação privada do mesmo. As formas de apropriação do espaço e os usos são mais visíveis na produção/reprodução da metrópole, quando a apropriação privada do solo urbano indica uma hierarquização socioespacial, gerando disputas dos melhores lugares nas metrópoles pelas distintas classes sociais, afirmando um processo de segregação socioespacial.

Ora, Carlos (2017) apresenta a segregação como as diferentes maneiras de ocupação e uso do espaço pelas diferentes classes sociais e uma evidente separação de sujeitos no espaço. A autora ainda coloca que:

> A segregação – como a forma da desigualdade espaço-temporal – realiza-se como a negação do urbano e da vida urbana através da separação dos lugares da vida enquanto elementos autônomos. Portanto, a prática espacial urbana despedaçada sinaliza o empobrecimento e a deteriorização da vida social diante da extensão da mercantilização que acompanha a privatização do mundo. A urbanidade esfacelada em espaços fragmentados desvela a forma das relações sociais e a situação do cidadão reduzido à condição de mera sobrevivência, o que dissocia o homem da cidade. (CARLOS, 2017, p. 35-36)

Corrêa (1989) apresenta a cidade como resultado da operação mútua de muitos agentes. O mesmo autor ainda apresenta cinco categorias de agentes produtores e transformadores do espaço urbano que são representados pelos proprietários fundiários (detentores do monopólio da terra); os proprietários dos meios de produção (detentores do capital industrial); os promotores imobiliários (detentores do capital financeirizado que produz a cidade para acumulação de capital); o Estado (detentor das forças políticas e judiciárias); e os grupos sociais excluídos (massa trabalhadora).

A acumulação de capital – a partir da apropriação da renda da terra – é o objetivo comum entre os três primeiros agentes produtores citados, mesmo eles possuindo interesses conflitantes entre si. O Estado tem o papel de mediador de conflitos entre os agentes que buscam a reprodução do capital e os grupos sociais excluídos, investindo recursos ora para amenizar os ânimos de uns, ora para privilegiar outros, dando suporte à produção e reprodução da cidade, com investimentos que beneficiam a todos, mas nunca de maneira equitativa.

O Estado – orientado pelas classes dominantes que exercem maior poder político – cria condições ideais para o aumento de ganhos de capital e lucro nas cidades a partir da escolha do local, idealizado pelos agentes imobiliários, para implantação e/ou construção de novas infraestruturas e equipamentos, com a finalidade de privilegiar determinadas áreas da cidade. A ação do Estado se dá de forma a criar legislações que permitam alterar índices construtivos e ainda possibilitem a expansão da malha urbana de forma espraiada, com a alteração de perímetros urbanos.

Tais investimentos públicos, aliados aos investimentos privados, podem potencializar ou criar novas centralidades – devido à concentração de serviços e atividades diversificadas em locais específicos da cidade.

A centralidades “[...] tanto as tradicionais quanto as novas, ao mesmo tempo se complementam e concorrem entre si por investimentos, tanto públicos como privados” (ALVES, 2018, p. 111). Nelas se concentram atividades econômicas, sociais e políticas que de certa maneira tendem a homogeneização, fragmentação e hierarquização das centralidades. Voltam-se a uma menor diversidade de serviços e classes sociais, mas com maior especialização, sendo bastante seletas, buscando afastar de tais localidades as populações de baixa renda, evidenciando e promovendo uma diferenciação socioespacial que se manifesta na segregação socioespacial (ALVES, 2018).

Com a produção de novas centralidades, há também o desenvolvimento de forças produtivas pelo mercado imobiliário que vislumbra possibilidades de acumulação de capital e superação dos momentos de crise. A nova centralidade que recebe infraestrutura, atrai investimentos, que por sua vez atrai funções e serviços cada vez mais específicos que se especializam no espaço e provocam um

agravamento na divisão espacial do trabalho, causando distinção social, além de que a infraestrutura valoriza o solo e estimula a transferência de atividades, que passam a competir com os antigos centros. Tais características se apresentam nas metrópoles polinucleadas.

A crise nos centros mais antigos das cidades, normalmente os centros históricos, também atende aos interesses do capital financeiro. Pois quando estas regiões da cidade perdem valorização econômica, cria-se entre o setor público e o privado acordos de investimentos e requalificações do espaço, legitimadas por legislações feitas integralmente para isso.

Nas cidades e regiões metropolitanas brasileiras, a falta de planos de ações e planejamentos nunca foram problemas. O que é comum na verdade é um excesso de planejamento, elaborados em concomitância entre o setor privado e os órgãos públicos.

Muitos desses planos têm o propósito de discutir a cidade, não como local de reprodução social – onde as relações sociais são desenvolvidas cotidianamente –, mas como local de reprodução do capital, que privilegia o lucro como medida de prosperidade para a cidade.

Eles evidenciam a posição de um Estado que passou a ser gerido como empresa que busca atrair investimentos, não para melhorar a qualidade de vida dos seus cidadãos, mas para melhorar sua visibilidade e assim atrair mais investimentos.

Os investimentos realizados pelo Estado, em infraestrutura ou na implantação de serviços, qualificam o espaço de forma desigual, dando-lhe características de raridade, quando estes serviços são muito distintos. O mercado imobiliário, que conta com monopólio do solo urbano nestes locais, regula o preço de acesso a ele, sempre pelo maior valor que a demanda pode pagar.

O consumo de serviços urbanos, como transportes e saneamento básico, acompanha o rápido crescimento da população metropolitana, que ultrapassa os níveis de recursos dos municípios para mantê-las. Singer (1976) e Corrêa (1989) afirmam que em uma economia capitalista, o aumento da exigência por tais serviços urbanos é a demanda “solvável”, dado pela parcela da população que

dispõe de recursos financeiros para supri-la, ficando claro que a demanda por infraestrutura urbana “[...] cresce em função da renda e não em função da população” (SINGER, 1976; 126).

Contudo o fato dessas áreas receberem maiores investimentos e se qualificarem como lugar privilegiado, acabam atraindo a classe social de maior renda, que além de demandar por serviços, ainda possuem maior poder político, possibilitando-os exercerem também uma maior pressão sobre o Estado.

O Estado, cedendo às pressões políticas da classe social dominante e suprindo aos anseios tanto do mercado imobiliário quanto do capital internacional financeirizado, investe mais recursos em infraestrutura, fazendo com que aumente a demanda por mais e mais infraestrutura, em um círculo vicioso que pode levar a uma exacerbada diferenciação de lugares, tendendo a privilegiar mais a um lugar do que a outro, assim como explica a teoria da causação circular[9].

Ora, quanto maior os investimentos que uma determinada área da cidade recebe, maior é sua valorização pelo mercado imobiliário. O acesso à propriedade privada, inserida nesta centralidade concentradora de investimentos, se dá pela compra e venda de imóveis, que depende de recursos de cada indivíduo, ocasionando uma diferenciação de classes sociais, agravando os processos de segregação socioespacial, pela distinção de moradias e acesso a oportunidades.

Uma característica comum nos países em desenvolvimento, e que se repetiu nas cidades brasileiras, foi o crescimento urbano baseado na lógica do centro-periferia. Este crescimento indica que as cidades se desenvolveram a partir de um centro político-religioso, onde se concentrou as melhores infraestruturas e equipamentos.

As classes dominantes, que detinham poder político e econômico se instalavam nas áreas centrais e contíguas, com melhores acessos, mobilidade e oportunidades. Adjacente a eles se colocava a classe média. A classe baixa era empurrada cada vez mais para as periferias, sempre que havia aumento de

[9] Esta teoria, definida por Gunnar Myrdal (1968) aborda a questão da distribuição assimétrica de investimentos e a desigualdade espacial gerada pelo acúmulo de benfeitorias em um lugar em detrimento de outros. Para aprofundamento no assunto, consultar Fonseca (2017).

investimentos e valorização do espaço urbano. As áreas periféricas contam normalmente com infraestrutura pouco suficiente ou inexistente, e distanciam seus moradores das oportunidades concentradas nas áreas centrais valorizadas.

Corrêa (1989) apresenta padrões de ocupação do solo urbano a partir de modelos criados com o propósito de estudar e compreender as espacialidades dos processos de segregação socioespacial (residencial). O autor aponta que o primeiro modelo, Kohl-Djoberg foi usado para estudar as cidades europeias pré-industriais, definindo o centro como lugar de prestígio, concentrando infraestrutura, amenidades e a sede do governo, possuindo terras mais valorizadas e a concentração da elite, que buscava a posição de *status*. Quanto mais se aumenta a distância do centro e das oportunidades, mais os preços da terra declinam e com o preço também declina o *status.* Colocando os ricos no centro e os pobres na periferia.

Para Corrêa (2013),

> As implicações econômicas, sociais e políticas deste padrão espacial de segregação residencial são dramáticas, particularmente porque tendem a ocorrer, na atualidade, em cidades da periferia do capitalismo. Na periferia das cidades localizam-se os loteamentos populares, frutos da autoconstrução, as favelas e precários conjuntos habitacionais, onde reside uma população de baixo *status.* Às precárias condições de existência acrescem-se os custos de toda ordem nos deslocamentos cotidianos para o trabalho. Os movimentos sociais encontram na periferia urbana uma grande fonte para emergirem. Paralelamente, é na periferia urbana que a criminalidade é elevada, ao mesmo tempo que é ali que proliferam as denominações neopentecostais. (CORRÊA, 2013, p. 46)

O mesmo autor aponta que o modelo de Burgess surgiu no início do século XX e mostrava uma situação invertida em relação ao modelo anterior, agora quem ocupava os centros eram os imigrantes e os pobres – que habitavam em cortiços – , pois os ricos haviam mudado para as periferias da cidade, em um processo de distanciamento dos problemas causados pelo acelerado crescimento da cidade, a exemplo de Chicago nas primeiras décadas do século XX. Neste modelo, a segregação socioespacial poderia ser estudada a partir da análise de zonas concêntricas.

Outro apontado por Corrêa (2013) é o modelo de Hoyt, que é um clássico nas abordagens referente à espacialidade da segregação socioespacial, indicando que

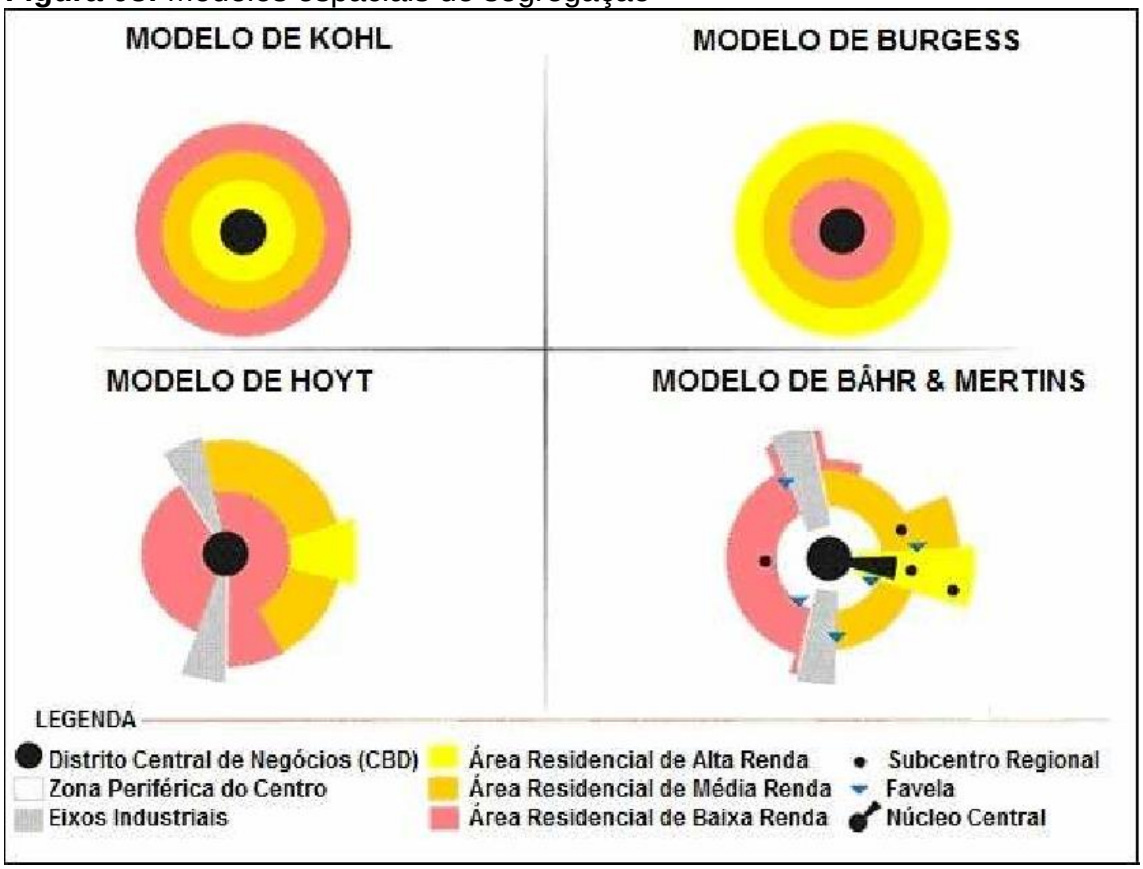
a “[...] expansão espacial da cidade e a segregação residencial se faziam ao longo de setores” (CORRÊA, 2013, p. 48).

Setores com *status* social alto acompanhavam “[...] eixos de circulação rápida, dotados de amenidades, livre de problemas ambientais e sem barreiras que impeçam a expansão urbana” (CORRÊA, 2013, p. 48), se tornando altamente atrativo para investimentos de capital e concentrando uma população atraída por um estilo de vida que se auto segrega, tendo como aliado o Estado, que amplia a renda da terra pela implantação de investimentos.

Outras configurações espaciais mais complexas são estudadas com a intenção de se compreender o fenômeno da segregação socioespacial. Sempre que são introduzidas mudanças na estrutura econômica, social, e política, há alteração na “[...] aparente estabilidade da configuração preexistente” (CORRÊA, 2013, p. 49), ocorrendo também alteração na espacialidade da segregação residencial, resultando em um modelo complexo que combina os três modelos anteriores, permitindo que a segregação seja representada por diversas combinações.

Esses modelos complexos representam de forma mais coerente o modo como a segregação residencial se manifesta, tanto na metrópole como em centros não metropolitanos. Tais modelos foram estudados por Yujnovsky, Bähr e Mertins e Villaça. A figura 03 ilustra os quatro modelos com base no que foi apresentado por Corrêa (1989).

Figura 03: Modelos espaciais de segregação



Fonte: Cunha (2015). Disponível em: <https://www.researchgate.net/figure/FIGURA-22-Modelos-de-Organizacao-Espacial-Intra-Urbana_fig1_296482783>. Acesso em 15 jan. 2020.

Esses modelos genéricos, acima explicitados, fazem uma representação do modo como se daria o crescimento das cidades, com suas peculiaridades distinguidas pelos autores.

Essa análise na base da estruturação da sociedade brasileira permite a compreensão de que, independentemente de ser no campo ou na cidade, a propriedade fundiária é um nó na sociedade brasileira, tendo sido engendrada pela Lei de Terras e a dominação de uma elite.

O acesso privado à terra que se deu em meados do século XIX, influenciou a ocupação das cidades brasileiras e ainda assim o faz até os dias atuais. À terra urbana foi atribuída a condição de exclusividade, devido ao seu monopólio, tornando-a centro de disputa das classes sociais distintas, que buscam sobreviver e se reproduzir nas cidades, alicerçando a reprodução do capital.

Para Santos (1988) a produção do espaço se dá como reflexo da ação do homem, que usa o conhecimento como força produtiva material e imaterial, modificando o espaço e seus objetos naturais e artificiais. Entende-se, portanto,

que o espaço urbano é produzido pela ação social, sendo o meio essencial para sobrevivência e reprodução da sociedade, sendo por ela constantemente explorado e transformado.

Sendo assim, o espaço urbano é reflexo da ação do homem, e como toda ação, é carregada de intencionalidades. Mesmo que não sejam intenções individuais – entendendo que a cidade é resultado de ações coletivas – estas ações, ou escolha de ações, são determinadas, em sua maioria, por grupos de indivíduos que almejam objetivos comuns na construção deste espaço. Existe ainda um poder de hierarquia e dominação sobre o espaço, que determina a construção do mesmo (CARLOS, 2017).

O mais evidente nas cidades capitalistas contemporâneas, principalmente em países subdesenvolvidos e emergentes, é a separação que se dá - no espaço urbano - de grupos distintos de classes sociais, etnias ou religiões. Esta separação cria espaços fragmentados nas cidades, dando origem a áreas que se diferenciam em tamanho, forma e funcionalidade, sendo produzidas por diferentes agentes sociais, em diferentes períodos de tempo. Este processo é conhecido e estudado como segregação, sendo um dos conceitos mais discutidos por estudiosos das ciências sociais (VASCONCELOS, 2013).

Em uma cidade capitalista, com espaço urbano fragmentado, é possível observar separações tanto no que tange à economia quanto às questões sociais (VASCONCELOS; CORRÊA; PINTAUDI, 2013).

A divisão econômica se dá pela localização das atividades econômicas que são determinadas por uma lógica que antecede sua implantação, concentrando assim portos, terminais rodoviários, fábricas, comércio atacadista e varejista, serviços, hospitais, escolas. Tais localizações e concentrações de equipamentos tendem a hierarquizar o espaço urbano, dando características funcionais distintas, fomentando divisões econômicas também entre os cidadãos (VASCONCELOS; CORRÊA; PINTAUDI, 2013).

A divisão social no espaço urbano se caracteriza por inúmeras áreas sociais, que apresentam certo padrão homogêneo internamente e entre elas predomina a heterogenia. Algumas das características que diferenciam e definem estas áreas sociais podem ser ligadas à fatores como renda, grau de instrução, tipo de

ocupação, questões habitacionais, faixa etária, condição de migrante, etnicidade e religião (VASCONCELOS; CORRÊA; PINTAUDI, 2013).

Este agrupamento de diferentes áreas sociais, se relacionando com a divisão econômica em localizações funcionais, faz da cidade um verdadeiro mosaico social. Dentro do espaço urbano existe uma relação de justaposição entre as áreas sociais e econômicas (VASCONCELOS; CORRÊA; PINTAUDI, 2013).

O que de fato acontece é um processo de imbricação entre essas áreas sociais e econômicas na cidade, fazendo com que elas se relacionem mesmo que hajam características que as diferenciem, por terem objetivos comuns (VASCONCELOS; CORRÊA; PINTAUDI, 2013).

Na composição deste mosaico social, a valorização da propriedade fundiária está no cerne desta questão. As localidades próximas às áreas centrais, áreas com amenidades naturais, áreas com uso específico, ou ainda as áreas socialmente criadas, exercem funções essenciais para a acumulação de capital, fomentado as diferenças sociais e econômicas.

O mercado imobiliário comanda os elementos mais significativos para a valorização imobiliária, que são as legislações e os investimentos públicos no espaço urbano (MARICATO, 2008).

Quando os agentes produtores de espaço não atuam de maneira equitativa na cidade, acabam por produzir, intencionalmente ou não, espaços desiguais na cidade. Quando as desigualdades são deveras contrastantes, entre espaços privilegiados e outros não, criam-se ideais de estigmatização por parte da sociedade. Para Santos (1987), o valor do homem se dá a partir do lugar que ele ocupa (reside). O que permite entender que a localização do sujeito e a acessibilidade são determinantes em relação às melhores oportunidades nas cidades (SANTOS, 1987).

Corrêa (1989) define a cidade como a expressão espacial das classes sociais, pois é nela que convergem os sujeitos, suas necessidades e as possibilidades, possuindo grande capacidade de organização e transformação, devendo ser compreendida como multifária devido à sua situação, tamanho, arquitetura,

organização interna e papel na escala regional ou nacional, tratando de um modo bastante peculiar de ocupação.

A cidade agrupa diferentes indivíduos e grupos que vivem e se reproduzem no espaço (SPOSITO, 2008). Ainda segundo Sposito (2008), a cidade pode ser entendida como agente – possuindo poder sobre seus habitantes – e também como objeto – sendo que nela existem equipamentos que podem ser apropriados pelos sujeitos, oferecendo condições para as realizações dos desejos da sociedade e dando condições à reprodução social.

Villaça (2001) aponta que o espaço urbano é incessantemente produzido e reproduzido. O controle e uso do solo se dá por meio de legislações e normas que são definidas pelo Estado (SPOSITO, 2008). Porém essas leis são orientadas por incorporadores imobiliários, representantes do capital financeiro, que se apropriam da máquina pública para aumentarem seus ganhos de capital, refletindo no traçado das cidades os anseios de uma classe privilegiada (PEREIRA COSTA; GUIMMLER NETTO, 2015). Tais padrões definem as cidades tradicionais brasileiras a partir de meados do século XX, cuja característica das áreas residenciais, regidas por normas e códigos de obras, são o traçado ortogonal, com lotes retangulares, contendo edificação com 1 ou 2 pavimentos, com implantação centralizada no lote, respeitando afastamentos de ambos os lados de suas divisas, uma ideologia trazida do urbanismo sanitarista.

As regiões da cidade que apresentam maior renda real, geralmente concentram infraestrutura, bens e serviços coletivos, sendo caracterizadas por uma maior valorização fundiária e imobiliária, pois seus imóveis contam com boa infraestrutura, proximidade com equipamentos públicos e são facilmente acessados (RIBEIRO, 2002).

São nesses locais em que a maioria dos indivíduos de classe social elevada tem procurado viver, construindo condomínios fechados, de acesso restrito e vigilância privada. Caldeira (2000) considera como “enclaves fortificados” este tipo de ocupação em que o indivíduo se separa da cidade por opção, e passa a consumir serviços, infraestrutura e espaços privados. Esse fechamento dos indivíduos por opção intensifica o processo de fragmentação do espaço urbano e é

estudado como autossegregação, evidenciando um agravamento dos processos de segregação socioespacial.

Nas regiões metropolitanas brasileiras, a ocupação de parte da cidade por uma população de baixa renda acontece, predominantemente, em municípios que se localizam nas bordas das metrópoles e refletem outra ação social sobre o uso do solo. Essas ocupações apresentam, em sua maioria, um traçado que parte de um eixo principal ligando à várias vias com largura inferior, normalmente não possuindo nenhum tipo de pavimentação. Quando existem construções nos lotes, estas são feitas por processo de autoconstrução.

Este tipo de ocupação reflete a irresponsabilidade da ação pública e civil, a partir da década de 1970 nas cidades brasileiras. A omissão do Estado fica evidenciada frente às situações de ocupações irregulares ou ilegais, onde parte da população que não possuía condição financeira para subsidiar moradia em áreas legalizadas – e por isso passaram a ocupar as áreas periféricas da cidade – subsidiaram parte da infraestrutura necessária, mesmo que precariamente, como forma de resposta a inexistência de políticas habitacionais efetivas (PEREIRA COSTA; GUIMMLER NETTO, 2015).

Os maiores gastos relativos com moradia são pagos pelos indivíduos pertencentes às classes sociais mais pobres. Por um processo de segregação induzida – entendendo que o acesso privado à terra depende de recursos financeiros – a classe de baixa renda é incutida a construir suas casas em terrenos localizados em áreas desvalorizadas das cidades com menor qualidade em infraestrutura, equipamentos, serviços e acessibilidade, algo que se reflete em perda da qualidade de vida.

É comum, na maioria das cidades brasileiras, as áreas menos valorizadas se localizarem nas periferias, ou também em áreas ambientalmente frágeis como encostas de morro, áreas alagadiças, aterros sanitários dando origem a favelas normalmente situadas próximas aos bairros com maior centralidade.

O que diferencia o morador da favela do morador da periferia não são as condições de habitação, mas se referem ao fato de que o morador da favela é considerado usurpador da cidade, pois não é possuidor legal de seu imóvel e tão pouco do terreno. Já o morador da periferia, mesmo que precariamente, na maioria

das vezes detém a posse – não a propriedade privada – de seu terreno, mesmo esse, muitas vezes, não possuindo infraestrutura básica (CALDEIRA, 2000). “Na periferia pobre há poucos prédios de apartamentos e a maioria dos moradores vive em casas autoconstruídas” (CALDEIRA, 2000, p. 286), nessas áreas é comum encontrar casas isoladas e também excessivamente ocupadas.

A diferenciação no modo como se distribuem as classes sociais e o acesso aos investimentos em infraestrutura se explica pela atuação de grupos sociais que visam benefício na apropriação da renda real, gerando desigualdade das condições de vida e a segregação socioespacial, enaltecendo o “[...] processo de causação circular que tende sempre a instaurar e aumentar a desigualdade social na cidade” (RIBEIRO, 2002).

A palavra segregação se origina do termo em latim *segrego*, que traz uma ideia de separação. O início da utilização do termo se deu por estudiosos e sociólogos da “Escola de Chicago”, que entre as décadas de 1920 e 1930 estudaram a cidade de Chicago, que passava por um processo de crescimento populacional e econômico. Com a chegada de imigrantes de diferentes etnias, houve um agrupamento de semelhantes em determinadas áreas, além de existir ainda a segregação imposta à população de minoria negra, culminando em distintas áreas sociais (PARK; BURGESS, 1976, apud VASCONCELOS 2013).

Sposito (2013) coloca que existem vários adjetivos vinculados ao conceito de segregação – social, espacial, socioespacial, urbana, residencial, étnica – dando ao conceito inúmeras ambiguidades.

A autora comenta que estudiosos da Escola de Chicago utilizam o termo “segregação residencial” para tratar da análise de modos de apropriação e uso do espaço. Ela ainda comenta que o termo “segregação urbana” foi utilizado nos estudos de Castells para tratar de processos da cidade e as práticas nela desenvolvida (SPOSITO, 2013).

Mais voltada para a realidade das metrópoles latino-americanas onde a segregação se distingue mesmo sendo parte de uma fragmentação do tecido “sociopolítico-espacial” definido por Souza, ou apenas “social” que foi o termo usado por Lojkine (SPOSITO, 2013). A autora defende seu interesse em usar o

termo segregação “socioespacial” por entender que as duas dimensões do processo de segregação estão contidas na adjetivação.

Entendendo a segregação como processo, e não como um fato, envolvendo mais as relações sociais do que de fato a sua espacialização na cidade, sua delimitação territorial é dificultada, sendo “[...] mais comum elaborar com *croquis* ou indicar bairros ou setores da cidade onde a segregação ocorra, sem chegar a traçar seus limites” (SPOSITO, 2013, p. 66).

Não é pelo loteamento ilegal, nem as ocupações espontâneas, tampouco as vias expressas, a infraestrutura, nem pelas leis, mas a segregação socioespacial se configura no modo como a sociedade os interpreta e reage a essas manifestações, criando e produzindo segregação (SPOSITO, 2013), expressos na cidade como espaços de diferenciação.

Sendo assim, para Sposito, a segregação está vinculada aos sujeitos sociais que são

> [...] envolvidos no processo – os que segregam e os que estão segregados. Ela não resulta de dinâmicas da cidade em si, como se fossem resultado da competição “natural” entre diferentes grupos pelo uso do espaço. A cidade explica, apenas na medida em que revela os modos como [...] as forças se estabelecem, as alianças se realizam, os conflitos emergem e se aprofundam, nos planos político, econômico e ideológico, conforme classes e segmentos de classes sociais. [...] num mundo que se orienta pela internacionalização da economia e dos valores, como mostram todas as formas de segregação, que têm como base a intolerância de uma sociedade em relação aos valores das outras (SPOSITO, 2013, p. 67).

O entendimento que se tem do conceito “segregação” e seu adjetivo “socioespacial” é que a cidade, principalmente as brasileiras, é fragmentada e separada a partir de um processo de diferenciação espacial de classes sociais que potencializa e promove a segregação. É aprofundado pelas lógicas capitalistas contemporâneas de produção do espaço urbano que colocam a cidade como produto de exclusividade.

Este conceito balizou a pesquisa e foi adotado todas as vezes em que o termo “segregação socioespacial” apareceu no texto.

Com estas premissas se possibilitou a análise da segregação socioespacial no município de Viana, a fim de identificar, no seu tecido urbano, as características que construíram o desenho atual da cidade, expressa pelo processo de

crescimento urbano acelerado, ditado por uma lógica capitalista fortemente segregadora, sendo parte de um processo político e econômico que domina o a produção do espaço urbano.

Ao longo deste capítulo foram analisadas a condição da propriedade na base da segregação socioespacial, a influência desse processo nas cidades brasileiras, o modo como o Estado estrutura essa segregação e oferece suporte para que o capital financeirizado se desenvolva na cidade, tornando a própria cidade objeto manipulável.

A seguir, são apresentados textos que abordam as regiões metropolitanas, entendendo que a maior parte da população hoje vive nessas regiões metropolitanas, que fazem parte de uma complexa rede urbana. Os desafios enfrentados pelas cidades brasileiras são de caráter social, econômico e ambiental, e ganham magnitude quanto maior for a cidade ou rede de cidades.

2.2 REGIÕES METROPOLITANAS E RELAÇÕES DE CIDADES EM REDES

O espaço urbano hierarquizado e produzido com a finalidade de promover a valorização imobiliária, por meio de um processo de fragmentação das relações e homogeneização dos usos foi determinante para consolidação da segregação socioespacial (BOTELHO, 2007).

A segregação socioespacial nas cidades brasileiras vem sendo estruturada desde metade do século XIX, tendo ganhado notoriedade a partir do início do século XX, quando as obras de saneamento, investimentos em infraestrutura, valorização da propriedade privada e as crises econômicas que o país passou nas décadas de 1980 e 1990 promoveram melhorias nas cidades, e também segregação socioespacial.

As melhorias serviram de embelezamento da cidade, mas também como ferramenta de exclusão, empurrando a população de baixa renda para áreas menos valorizadas da cidade, que se localizavam nas periferias distantes das centralidades e com pouca ou nenhuma infraestrutura. A lógica de produção capitalista do espaço urbano se favoreceu das diferenciações apresentadas nas configurações espaciais.

Na década de 1960, as políticas desenvolvimentistas foram orientadas por um poder político centralizador que estimulou a industrialização e promoveu uma

acelerada urbanização. Após o golpe militar de 1964 o governo criou medidas para alavancar a industrialização e promover a urbanização, e para isso foi implantando o Banco Nacional de Habitação (BNH) e os Planos Nacionais de Desenvolvimentos (PND's).

O primeiro tinha por finalidade o financiamento para aquisição ou construção de habitações, e o segundo era voltado para investimentos em melhorias nos transportes, saneamento, e para promover a abertura de novas frentes de atividades industriais. Contudo esses planos foram fortemente impactados pela crise financeira da década de 1980, ampliando a dívida externa que o país havia contraído para financiar os empreendimentos. O afastamento do papel do Estado na promoção de habitação e implantação de infraestrutura favoreceu a entrada do capital financeirizado na produção do espaço urbano.

O "milagre brasileiro", que aconteceu na década de 1970 marcou o período de consolidação dos grandes aglomerados urbanos. Como observado anteriormente, os níveis de crescimento econômico nesta década foram tão significativos que não só as grandes cidades, mas também as médias e pequenas apresentaram crescimento significativo, devido ao grande número de imigrantes que chegavam em busca de empregos nas indústrias.

O intenso processo de desigualdades socioespaciais que marcou o desenvolvimento das cidades brasileiras foi estruturado por um modelo de desenvolvimento centro-periferia (VILLAÇA, 2001), onde as áreas centrais concentravam infraestruturas, serviços e equipamentos urbanos, e também uma população com melhores condições financeiras.

Em contraponto, houve um exacerbado crescimento dos assentamentos precários nas periferias das cidades, que se dava – e ainda se dá – pelo constante avanço da mancha urbana sobre as áreas rurais, onde o que predominava era a ausência de infraestrutura, mostrando uma distribuição desigual de recursos por parte do Estado.

Os interesses do mercado imobiliário, em obter ganhos de capital pela produção do espaço urbano, por vezes oprimiu os limites que dividiam o perímetro urbano do rural, forçando e orientando o crescimento das cidades para determinada

área de maior interesse (KOWARICK, 1979), consolidando um crescimento desordenado e fragmentado da cidade.

No Brasil, o processo que consolidou a conformação espacial urbana e, por conseguinte, a rural, pode ser separado, como afirma Miranda (2008), por três períodos distintos. O primeiro se configurou até a década de 1950, tendo por característica a forte e clara distinção entre urbano e rural. O segundo acontece a partir da consolidação do processo industrial, o avanço da urbanização e o aumento populacional nas cidades, determinados pela diminuição da taxa de mortalidade e pelo grande fluxo migratório para as cidades, fazendo com que estas se sobressaíssem em importância sobre o rural. Já o terceiro período é marcado pela dissolução das fronteiras entre rural e urbano, marcando uma aproximação e interdependência que não permite a delimitação exata de ambos, com uma atividade permeando a outra.

As últimas décadas do século XX foram marcadas por alterações significativas nas relações espaciais nas cidades, onde centro e periferia não mais representavam polos opostos.

Houve uma apropriação das áreas periféricas, por parte do promotor imobiliário, que aproveitou a oferta de terras – recém transformadas em urbana pelo aumento do perímetro –, com preços menos elevados, para promover e capitalizar investimentos com o propósito de criar novas centralidades.

Estratégias do mercado imobiliário tendem a atrair a classe alta para estas novas centralidades, que passam a dispor de melhores infraestrutura, serviços especializados, equipamentos e acessibilidade que a região central.

Estas novas dinâmicas do mercado imobiliário fizeram com que as áreas de transição rural-urbana passassem a ser objeto de disputa entre as classes sociais. A medida que a cidade avança sobre as áreas rurais, com assimilação de novos estoques de terra para expansão urbana, ocorre o agravamento das relações de segregação socioespacial quando o espaço que antes era ocupado exclusivamente pela classe baixa passa a ser objeto de disputa também pela classe dominante, aumentando a demanda por infraestrutura e equipamentos, colocando o Estado no centro dessa disputa.

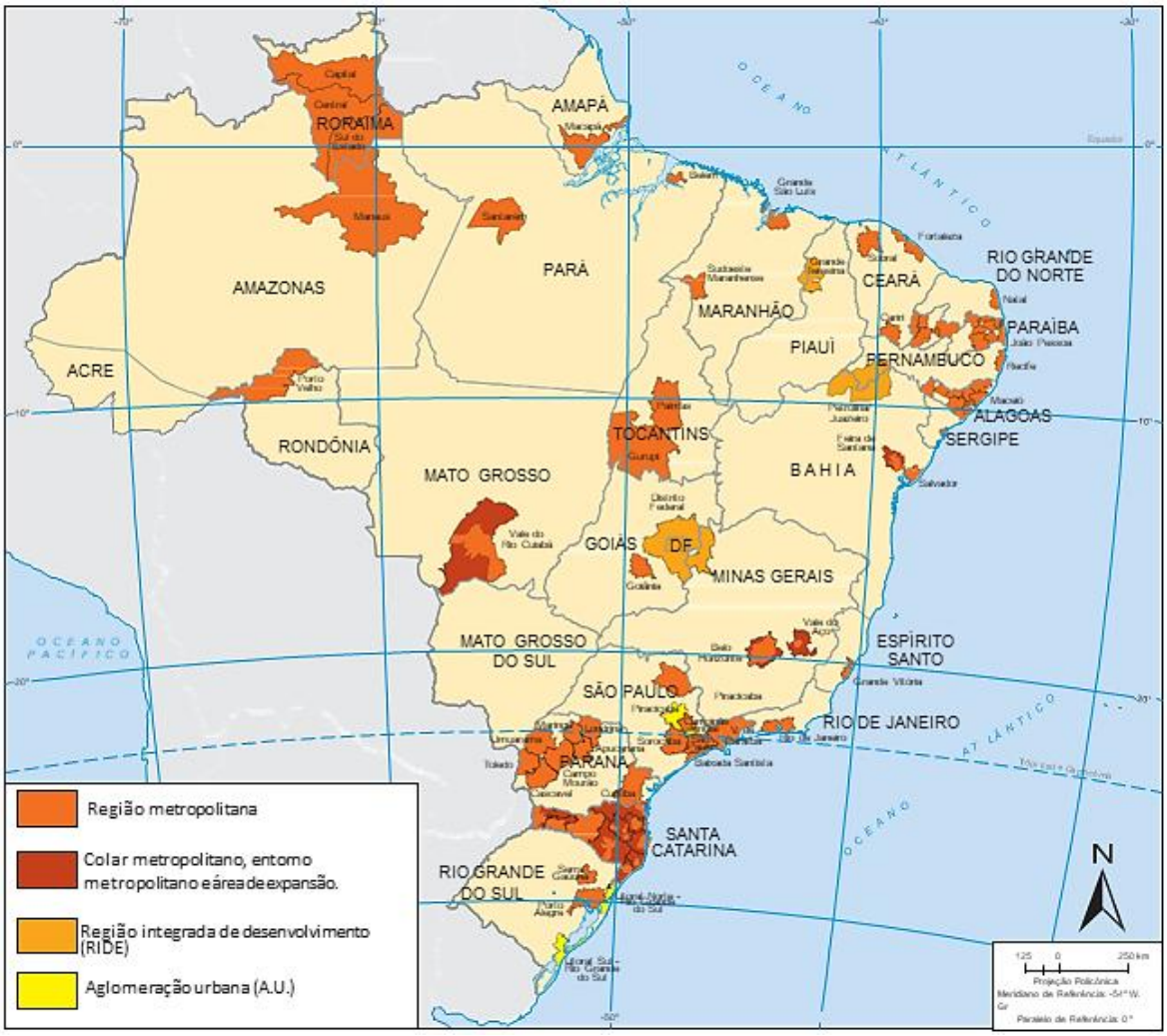
Na década de 1960, somente as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro tinham uma população superior a um milhão de habitantes. Em pouco mais de duas décadas já se contavam mais de dez cidades que haviam atingido esta marca, apontando para um novo cenário promovido pela rápida urbanização brasileira, fato que impulsionou vários estudos e um novo modo organizacional para tratar das grandes aglomerações urbanas brasileiras.

No ano de 1973, com a publicação da Lei Complementar Federal, de 8 de junho de 1973, são estabelecidas as nove primeiras regiões metropolitanas (RM's) brasileiras (LENCIONI, 2006), sendo de responsabilidade do governo federal a determinação das RM's. No ano de 1988, após o fim de um longo período ditatorial e 3 anos após a redemocratização do pais, entra em vigor a Constituição Federal de 1988. Com a vigência da Constituição, a competência na definição das RM's é transferida da escala federal para a escala estadual. Assim cada estado definiria uma abordagem própria para definição, e principalmente se responsabilizariam pela administração e gestão de suas RM's, contudo o que se observou foi uma predominância dos interesses políticos em relação aos econômicos, sociais e demográficos (DOTA; CAMARGO, 2015, BRITO; SOUZA, 2005).

Atualmente são reconhecidas por lei 36 regiões metropolitanas no território brasileiro, possuindo uma população que varia entre 350 mil e 21 milhões de habitantes. A RMGV apresenta uma população aproximada de dois milhões de habitantes, sendo a 16ª no *ranking* populacional.

Na região Sudeste do Brasil, existem seis regiões metropolitanas. O estado de São Paulo conta com as RM's de Grande São Paulo e Campinas, em Minas Gerais se encontram as RM's de Grande Belo Horizonte e Vale do Aço, no Estado do Rio de Janeiro a Região Metropolitana de Grande Rio de Janeiro, e no estado do Espírito Santo a RMGV, que recebeu esse nome devido ao poder político e polarizador da capital estadual, Vitória (Figura 04).

Figura 04: Regiões Metropolitanas brasileiras no ano de 2017



Fonte: IBGE (2017). Disponível em: <https://atlasescolar.ibge.gov.br/images/atlas/mapas_brasil/brasil_regioes_metropolitanas.pdf> Adaptado pelo autor. Acesso em: 10 de jan. de 2020.

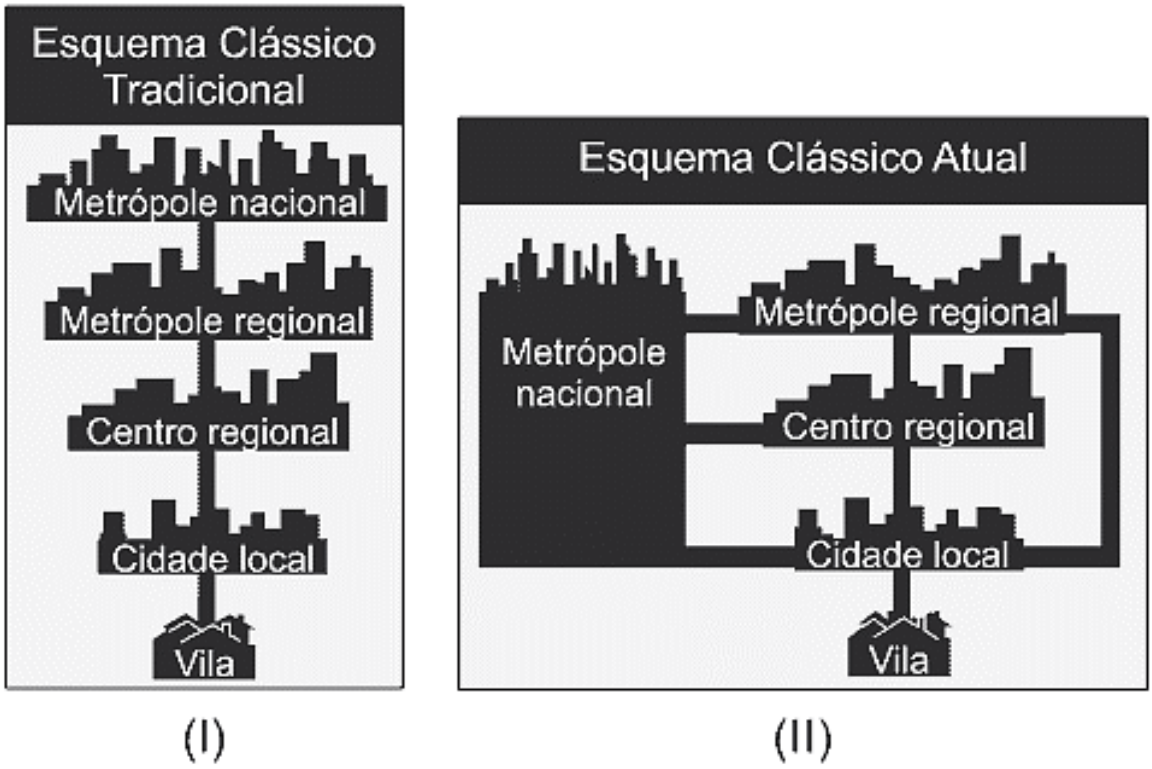
De acordo com Lencioni (2006, p. 44), os conceitos atribuídos à palavra "metrópole" são utilizados em desacordo com a verdadeira origem da palavra. Para a autora, o termo "metrópole" significa "cidade mãe" e sua etimologia tem origem na junção de dois elementos no idioma grego, o *"méter"* ou *"métros"* que significa mãe e também *"pólis"* que significa "cidade".

Este termo era mais usado historicamente para tratar das relações entre as cidades europeias e suas colônias. Ou seja, as colônias eram dependentes de uma "cidade-mãe", que deviam se reportar a ela e dela se originavam novas cidades, como no caso entre Brasil e Portugal.

O conceito atribuído atualmente às metrópoles tem maior relação com sua condição hierárquica dentro das redes de cidades. Concentrando serviços públicos

e privados, além de forte poder político é a “cidade dominante” que faz a gestão dos fluxos que possibilitam a reprodução do capital (LENCIONI, 2006). Na figura 05 a seguir, nota-se a alteração nas relações entre as cidades, promovidas pelos avanços em fluxo de informações, pessoas e cargas.

Figura 05: Esquema de relações entre cidades



Disponível em: <https://static.stoodi.com.br/images/exercises/b0f4b0778eaa457b96f3bbcd9af2f48f/3f4d31707b0ae802f3d7e392a8bf2c86b24e51bee13475786245ef2551b0c4d3.png?versionId=dWcADjvXNsEsJs6P1vhCJ.E9hsR1IEod> Acesso em: 10 de jan. de 2020.

A figura anterior representa as relações entre as cidades, onde suas escalas não são mais um condicionante na interdependência em hierarquia, pois as conexões, permitidas pela globalização e o avanço tecnológico, podem ser feitas por cidades com escalas hierárquicas diferentes sem o intermédio de outras.

Em uma abordagem puramente funcional, pode-se afirmar que a metrópole é

> [...] uma congregação de unidades administrativas autônomas que apresentam problemas urbanos em comum. E, de acordo com essa acepção, o seu desenvolvimento sempre está associado às diversas formas de organização urbana, cujo traço principal é a economia de escala. [...] podemos afirmar que a metrópole é uma condição e não um resultado da industrialização e do desenvolvimento econômico. [...] a metrópole é a forma de estruturação urbana que o desenvolvimento econômico contemporâneo tende a produzir em todo o mundo. Historicamente, a metrópole moderna esteve profundamente associada a

> processos de industrialização e urbanização aceleradas. O espaço físico resultante da associação desses dois processos identificou-se, por sua vez, com pelo menos três características básicas: congrega enormes populações; é multifuncional; e, possui relações econômicas diferenciadas tanto no âmbito nacional como no internacional. Nesse sentido, a metropolização é descrita como o aprofundamento contínuo dessas características essenciais (MEYER; GROSTEIN; BIDERMAN, 2004, p. 20).

As alterações políticas que promoveram a desconcentração industrial, o aumento da migração campo-cidade e a diminuição da taxa de mortalidade, fizeram com que um desenvolvimento condizente com o metropolitano pudesse ser visto em algumas cidades brasileiras já na década de 1970.

No processo de globalização, a indústria deixa de ser o fator determinante na transformação de uma cidade. Portanto, a metrópole não depende exclusivamente de ser industrial para se desenvolver, o que de fato importa é que as cidades sejam o lugar de reprodução do capital, apresentando condições para o seu desenvolvimento, sendo indispensável a presença de fluxo de pessoas, mercadorias e informações, contando com uma avançada rede de infraestrutura e serviços (LENCIONI, 2006).

Singer (1976) aponta que nas sedes metropolitanas no Brasil, as oportunidades de emprego são em maior número e com maior variedade quando comparado às outras cidades, promovendo maior intensidade de atuação da força de trabalho. O autor ainda afirma que mesmo após a diminuição do crescimento demográfico, ocasionados pela diminuição da natalidade, desconcentração industrial e forte corrente de migração de retorno entre as décadas de 1970 e 1980, os municípios vizinhos às metrópoles apresentaram índices de crescimento populacional maiores que os das capitais.

Alguns conceitos e processos permitem compreender a organização espacial em nível local, regional e nacional das redes urbanas e a função das metrópoles dentro delas.

Santos (2008) coloca que os grandes grupos econômicos escolhem e decidem os locais que devem receber reinvestimentos, conforme seus interesses, fazendo com que haja uma constante alteração na configuração das redes urbanas, alterando também o espaço social, fato que pode ser observado também no espaço urbano, que são modificados conforme a operação de interesses econômicos em

cada momento histórico. Os investimentos são orientados visando a maior captação de matérias-primas, força de trabalho menos qualificada e mais barata, além de mercado consumidor.

Com a finalidade de alcançar os mercados locais e globais, os investidores donos do capital, promovem investimentos em diversas áreas (principalmente nas metrópoles), impondo a elas uma alteração funcional dentro da rede, para que sirvam de base territorial que possibilitem alcançar tais mercados.

Corrêa (1986) afirma que a metrópole desempenha papel central na gestão do território devido à influência que exercem sobre suas áreas de abrangência, e isso se deve por conta do acúmulo de atividades e também pelo poder econômico e político que ela concentra, interferindo diretamente na composição socioespacial das áreas que abrange. Fato que torna a metrópole atrativa também para as grandes corporações, pois terão maior influência quanto maior for o poder político e econômico da cidade que se instalam.

O autor completa seu raciocínio afirmando que essa atribuição de gestora, que as metrópoles adquiriram, “[...] constitui-se em um poderoso conjunto de ações engendradas para conceber, planejar e dirigir o complexo ciclo de reprodução do capital das corporações multifacetadas e multilocalizadas [...]” (CORRÊA,1986, p.26).

Sassen (1991), citada por MEYER, GROSTEIN e BIDERMAN (2004, p. 22), afirma que as metrópoles se transformaram em “pontos estratégicos” da nova organização urbana e percebe quatro formas de funcionamento das metrópoles,

> [...] A primeira ela define como centros direcionais da organização da economia mundial, altamente concentrados; a segunda ela identifica como as localizações-chave para as finanças e firmas de serviços especializados; a terceira coincide com lugares de produção, incluindo a produção de inovações; e, a quarta forma são os mercados para produtos e as inovações propriamente ditas (MEYER; GROSTEIN; BIDERMAN, 2004, p. 22).

Contudo, existe um acirrado jogo de disputa de interesses. De um lado os moradores, que buscam melhorias urbanas palpáveis no seu cotidiano, e de outro a rede internacional, que exige das cidades e metrópoles investimentos de grande magnitude para se tornarem atrativas ao capital financeirizado (MEYER; GROSTEIN; BIDERMAN, 2014).

Para Corrêa (2000), existe uma necessidade das cidades se adaptarem às novas demandas, que são geradas pela constante reestruturação dos modos de produção, exigindo das mesmas um alto grau de refuncionalização, que é melhor alcançada quanto maiores forem as estruturas das redes de transporte e informação. Para o autor, as alterações não acontecem de maneira brusca, permitindo que coexistam, no mesmo ponto da rede, novas e velhas formas, sendo notadas inclusive em grandes metrópoles com dinamismo econômico.

Novos pontos são incluídos à rede, todas as vezes em que há a necessidade de captação de novos mercados consumidores e novos fornecedores de matéria-prima para permitir melhor desenvolvimento do capitalismo, fazendo com que haja uma expansão constante das redes e suas regiões de influência, para atender às demandas do capital.

Conforme explica Lencioni (2006), não é a metrópole, tampouco as empresas multinacionais – mesmo ambas apresentando funções estratégicas muito importantes dentro da rede de cidades – que são responsáveis pela reestruturação e criação de novos espaço –, mas tal fato se deve ao poder dos grupos econômicos e do capital financeirizado, que controlam os investimentos e transformam as organizações produtivas e socioespacias das novas áreas por eles (re)produzidas, quando assim criam novos pontos na rede de cidades.

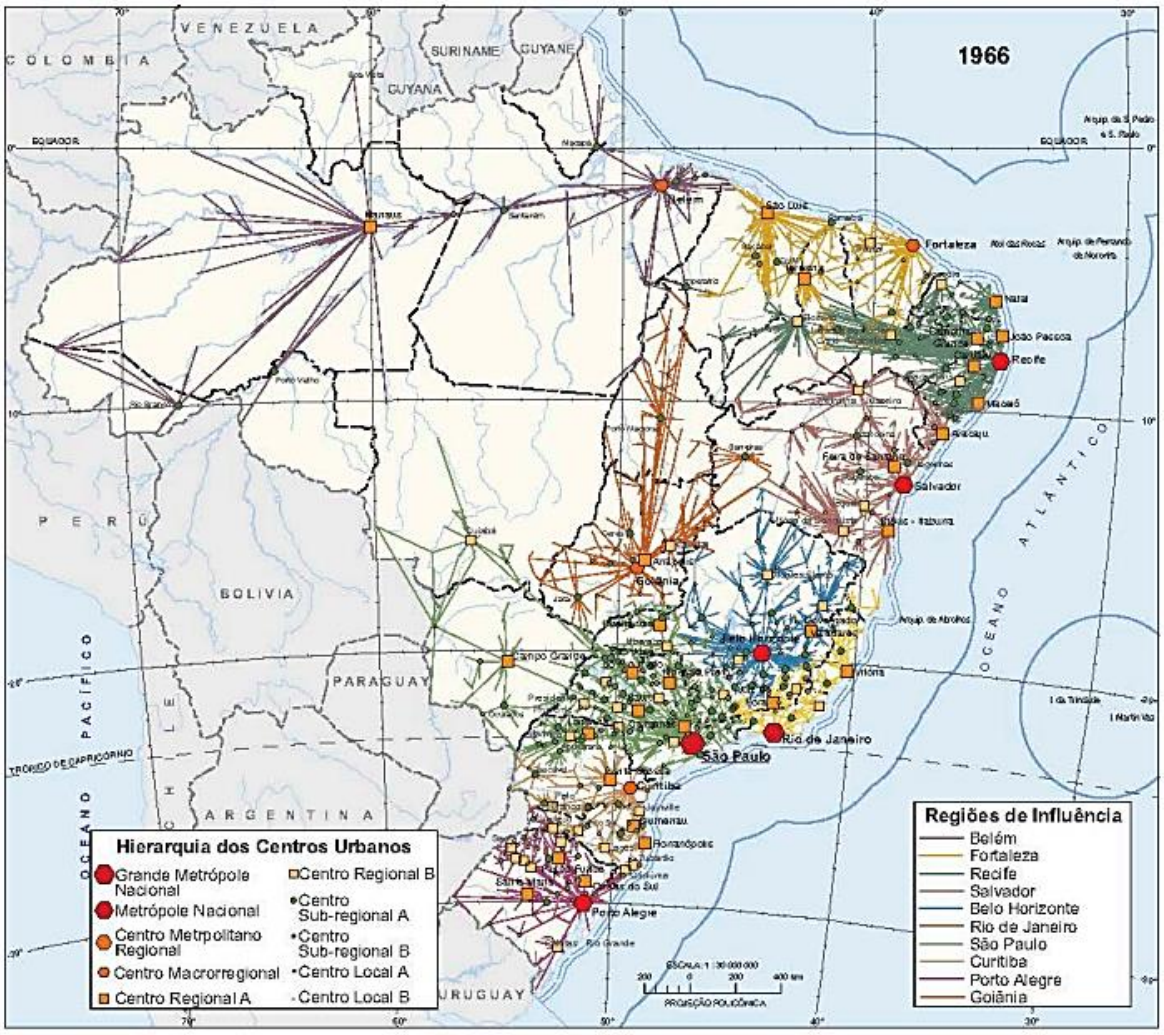
A metrópole reflete as escolhas e ações que os grupos econômicos tomam a partir de seus interesses, tornando a metrópole subordinada ao capital, alterando suas formas espaciais e relações sociais, sem, contudo, fazer com que desapareçam as formas anteriores, sendo continuada em um processo de imbricação (CORRÊA, 2000). Acontece que nas metrópoles a

> [...] permanência das estruturas físicas e funcionais oriundas e comprometidas com a metrópole industrial nos obriga a reconhecer a existência de uma organização complexa, na qual é mais correto falar em uma imbricação entre dois modelos ou em dois padrões de desenvolvimento urbano (MEYER; GROSTEIN; BIDERMAN, 2004, p. 19)

Nas metrópoles brasileiras se observa a contrariedade entre as “novas demandas urbanas, comprometidas com o avanço do capitalismo em sua nova fase, e as demandas urbanas originadas no legado territorial urbano acumulado na etapa da metrópole industrial” (MEYER; GROSTEIN; BIDERMAN, 2004, p. 23).

O IBGE desenvolveu os primeiros mapas e estudos referentes a hierarquia da rede urbana brasileira a partir do ano de 1966. A figura 06 mostra as relações das cidades brasileiras.

Figura 06: Regiões de influência das cidades – 1966



Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv47603_cap6_pt1.pdf>. Acesso em: 10 de jan. 2020.

No ano de 1972, o IBGE publica um estudo no qual apresentava o país dividido em regiões com várias funções urbanas distintas, e tinha como base a influência exercida por cada cidade em seu espaço polarizado. Nos estudos os centros urbanos foram divididos em quatro níveis, sendo eles:

Nível 1 - Grande Metrópole Nacional, Metrópole Nacional, Centros Metropolitanos Regionais e Centros Macrorregionais.

Nível 2 - Centros Regionais.

Nível 3 - Centros Sub-regionais.

Nível 4 - Centros Locais.

Um novo estudo foi desenvolvido no ano de 1978, abordando as 1.426 sedes municipais, buscando a identificação do tipo e a intensidade exercida por cada centralidade nos diferentes níveis hierárquicos.

O estudo desenvolvido no ano de 1993 identificou que centros urbanos pertencentes a hierarquias mais baixas poderiam apresentar funções de bens e serviços com nível mais elevado que outras cidades superiores em hierarquia urbana, algo que poderia ser entendido como reflexo das transformações socioespaciais e econômicas que desenvolveram nestes centros específicos. A figura 07 mostra a Região de Influência das cidades no ano de 2007.

No ano de 2007 foi realizada uma atualização nos dados que classificam a rede urbana brasileira. O objetivo da revisão foi criar novas abordagens que possibilitassem abordar novas centralidades que não vinham sendo contempladas pelas classificações anteriores, de modo a garantir que novos centros especializados fossem inclusos na análise das relações de hierarquia urbana. Nesta nova abordagem foram destacados pelo IBGE (2010) cinco níveis de influência, que se subdividem, conforme apresentado:

Nível 1 – Metrópoles: Destacam-se os 12 grandes centros urbanos do país, que se subdivide em três grupos: Grande Metrópole Nacional, Metrópole Nacional e Metrópole.

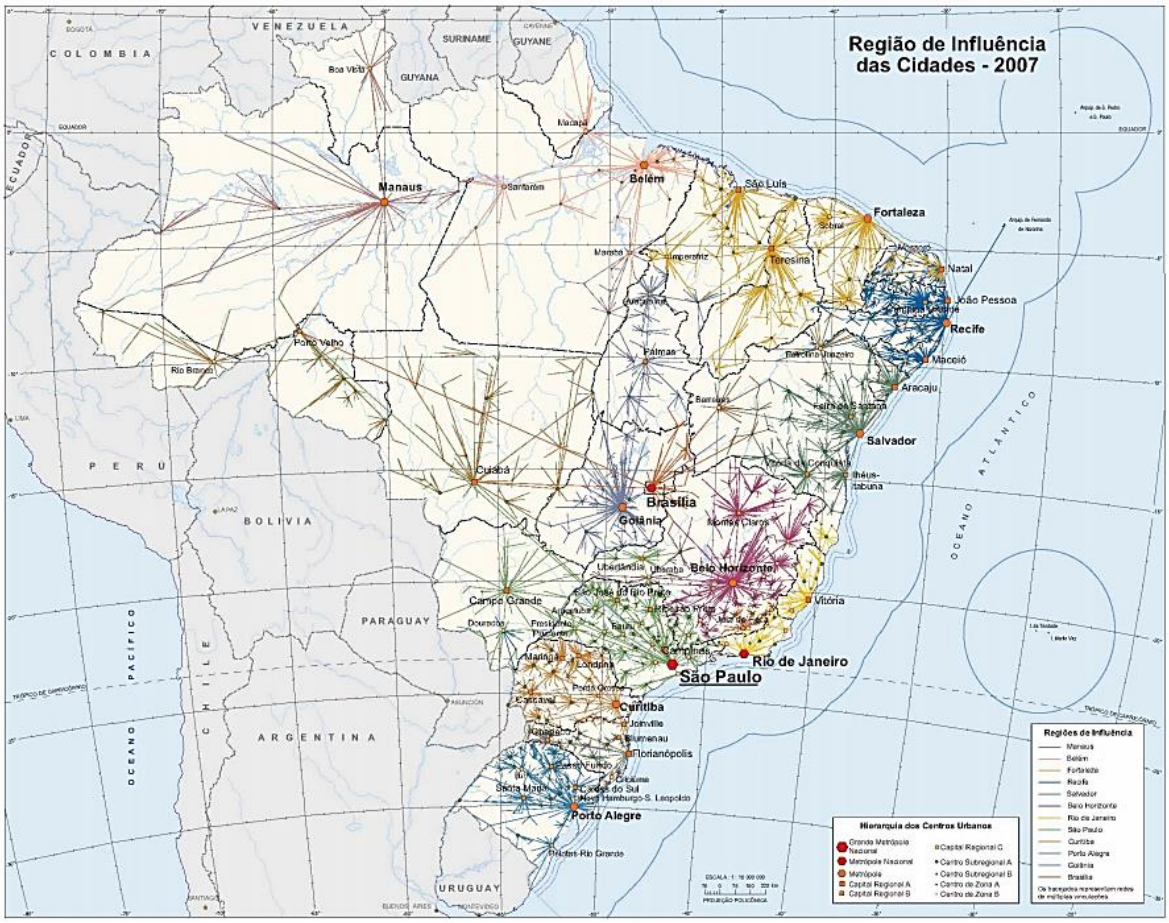
Nível 2 – Capital Regional: São os centros com relação direta com o extrato superior da rede urbana, subdividindo-se em Capital Regional A, Capital Regional B e Capital Regional C.

Nível 3 – Centro Sub-Regional: centros com atividades de gestão menos complexas, e que geralmente se relacionam apenas com três metrópoles nacionais. Subdivide-se em Centro Sub-regional A e Centro Sub-regional B.

Nível 4 – Centro de Zona: Formado por cidades de menor porte e com atuação restrita à sua área imediata. Internamente se divide em Centro de Zona A e Centro de Zona B.

Nível 5 – Centro Local: cidades cuja centralidade e atuação não extrapolam os limites do seu município, com população dominantemente inferior a 10 mil habitantes.

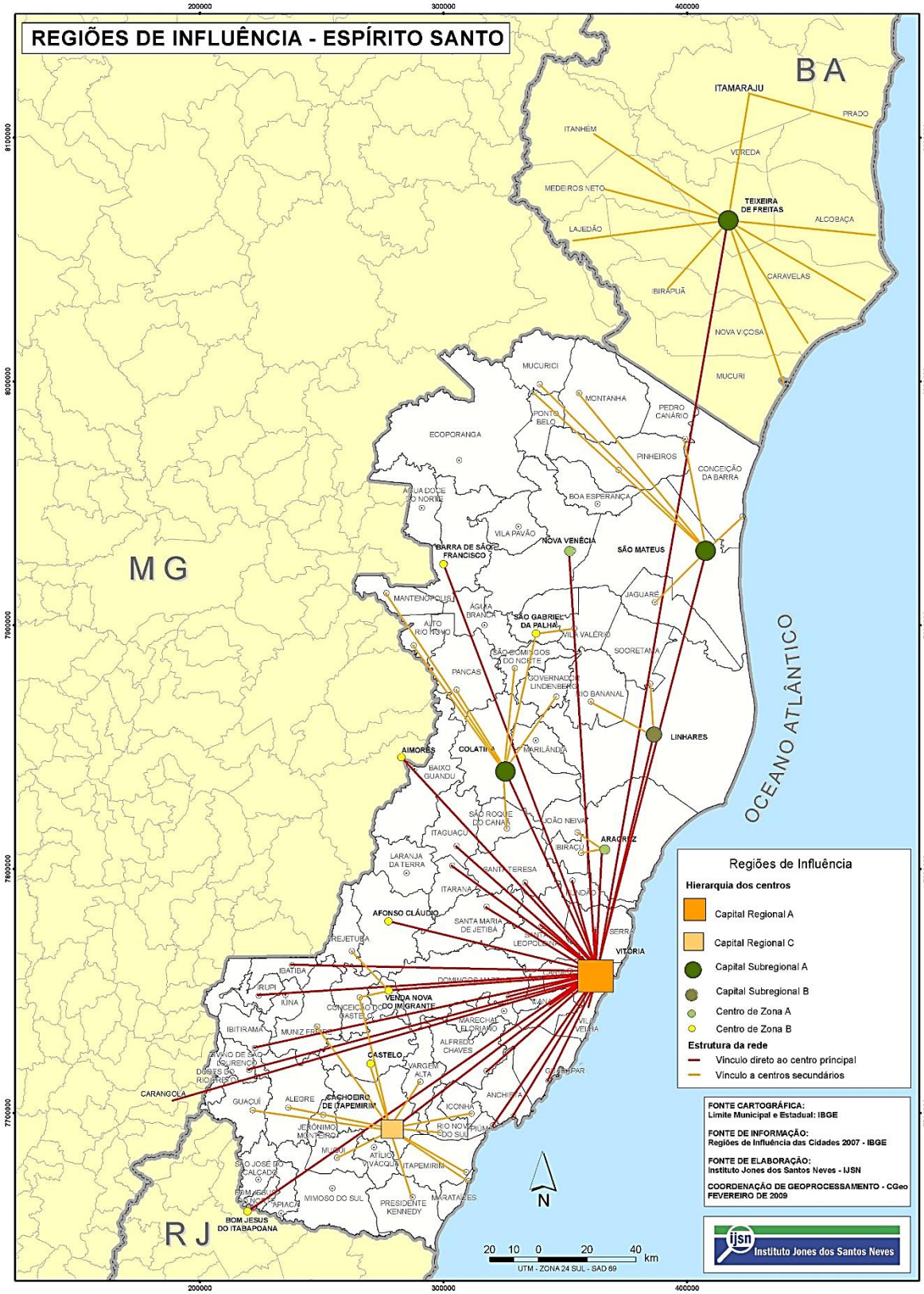
Figura 07: Região de Influência das Cidades – 2007



Disponível em: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjlt8istZ_nAhX-GrkGHYLoA-YQFjABegQIARAB&url=ftp%3A%2F%2Fgeoftp.ibge.gov.br%2Fatlas%2Fnacional%2Fatlas_nacional_do_brasil_2010%2F4_redes_geograficas%2Fatlas_nacional_do_brasil_2010_pagina_266_regiao_de_influencia_das_cidades_2007.pdf&usg=AOvVaw2_0yVf331r7HCMp7wEixTc>. Acesso em: 10 de jan. de 2020.

A RMGV, composta por sete municípios, se insere nesta classificação no segundo nível, classificada como Capital Regional A, tendo uma área de influência no âmbito regional pois têm área de influência de abrangência regional, tida como referência para diversos municípios por causa de sua centralidade, conforme mostra a figura 08.

Figura 08: Regiões de influência do ES em 2007



Fonte: Instituto Jones do Santos Neves (2009).

A RMGV polariza uma área de influência que ultrapassa os limites estaduais, e se estende até ao sul do estado da Bahia, ficando entre as 43 maiores

aglomerações urbanas do Brasil. Deste modo, é o polo centralizador de bens e serviços dentro da área de influência. É possível observar na figura anterior que a região possui relações com cidades de diferentes níveis.

Sua formalização se deu no ano de 1995, quando os municípios de Cariacica, Serra, Viana, Vila Velha e a capital Vitória, passaram a compor a RMGV, a partir da publicação da Lei Complementar Estadual Nº 58. Posteriormente foram incorporados os municípios de Guarapari (Lei complementar nº159/1999) e Fundão (Lei complementar nº 204/2001).

No ano de 2012 foi publicado o estudo dos “Níveis de Integração dos Municípios Brasileiros em Regiões Metropolitanas, Regiões Integradas de Desenvolvimento e Aglomerações Urbanas”, que criou categorias e relacionou aos municípios das regiões metropolitanas (IJSN, 2018). Para distinguir os níveis de integração à dinâmica da metropolização, foram feitos levantamentos utilizando critérios de concentração, distribuição, crescimento populacional; produção e distribuição de riqueza; ocupação do território; mobilidade populacional e grau de urbanização (IJSN, 2018).

O nível de integração entre os municípios metropolitanos, comparados à capital Vitória ficaram assim caracterizados: nível muito alto de integração dos municípios de Vila Velha, Cariacica e Serra; o município de Viana com integração alta; a integração média de Guarapari e a integração baixa do município de Fundão.

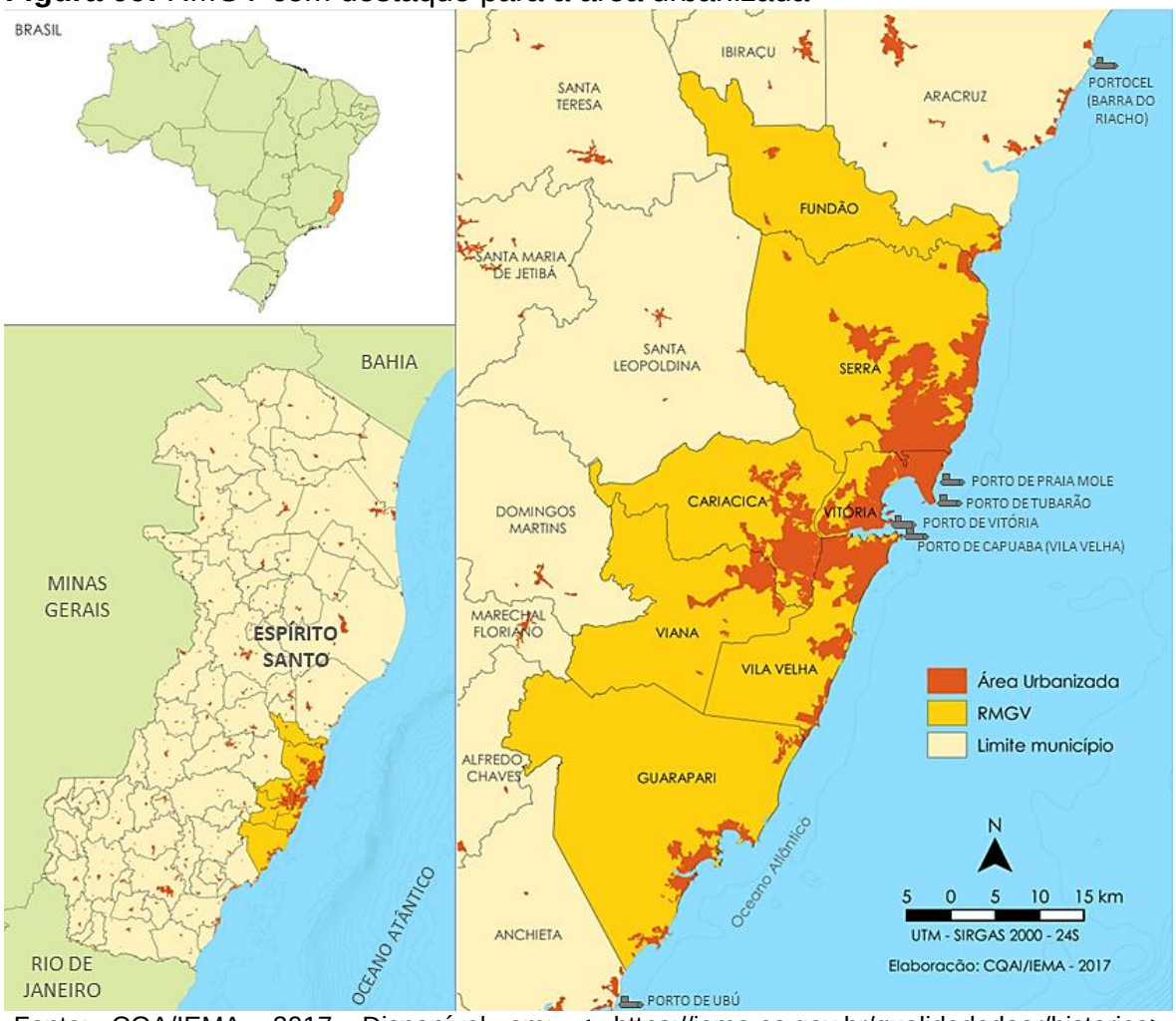
Tais níveis de integração, principalmente entre Vitória e Viana, indicam uma dependência maior do município em relação à capital e indica um distanciamento das relações, uma vez que Cariacica, Vila Velha e Serra são o entorno imediato de Vitória. Viana, por extensão, se caracteriza como uma periferia da periferia metropolitana, sendo antecedida pelo município de Cariacica, na relação com Vitória, quando ligado pela BR 262, via de ligação com menor trajeto.

A RMGV foi criada como forma de administrar, de maneira integrada, o avanço econômico, político e populacional, levando em consideração os problemas e conflitos existentes nessas cidades capixabas. Os municípios que compunham a RMGV ainda não possuíam infraestrutura suficiente para abrigar a população imigrante, oriunda do interior do estado ou de outras unidades federativas, que

vinham se fixar na região metropolitana em busca de oportunidades de trabalho e melhores condições de vida.

A situação atual da RMGV, junto com a área urbanizada, é apresentada na figura 09 a seguir.

Figura 09: RMGV com destaque para a área urbanizada



Fonte: CQA/IEMA- 2017. Disponível em: < https://iema.es.gov.br/qualidadedoar/historico>. Adaptado pelo autor. Acesso em: 10 de jan. de 2020.

Segundo dados do Censo de 2010, a RMGV possuía uma população de 1.687.704 habitantes, sendo este montante aproximadamente 48% da população estadual. Esta população se distribui em 2.331 km² de extensão e apresentou uma taxa de crescimento de 1,61% no período entre 2000 e 2010, ficando acima da média estadual de 1,27% no mesmo período (IBGE, 2010).

Na tabela 01 a seguir são apresentados os dados referentes à evolução da população na RMGV, a partir da década de 1970.

Tabela 01: Evolução do crescimento populacional 1970 a 2010 na RMGV, Censo 2010

Municípios	1970	1980	1991	2000	2010
Cariacica	101.422	189.099	274.532	324.285	348.738
Fundão	8.170	9.215	10.204	13.009	17.025
Guarapari	24.105	38.500	61.719	88.400	105.286

Serra	17.286	82.568	222.158	312.181	409.267
Viana	10.529	23.440	43.866	53.452	65.001
Vila Velha	123.742	203.401	265.586	345.965	414.586
Vitória	133.019	207.736	258.777	292.304	327.801
RMGV	418.273	753.959	1.136.842	1.438596	1.687.704
ES	1.617.857	2.063.679	2.600.618	3.097.232	3.514.952
RMGV/ES	25,85%	36,53%	43,71%	46,45%	48,01%

Fonte: Instituto Jones dos Santos Neves, 2018.

Ao longo das últimas cinco décadas o município de Viana apresentou um desenvolvimento acelerado de sua população, passando de pouco mais de 10 mil habitantes na década de 1970, para 65 mil no ano de 2010, um crescimento de mais de 550%, tendo uma população estimada em 78 mil para o ano de 2019, segundo dados do IBGE.

A tabela 02 a seguir, com base nos dados do Censo Demográfico de 2010, permite uma comparação entre Viana e os demais municípios da RMGV.

Tabela 02: Características gerais da RMGV, Censo 2010

Municípios	População residente	População relativa (%)	Área (km²)	Densidade (habitantes/km²)	Pessoas morando em áreas urbanas (%)	PIB na RMGV (%)
Cariacica	348.738	20,7	280,0	1.245,6	96,8	9,5
Fundão	17.025	1,0	279,5	60,9	84,5	0,5
Guarapari	105.286	6,2	595,5	176,8	95,5	2,0
Serra	409.267	24,2	553,5	739,4	99,3	24,5
Viana	65.001	3,9	311,6	208,6	91,7	1,9
Vila Velha	414.586	24,6	212,4	1.952,0	99,5	13,5
Vitória	327.801	19,4	98,5	3.327,7	100,0	48,1
RMGV	1.687.704	100	2.331,0	1.101,6	95,3	100
Espírito Santo	3.514.952	*	46.098,6	76,3	83,4	*

Fonte: IBGE, 2010.

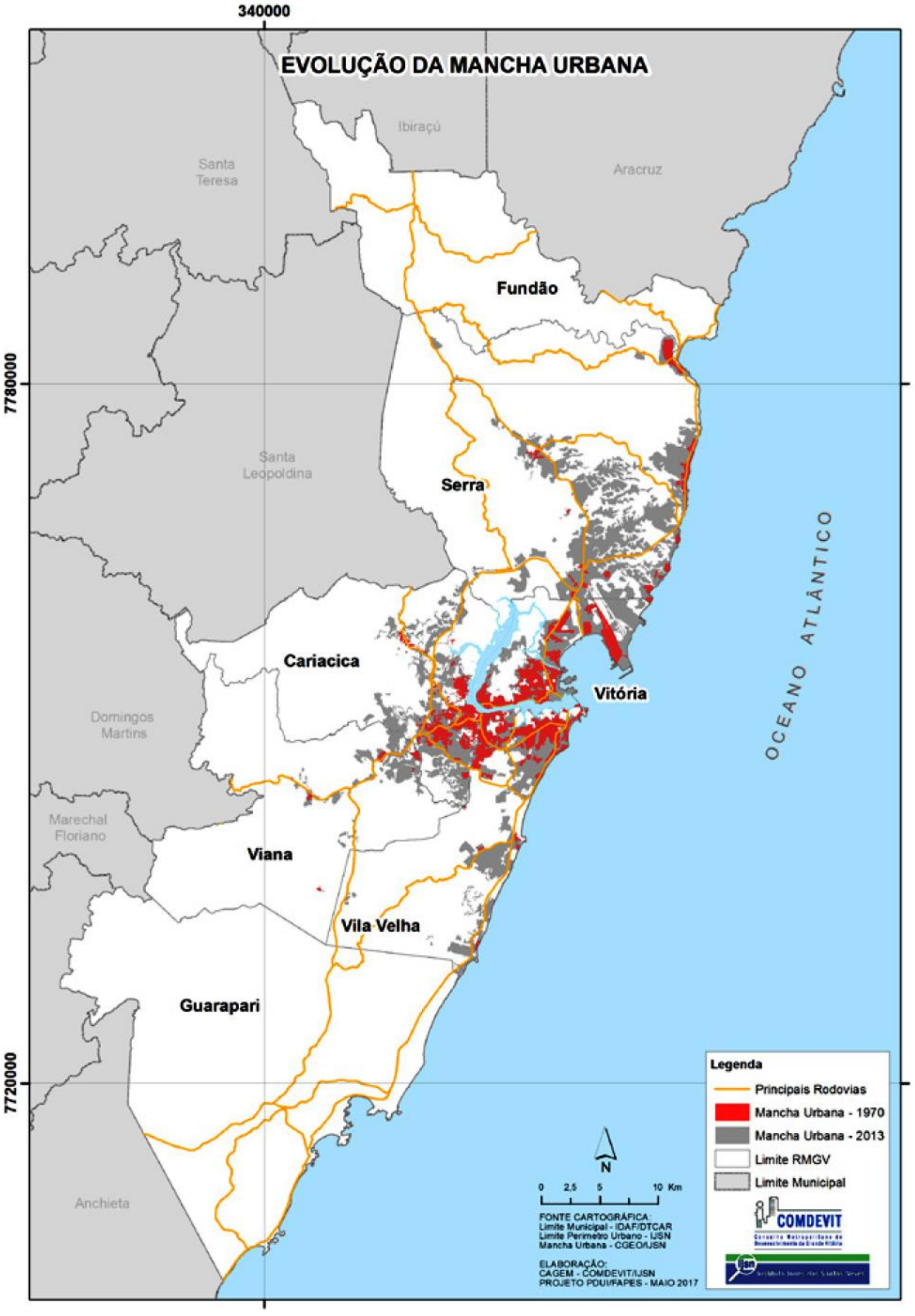
É possível observar que entre os sete municípios da RMGV, Viana fica em 6º lugar no quesito populacional, representando apenas 3,9% da população total da região. E na sua participação econômica, o município contribui com somente 1,9% do Produto Interno Bruto (PIB) na RMGV, o colocando a frente somente de Fundão.

No Espírito Santo, o modelo agroexportador, tipicamente rural, foi substituído pelo industrial, tipicamente urbano, já no final dos anos 1960, alterando a configuração espacial da área metropolitana da Grande Vitória. A crise da economia cafeeira, justificada pela superprodução promoveu a erradicação dos cafezais, que motivou grande migração do campo para a capital Vitória, consolidando seu papel de concentração política e núcleo de aglomeração urbana.

Investimentos federais, juntamente com planejamento em infraestrutura, rodovias, ferrovias e melhoramento dos portos, criaram e reforçaram vetores de crescimento e estruturação da malha urbana. Foram criadas novas áreas com alguns usos específicos definidos dentro da área metropolitana, tanto para habitação quanto em atividades ligadas à indústria, como atividade portuária, armazenagem e logística de transportes.

Na estruturação do espaço urbano metropolitano, cabe destaque para a importante função das rodovias e ferrovias, que são previamente planejadas para que a estrutura viária dê suporte às atividades desenvolvidas em cada área de uso específico que também foram determinadas por um planejamento de uso e ocupação do solo. Foram esses eixos viários que aumentaram a acessibilidade de determinadas áreas, possibilitando uma maior variedade de atividades e promovendo um crescimento econômico e urbano. A figura 10 a seguir mostra a evolução da mancha urbana entre 1970 e 2013, com foco na capital Vitória, Vila Velha, Cariacica, Serra e Viana.

Figura 10: Evolução da mancha urbana da RMGV de 1970 e 2013



Fonte: IJSN, 2018.

Observa-se na figura anterior que o crescimento urbano acompanhou os limites da faixa litorânea nos municípios de Serra e Vila Velha. Outro crescimento bastante perceptível, na figura anterior, é o que se desenrolou entre os limites de Vila Velha e Cariacica, devido à proximidade com a capital, e principalmente com o centro de Vitória, que era bem dinâmico nas décadas passadas.

O crescimento ao longo das rodovias BR-101 e BR-262, e também das principais avenidas se deu devido à instalação de algumas indústrias e até setores industriais ao longo das mesmas, tanto no sentido de Viana quanto nos municípios de Cariacica e Serra. Seguindo a lógica de ocupações delimitadas pelos seguidos planos de ordenação do território metropolitano.

Foi na década de 1960 que se iniciaram os planejamentos e gestão da aglomeração urbana que originou a RMGV. Foram inúmeros as normativas e arranjos institucionais que sucederam o atual Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI), instituído em lei no ano de 2017[10] e publicado no ano de 2018, sendo uma ferramenta estabelecida pelo Estatuto da Metrópole[11] (IJSN, 2018).

No ano de 1967 foi criada a Comissão de Planejamento Integrado da Grande Vitória (Copi), quando as prefeituras municipais de Cariacica, Serra, Viana, Vila Velha e Vitória assinaram um convênio, com a proposta de solucionar, de maneira conjunta, os problemas ocasionados pelo acelerado crescimento populacional iniciado na mesma década (IJSN, 2018).

O governo do estado, no ano de 1969 cria a Companhia de Desenvolvimento Urbano S.A., que mais tarde passou a se chamar Companhia de Melhoramentos e Desenvolvimento Urbano (Comdusa), na intenção de implantar uma política físico-territorial na Grande Vitória. No ano de 1973 foi concluído o Plano de Desenvolvimento Integrado da Micro-Região de Vitória (PDI) reunindo importantes estudos que foram realizados pelo escritório de planejamento M. Roberto Arquitetos e a empresa Planejamento Técnico e Econômico (Planorte) (IJSN, 2018).

[10] Foi a lei complementar nº 872, de 07 de dezembro de 2017 que instituiu o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado – PDUI da Região Metropolitana da Grande Vitória – RMGV.

[11] Lei aprovada sob nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015**,** estabeleceu diretrizes para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas regiões metropolitanas e normas gerais sobre o plano de desenvolvimento urbano integrado e outros critérios no campo do desenvolvimento urbano.

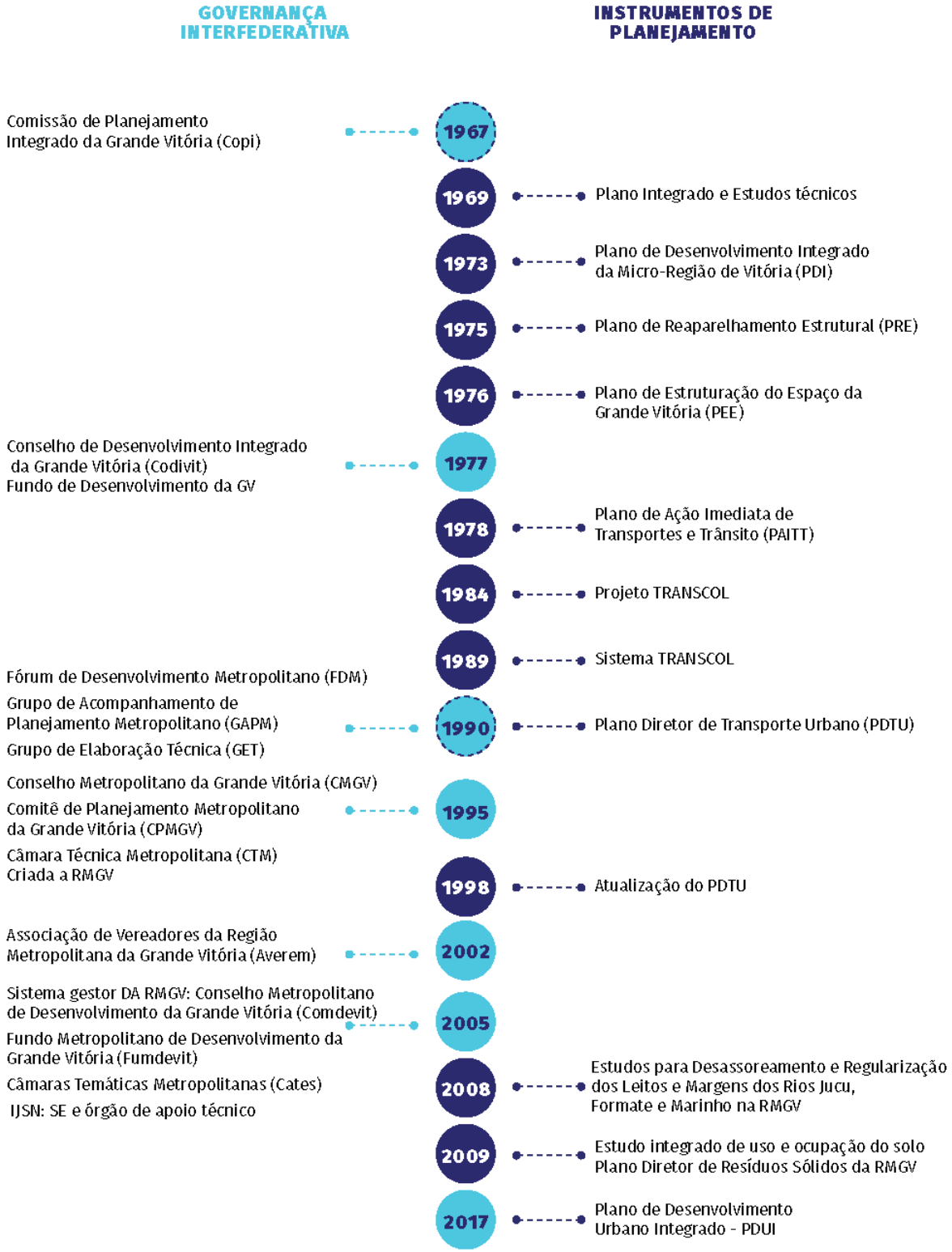
Ações do Estado, com o objetivo de tornar o Espírito Santo um lugar atrativo para o grande capital nacional e estrangeiro, continuaram promovendo investimentos em Vitória e nos seus municípios vizinhos acentuando a posição de Vitória como centralizadora de infraestrutura e investimentos. Aliado às ações no meio rural, como mecanização nos meios de produção, reforçava-se o fluxo migratório do campo para a região da capital e entorno (IJSN, 2018).

Segundo o IJSN (2018):

> A atual organização da RMGV está amparada nas Leis Complementares nº 318, de 17 de janeiro de 2005, e nº 325, de 16 de junho de 2005, que reestruturaram a Região Metropolitana e instituíram o Conselho Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória (Comdevit) e o Fundo Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória (Fumdevit), suprindo, dessa forma, uma lacuna importante para a governança metropolitana. Além disso, essa legislação atende uma outra questão pendente importante, quando designa ao IJSN a função de órgão de apoio técnico e Secretaria Executiva do Comdevit, além de promover a operacionalização dos recursos orçamentários do Fumdevit. A partir da LC nº 325/2005, a estrutura de governança passou a contar com a Coordenação de Apoio à Gestão Metropolitana (Cagem), com funções de Secretaria Executiva do Comdevit e de unidade de execução orçamentária. E, recentemente, por meio do Decreto nº 4069, de 24 de fevereiro de 2017, o IJSN passa a assumir também a presidência do Comdevit (IJSN, 2018, p. 24-25).

Adiante, na figura 11, são apresentados, em ordem cronológica, os planos de ações desenvolvidos pelo governo, com a intenção de gerir e planejar a região metropolitana.

Figura 11: Instrumentos de Planejamento e Gestão da RMGV



Fonte: IJSN, 2018.

Foram muitas as instituições financeiras que tiveram ações diretas na formação e conformação da RMGV durante essas décadas. Com ações em implantação de complexos industriais, construção e financiamento de residências

em vários conjuntos habitacionais distribuídos pela RMGV, com o objetivo de acomodar a população que vinha crescendo desde a década de 1960. Dentre eles podem ser citados o Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo S/A (Bandes); o Fundo de Desenvolvimento Agrícola e Industrial (Fundai); o Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias (Fundap); a Superintendência de Projetos de Polarização Industrial (Suppin); o Grupo Executivo para Recuperação Econômica do Espírito Santo (Geres); o Fundo de Recuperação Econômica do Estado do Espírito Santo (Funres); e o Banco do Estado do Espírito Santo (Banestes) (IJSN, 2018).

Isso mostra que mesmo orientados por políticas públicas, as ações do Estado são pautadas no capital. Volochko (2018), pontua criticamente que:

> [...] o momento presente marca uma reelaboração das articulações do poder público com o setor privado. A governança seria exatamente o empresariamento tendencialmente completo dos governos, um reenquadramento do político para fortalecer o econômico. A governança associa-se à ideia de empreendedorismo, na qual o público facilita a ação do privado e este realiza cada vez mais funções públicas quanto ao planejamento da cidade. O planejamento estratégico, que está no âmbito da governança urbana e metropolitana, disponibiliza institucional e politicamente instrumentos urbanísticos para a reprodução econômica, em detrimento da vida dos habitantes [...] (VOLOCHKO, 2018, p. 72)

Portanto, percebe-se que as ações do Estado na administração e governança das regiões metropolitanas recebem pressões do capital financeirizado sobre constantes reestruturações das regiões com o propósito de superar as crises econômicas. Isso se dá na forma de atração de novos investimentos, tendo a produção do espaço como “[...] catalisadora do desenvolvimento estratégico (econômico, bem-dito) e ao mesmo tempo neutralizadora dos conflitos socioespaciais” (VOLOCHKO, 2018, p.72), colocando o Estado numa ação de um urbanismo negocial.

Adiante serão discutidos os modos como as ações do Estado, na gerência da RMGV, influenciaram na conformação do território do município de Viana. Contudo, o conteúdo apresentado nesse subcapítulo permite um entendimento das relações de complementariedade que existem em uma Região Metropolitana, bem como deixa evidente as disparidades entre os municípios centrais e os periféricos dentro das redes de relações de cidades.

No capítulo posterior será apresentado um panorama histórico do município de Viana que permite compreender a importância do município para estruturação da RMGV.

3. ABORDAGEM HISTÓRICA E GEOGRÁFICA SOBRE O MUNICÍPIO DE VIANA

O objetivo deste capítulo é demonstrar o modo como se deu a ocupação do território atualmente conhecido como Viana, ao longo dos séculos XIX e XX. Nesse momento em que os jesuítas se instalaram a partir da fazenda Araçatiba. Destaca a importância da localidade, mesmo nos períodos de Brasil colônia, quando a ordem jesuítica era responsável por catequizar os denominados povos indígenas[12] da região e, cujo discurso era propagar processos de aculturação aos costumes ocidentais, em atendimento ao comando da metrópole de Portugal. Apresenta também a importância da região no processo de interiorização, ocupando o território e abrindo estradas até as Minas Gerais, no período de reino autônomo do Brasil.

O primeiro subcapítulo trata do histórico da intensificação da ocupação do território, que aconteceu nas primeiras décadas do século XIX, a partir da instalação de imigrantes na região, além de expor o processo de divisão e emancipação de partes do território conhecido como Viana, até chegar na configuração atual do limite municipal.

O segundo subcapítulo apresenta o processo de parcelamento do solo, por meio de loteamentos implantados, intensificados a partir de meados do século XX, que apresentou um acelerado processo até os anos 1980. A partir deste período, possivelmente devido à evolução das legislações e o aumento das exigências referentes ao parcelamento do solo, observa-se diminuição desse processo. Nos anos 2000, com uma ressignificação do uso da terra, voltados para o uso industrial e de serviço, novos parcelamentos do solo, na forma de desmembramentos, obtiveram destaque no município.

[12] Estudos críticos avançados nas áreas de ciências sociais, humanas e políticas – citando algumas - argumentam sobre a necessária mudança na expressão povos indígenas, substituindo-a por povos originários. Isso em ditos afirmativos acerca da diversidade desses povos, que constituem distintas e particularizadas nações.

3.1 EFETIVAÇÃO DA OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO A PARTIR DO SÉCULO XIX

O início do desbravamento do território hoje conhecido como Viana se deu pela ação jesuítica no final do século XVI e início do XVII. Os jesuítas, em busca de ouro na região, saíram da Vila do Espírito Santo (atual Vila Velha) e subiram em canoas, pelo rio Jucu, em direção ao interior, até chegarem na região hoje conhecida como Araçatiba (BALESTRERO, 2012). Nos termos do mesmo autor, ali se instalaram, e começaram atividades de cultivo de cana de açúcar e criação de gado. Na fazenda construíram o engenho e a residência, a fim de consolidarem o território e para proteção contra os índios da tribo dos Puris, que habitavam a região. Seguiram também pelo rio Santo Agostinho, até alcançarem o local onde hoje é a sede do município.

A fazenda de Araçatiba teve grande importância para sustento e enriquecimento da classe religiosa, pois dela saíam, pelo rio Jucu, produtos comerciais derivados da cana, leite e carne que abasteciam o colégio jesuíta de Vitória (BALESTRERO, 2012). A Figura 12 ilustra a proposta de ocupação dos jesuítas na capitania do Espírito Santo, identificando as construções sob responsabilidade da Ordem.

Figura 12: Os jesuítas na capitania do Espírito Santo (1551-1760). Mapa do Espírito Santo mostrando os pontos de fixação dos jesuítas na capitania em meados do século XVIII

Fonte: Ilustração de Serafim Leite, História da Companhia de Jesus no Brasil, (Lisboa - Rio de Janeiro, 1938-1950), vol. VI, entre as páginas. 152 e 153. (CARVALHO, 1982, p. 162;).

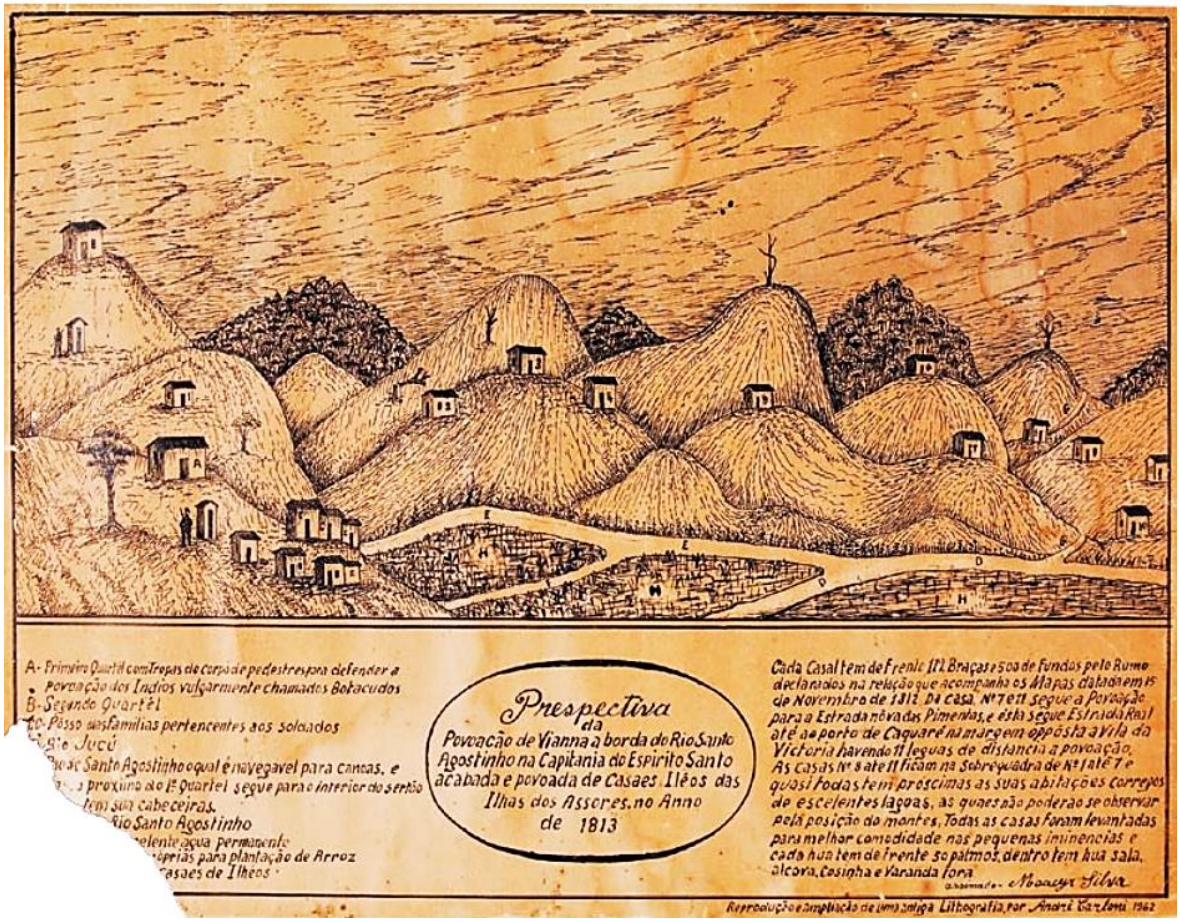
Apesar de grande atuação da ordem jesuítica, a ocupação do território e interiorização era proibida por lei e por isto se deu de forma modesta, contando com poucos habitantes, dentre portugueses, índios nativos e escravos até o século XIX (BALESTRERO, 2012).

Viana foi o berço da imigração europeia no Espírito Santo, no início do século XIX (BALESTRERO, 2012). Foi com a chegada dos ilhéus da região dos Açores,

no ano de 1813 que se deu o início da ocupação interiorana do Espírito Santo em direção às Minas Gerais. Para iniciar o processo de ocupação do território, estimuladas pelo então governador Francisco Alberto Rubim, foram deslocadas para a colônia de Santo Agostinho (nome primitivo de Viana) 53 famílias da região de Açores, por Paulo Fernandes Viana, intendente geral da polícia do então príncipe regente D. João VI, prossegue Balestrero (2012). A dedicação de Paulo Fernandes Viana para que a migração e a ocupação obtivessem sucesso foi tão grande que foi elogiada pelo governador e o lugar passou a carregar o seu nome (BALESTRERO, 2012). O decreto de 25 de maio de 1820 transformou Viana em freguesia subordinada ao município de Vitória, informa ainda o mesmo autor.

Quando chegaram, no ano de 1813, os ilhéus açorianos se instalaram nas vizinhanças do rio Jucu e os afluentes, rio Formate e Santo Agostinho, próximo onde hoje é a sede do município (Figura 13).

Figura 13: Povoação de Viana às margens do rio Santo Agostinho em 1813



Fonte: PASSAMANI MARIANO, 2019.

Com a intenção de promover a agricultura, o governador entregou cartas de sesmarias às famílias de açorianos que ocupavam a região, por decreto em 19 de maio de 1818. Ali iniciaram o cultivo do trigo e arroz e melhoraram o cultivo do milho e da mandioca, que já eram conhecidos pelos nativos (BALESTRERO, 2012). Como nem todos os sesmeiros tinham condições de prosperar na agricultura, algumas das sesmarias ficaram por longo período sem nenhum cultivo. E assim permaneceram, pois não podiam ser doadas e nem vendidas para outros imigrantes que haviam prosperado na atividade agrícola (BALESTRERO, 2012).

A abertura da estrada São Pedro de Alcântara se iniciou em 1814, ligando Viana até a região de Ouro Preto, então capital de Minas Gerais, consolidando uma importante ligação do Espírito Santo com a região centro-oeste.

O crescimento foi tal que no ano seguinte, em 1815 foi mandado construir a igreja matriz de Nossa Senhora da Conceição, terminada em 1816, para que fosse possível realizar batismos e casamentos, que já vinham acontecendo em grande

número naquele lugar. Também se deu, no ano de 1817 a inauguração do cemitério próximo à igreja matriz. Nesta época, Viana contava com um porto fluvial bastante ativo, às margens do rio Santo Agostinho, por onde chegaram os materiais para construção da igreja e os objetos religiosos (BALESTRERO, 2012).

A lei provincial nº 13, de 30 de dezembro de 1837, elevou a paróquia à categoria de província, fazendo fronteira com Cariacica e Vitória, também com o canal Camboapina e outras confrontações, contemplando toda a bacia do rio Jucu. A figura 14, a seguir, mostra uma projeção dos limites de Viana à época. A parte em cinza da figura indica o território que antes pertencia à Viana e a parte em verde escuro indica os limites atuais do município.

Figura 14: Projeção dos limites com base na lei nº 13, de 30 de dezembro de 1837

Fonte: Prefeitura Municipal de Viana, 2007 – Livro Viana em muitos olhares.

A partir do ano de 1847, com a vinda de imigrantes germânicos para Viana, houve ocupação da região serrana, com fundação do povoamento em Santa Izabel (atualmente município de Domingos Martins). Estes imigrantes acessavam suas terras por meio da utilização de tropas de burros, conforme destacado por Rölke (2016):

> Com os péssimos caminhos no interior, impôs-se a utilização de tropas de burro para fazer o transporte do café na medida em que crescia a sua produção. As tropas foram usadas desde o século XIX, para escoar a produção até os portos fluviais, como Benevente, Itapemirim, Santa Leopoldina e Viana. Dos portos fluviais, transportavam para o interior toda sorte de mercadorias, como açúcar, sal, querosene, bebidas, peixe salgado, utensílios caseiros, tecidos, calçados e ferramentas. Ainda até os anos 1940, elas eram usadas no transporte de mercadorias, quando foram finalmente substituídas pelos caminhões de carga (RÖLKE, 2016; 505).

Um segundo contingente de imigrantes germânicos veio no ano de 1865, e passaram a ocupar as regiões de Biriricas, São Paulo de Biriricas e Alegre.

A chegada dos imigrantes italianos em 1874 marcou o período, vindo a ocupar a região de Baía Nova, que fica próximo à Araçatiba e atualmente pertence ao município de Guarapari. Alguns imigrantes italianos também se instalaram nas regiões serranas, semelhante ao que fizeram os germânicos (BALESTRERO, 2012).

No ano de 1860, quando ainda era província, Viana recebeu a visita do imperador D. Pedro II, ficando ele algumas horas na localidade, comendo e bebendo os produtos dos campos vianenses, segundo Balestrero (2012).

Em 1862, pelo decreto provincial nº 10, de 23 de julho, Viana passa a condição de vila, sendo desmembrada de Vitória, com sede na Vila de Viana, considerado distrito sede em 08 de dezembro de 1862 (BALESTRERO, 2012). Depois do desmembramento, o território compreendido entre o rio Formate, que era afluente do rio Jucu, e o rio José Pedro, afluente do rio Manhuaçu, já na divisa com Minas Gerais, fazia parte de Viana, que ainda se limitava com a serra do Caparaó, numa extensão de até 31 léguas.

Em um processo de divisão do território ao longo dos anos, por meio de desmembramentos e emancipações, os limites de Viana foram sendo suprimidos, e parcelas do seu território passaram a compor novas localidades, que existiram a partir das iniciativas de interiorização ali iniciadas.

No ano de 1864, pela lei nº 11, de 23 de novembro, foi criado o município de Cachoeiro de Itapemirim, que foi desmembrado de Itapemirim, anexando o distrito de São Pedro de Alcântara do Rio Pardo e o aldeamento imperial Afonsino, além dos territórios que atualmente abrangem os municípios de Castelo, Muniz Freire e Iúna, que foram desanexados de Viana em 25 de março de 1867 (BALESTRERO, 2012).

No ano de 1893, a região de Domingos Martins (antiga Santa Isabel) foi desmembrada de Viana, pelo decreto nº 29, de 20 de outubro. Com este desmembramento, Viana teve seu território reduzido a um terço do total de sua área. Mesmo com o território bastante reduzido, continuou a passar por desmembramentos (BALESTRERO, 2012).

No ano de 1914, continuaram os desmembramentos do território vianense, quando foi transferido uma parcela de seu território para o município de Cariacica e uma outra parte para o de Guarapari, por imposição do Governo estadual com ajuda militar (BALESTRERO, 2012).

Pelo decreto de lei nº 15.177 de 31 de dezembro de 1943, Viana cederia a região de Baía Nova a Jacarandá para o município de Guarapari, e teria seu nome alterado para Jabaeté. Indicando um enfraquecimento político, onde forças articuladas tentaram alterar o nome do município (BALESTRERO, 2012).

No ano de 1947, pelo ato transitório nº 10, de 26 de julho, foi transferido para Vila Velha a região de Camboapina. Somente no ano de 1953, pela lei estadual nº 779, o município volta a ser chamado de Viana (BALESTRERO, 2012).

Para se avaliar as consequências destes desmembramentos, principalmente dos mais recentes, basta atentar para os seguintes dados demográficos do município. No ano de 1862, a população era de 4.431 habitantes, já em 1920, possuía 14.878 habitantes. No ano de 1960, após os decretos e atos transitórios, a população de Viana havia sido registrada em 6.847 habitantes, diminuindo 54% da população em 40 anos, considerando que esse contingente havia sido englobado pelos municípios de Guarapari, Vila Velha e Cariacica (BALESTRERO, 2012). Junto com as áreas que haviam sido transferidas para outros municípios, foram também a população, suas riquezas e suas relações com as cidades.

Viana deixou de possuir acesso ao mar, grande extensão de terras, capital financeiro e humano, além de força política frente aos demais municípios vizinhos.

A seguir, são arpesentados os fatos relevantes que influenciaram na conformação do território de Viana ao longo do século XX, com os processos de loteamentos que aconteceram no município, além da análise do momento econômico que passou o estado, a capital Vitória e os municípios que vieram a compor a RM em 1995.

3.2 TRANSFORMAÇÃO DO TERRITÓRIO NO SÉCULO XX

Os avanços nos meios de transporte, estimulados pela Revolução Industrial iniciada na Europa, e as exigências que viriam sobre países americanos na inserção destes na economia capitalista, obrigou o Brasil a aumentar sua eficiência

na importação e exportação de produtos, para tal, foram necessários maiores investimentos em infraestrutura, com a intenção de diminuir custos com transportes de cargas (SILVA; HONORATO, 2019).

No período de Brasil império, com a necessidade de interligar os centros produtores no interior do território, com as regiões portuárias, na costa brasileira, o governo optou pela instalação de ferrovias, pois, na época, se configuravam como mais eficiente e rentável meio de transporte de cargas, criando grande dependência nas ligações entre portos e ferrovias (SILVA; HONORATO, 2019).

Devido ao extenso território brasileiro e as características do tipo de ocupação do território praticado no Brasil, que era de modo disperso, a comunicação, escoamento e comércio de produtos entre cidades era dificultado, dependendo de investimentos bastante onerosos em sistemas de transportes, lógica que se fazia contrária ao modo capitalista (SILVA; HONORATO, 2019).

No ano de 1892, havendo sido estimulada por cafeicultores no sul do estado, foi iniciada a implantação da ferrovia que ligaria o município de Vitória à Cachoeiro do Itapemirim. O primeiro trecho da ferrovia foi inaugurado no ano de 1895 e inaugurada em 1910, com a finalização do primeiro trecho, com 30 km de extensão, que ligava Vitória à Viana, pela estrada de ferro Leopoldina (estrada de ferro Sul do Espírito Santo), partindo da estação de Argolas em direção a estação localizada em Viana Sede (Figuras 15 e 16), e posteriormente ligou o Espírito Santo aos estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro (BALESTRERO, 2012). A utilização do transporte ferroviário foi considerada como um importante avanço nos transportes de cargas para o estado (GROSSELLI, 2008).

Figura 15: Estação de Viana Sede em 1904

Fonte: SILVA; HONORATO, 2019

Figura 16: Estação e a locomotiva a vapor em Viana Sede, 2019

Fonte: Acervo pessoal do autor, imagem capturada em 27 dez. 2019.

A partir da década de 1930 houve um avanço na utilização do transporte automobilístico-rodoviarista, que se desenvolveu devido ao custo elevado para implantação de ferrovias e sua baixa interligação.

Contrário aos gastos com infraestrutura e equipamentos, que se tinha no transporte ferroviário, as obras das rodovias – necessárias ao transporte automobilístico-rodoviarista – poderiam ser executadas ao longo do tempo. Era possível a abertura da rodovia apenas em piso de terra batido, deixando a pavimentação para acontecer posteriormente.

Isso diminuía os gastos do Estado nas etapas iniciais da nova estrutura viária, e transferia a responsabilidade da compra dos veículos para os usuários, bem como

a implantação de infraestrutura de apoio ao longo da rodovia (SILVA; HONORATO, 2019).

Os momentos históricos e econômicos que o Brasil passou no século XX até a década de 1930 foram cruciais para a mudança do perfil econômico do país. A primeira grande guerra mundial entre os anos de 1914 a 1918, a crise da bolsa de valores de Nova Iorque em 1929 e a revolução brasileira de 1930, colocando fim ao período da república velha, foram fatores decisivos para a alteração do perfil econômico brasileiro (SIQUEIRA, 2001).

O país diminui sua dependência do perfil agroexportador, apoiado na monocultura do café, até então principal produto de exportação, e passa para uma fase de desenvolvimento industrial, rompendo com as características coloniais que apoiava sua a economia nas bases agrárias tradicionais (SIQUEIRA, 2001).

Entre os anos de 1930 e 1950, houve no Brasil uma estruturação na base produtiva, com o desenvolvimento do setor industrial, fundamentado na produção de bens de consumo não duráveis. Devido ao acelerado crescimento da importação de insumos e equipamentos, a produção industrial se expandiu e impulsionou também o crescimento urbano (SIQUEIRA, 2001).

Nos anos de 1960, transferem-se para o Brasil, um grande número de empresas multinacionais, com o objetivo de promover a produção de bens duráveis, em parques industriais mais dinâmicos, destinados à produção em larga escala. As empresas internacionais assumiram o controle dos setores mais modernos da indústria brasileira, restando às empresas nacionais papel secundário no desenvolvimento (SIQUEIRA, 2001). O Estado ficou responsável pelos empreendimentos em infraestrutura, que serviam às grandes plantas industriais e ao desenvolvimento das cidades que cresciam junto com o crescimento da economia (SIQUEIRA, 2001).

Na década de 1960, mais precisamente no ano de 1964, houve a alteração das lideranças no poder político brasileiro, quando os militares passaram a comandar o país, que nesta época já passava por nova crise econômica. Os militares, após tomarem o Estado, vão buscar no capital estrangeiro a solução econômica para o país. Deu-se início a um período de capitalismo monopolista,

voltado para o crescimento nacional a partir de grandes financiamentos estrangeiros (SIQUEIRA, 2001).

No Espírito Santo, a partir das décadas de 1960-70, um crescimento urbano acentuado pôde ser notado, proporcionado pela política de erradicação do café e pelo impulso da industrialização (CASTIGLIONI, 2009). Foi neste período que grande parte da população rural abandonou o campo e migrou para a cidade com a intenção de buscar novas oportunidades nas cidades onde vinham sendo implantadas as indústrias. Segundo Siqueira (2009), este crescimento, tanto econômico quanto populacional, gerou uma mudança socioespacial significativa, principalmente para a capital Vitória e os municípios vizinhos, inclusive o município de Viana.

O município de Viana, mesmo que um pouco distante da centralidade da capital Vitória, acompanhou o crescimento econômico e industrial que se desenvolvia no estado do Espírito Santo, principalmente na capital e nos municípios circunvizinhos. Como reflexo deste desenvolvimento econômico e acelerado processo de crescimento urbano e populacional, os municípios passaram a compartilhar também as mazelas ocasionadas por um acelerado processo de ocupação do solo urbano (SIQUEIRA, 2001).

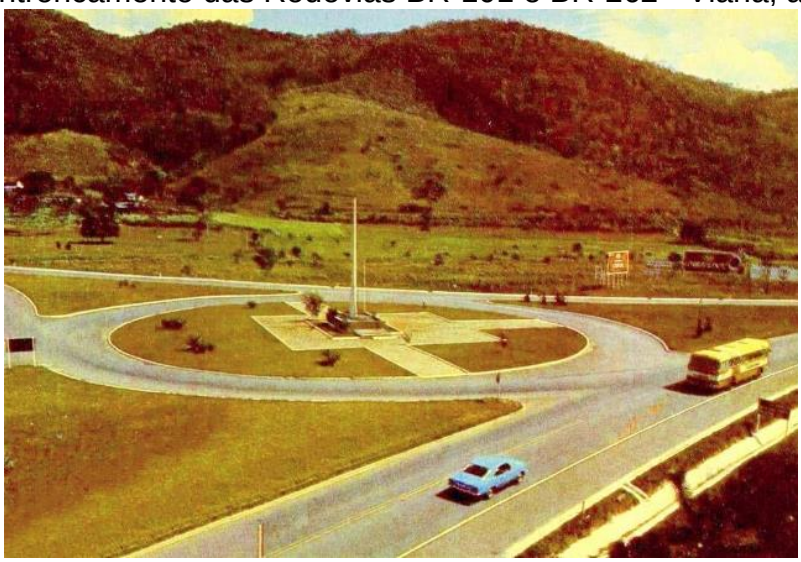
Até a década de 1960, o município de Viana contava com a sede, que tinha inexpressiva participação na economia do estado, e algumas fazendas e sítios que se voltavam para o cultivo de banana, produto pouco rentável à época, mostrando uma modesta ocupação do território que se deu até a década de 1970 (SIQUEIRA, 2001).

A urbanização do município de Viana se incrementou a partir da década de 1960, marcada pelo surgimento do loteamento Canaã, localizado às margens da BR-262, e também devido à expansão das atividades industriais e comerciais nas proximidades com a rodovia (SIQUEIRA, 2001).

Siqueira (2001) afirma que conforme o Censo de 1970, o município já contava com oito empresas que desenvolviam atividades industriais, ainda que 85% da população fosse contabilizada e desenvolvesse atividades rurais. A autora salienta que na mesma década o asfaltamento das BR’s 101 e 262 (Figura 17) foi determinante para intensificação do processo de urbanização do município, e que

além disso havia disponível no município grandes extensões de terras, algo que permitiria e estimularia a instalação de indústrias e novos loteamentos.

Figura 17: Entroncamento das Rodovias BR-101 e BR-262 - Viana, anos 1970



Fonte: SILVA; HONORATO, 2019

Siqueira (2001) ainda aponta que até o ano de 1975, o município de Viana contava com doze indústrias instaladas, e sete destas eram de grande porte, sendo elas a Fertilizantes Heringer, Real Café solúvel do Brasil, Indústria de Massas Alimentícias Villoni, Chocolates Vitória, Companhia Brasileira de Ferro (CBF), Dumilho S.A. e Cooperativa Central dos Produtos do Leite (CCPL). Ao longo da década de 1970, outras empresas se instalaram em Viana, com destaque para a Indústria de Bebidas Antártica do Espírito Santo, localizada em Jucu (SIQUEIRA, 2001).

Com a presença de indústrias e o aumento da oferta de trabalho na área urbana, o município passou a atrair tanto a população local quanto de outras regiões do estado, contudo devido ao baixo grau de instrução e baixa qualificação da mão-de-obra local, menos da metade dos postos de trabalhos ofertados eram ocupados pelos habitantes do município, que ainda detinha características agrícolas. Sendo assim, o contingente mais qualificado, que possuía melhores cargos e maior poder aquisitivo optava, em sua maioria, por não fixar moradia no município, motivados principalmente pela má qualidade de infraestrutura urbana, que ocasionava grandes problemas para os moradores (SIQUEIRA, 2001).

A população que se fixou em Viana, foi uma parcela migrante que chegava a Vitória atraída pelos grandes projetos industriais, e eram em sua maioria de

baixíssimo poder aquisitivo. Por isso, quando não conseguiam empregos, ou se ocupavam de subempregos, a alternativa encontrada por parte da população era a ocupação clandestina e irregular em loteamentos instalados próximos às indústrias ou às margens das rodovias.

Siqueira (2001) afirma que na década de 1980, já existia em Viana 34 novos bairros que se originaram de loteamentos, e desse total, dez eram considerados ocupações clandestinas.

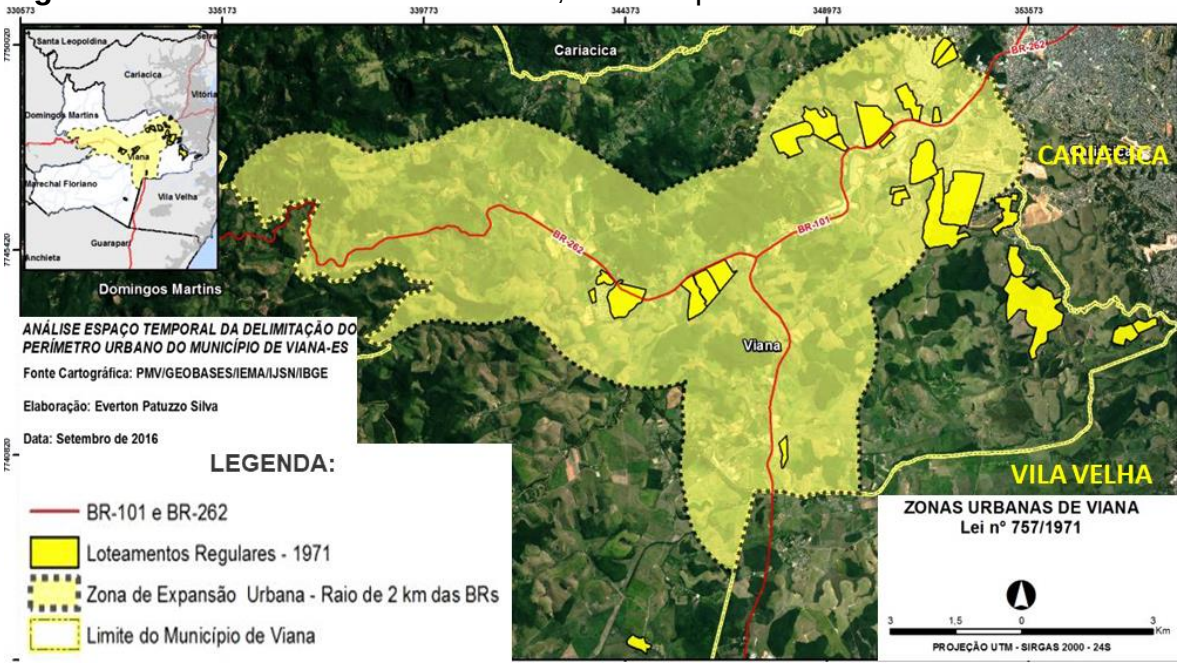
A mesma autora ainda aponta que a população passou de predominantemente rural nas décadas de 1960-70 – 91% do total eram considerados rurais – para predominantemente urbana na década de 1980 – 94% do total eram considerados urbanos – com base em dados do censo demográfico, afirmando que foi a partir da década de 1970 que o município assume o caráter urbano.

A mudança no perfil da população de predominantemente rural para urbano, não foi somente ocasionado pelo incremento populacional. Tem-se de forma relevante para a época a publicação da Lei Municipal Nº 757, de 30 de junho de 1971, quando o município de Viana regulamenta o seu perímetro urbano. Citando neste termo os artigos 1º e 2º que dizem:

> Art. 1º São consideradas zonas urbanas todas as áreas incluídas nas plantas cadastrais da cidade de Viana e da Vila de Araçatiba. Art. 2º Os terrenos situados à margem da estrada BR 262 e BR 101, até 2 (dois) quilômetros ou mais de cada lado das mesmas, constituirão também zonas urbanas do município, para efeito de imposto predial e territorial urbano, uma vez estejam com as suas plantas de loteamento aprovadas pela municipalidade, na forma legal.

Esta publicação da lei, fez com que grande parcela do território municipal viesse a ser considerado como urbano, a figura 18 faz projeção dos limites ditados pela lei e ilustra o modo como se daria o perímetro urbano à época, além de espacializar os loteamentos que já haviam sido implantados até então.

Figura 18: Perímetro Urbano de Viana, definido pela lei nº 757/1971



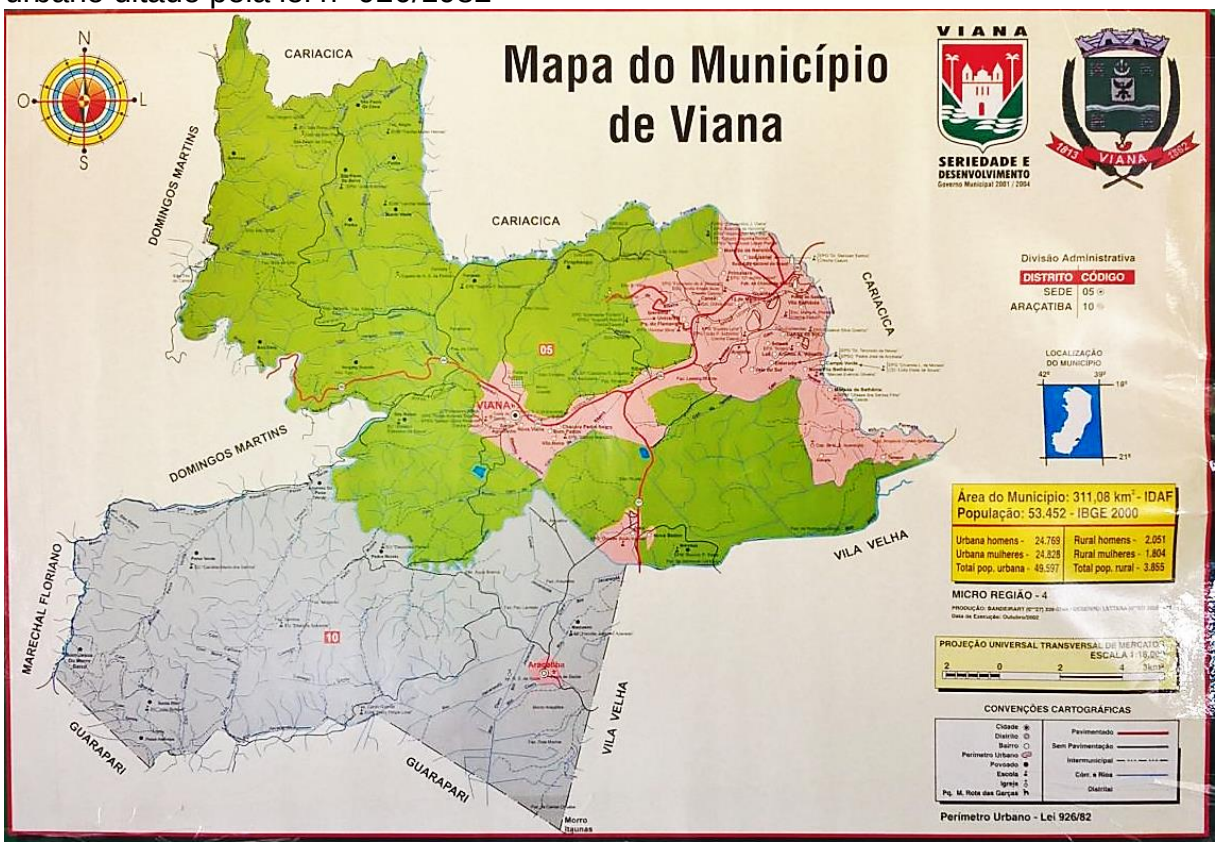
Fonte: Pref. Mun. de Viana, Ger. de informações Geográficas. Elaboração: Everton P. Silva.

Com a publicação da referida lei, grande parcela do território passou a ser considerado urbano no ano de 1971, sendo somente contabilizado no Censo de 1980, algo que pode ter justificado também a considerável alteração no perfil da população entre as décadas de 1970 e 1980.

Até o final da década de 1970, o município já contava com 37 loteamentos e uma área parcelada de quase oito milhões de metros quadrados (ou 8 km²), o que se apresentava discrepante face a sua população que na década de 1980 não passava de 24 mil habitantes.

Após pouco mais de dez anos, o município formula outra lei para delimitar a sua nova zona urbana. A Lei municipal Nº 926, de 26 de abril de 1982, marcou novos limites urbanos, indicando as coordenadas geográficas dos pontos limites e apresentando um mapa da área urbana, com quase 90,34 km². Esta nova legislação, indicava em seu Art. 7º que os novos loteamentos só poderiam ser aprovados desde que estivessem contidos, em sua totalidade, dentro do perímetro urbano. A figura 19 mostra os limites urbanos à época.

Figura 19: Fotografia de mapa do Município de Viana com delimitação de perímetro urbano ditado pela lei nº 926/1982



Fonte: PMV – Secretaria de Infraestrutura, Desenvolvimento Econômico e Urbano. Acervo da PMV.

Na figura anterior pode-se notar o distrito Sede destacado em verde, o distrito de Araçatiba destacado em cinza claro e o perímetro urbano em rosa. Houve então uma diminuição do perímetro urbano, mesmo assim suficiente para englobar toda a ocupação existente e proporcionar grandes estoques de terra urbana, marcada por grandes vazios urbanos. Contudo, o simples fato de apresentar graficamente o perímetro urbano do município, em forma de mapa, indica uma ação direcionada a mostrar as potencialidades de Viana para investidores e pessoas interessadas em obter terras bem localizadas, legais e baratas dentro do perímetro urbano, já apresentando o município e o acesso à terra urbana como mercadoria, e assim, um privilégio de poucos.

Sabe-se que, conforme Campos (2004), este estoque de terras tende a valorização do solo urbanizado, quando este recebe investimentos do Estado, propiciando a especulação imobiliária no espaço urbano, deixando de lado qualquer função social que a propriedade possa ter.

O quadro 01 a seguir mostra a relação dos loteamentos aprovados e/ou implantados nos períodos em que as leis ficaram vigentes. A partir do ano de 2006, o município propôs o ordenamento territorial por meio da aprovação e publicação do plano diretor municipal, que será visto mais adiante em outro capítulo.

Quadro 01: Relação dos loteamentos aprovados até vigência da lei nº 926/1982, situação legal, área aproximada de parcelamento e ano de implantação

Loteamento	Situação legal	Área aproximada (m²)	Ano
Buiaiaras	Irregular	271.242,65	Década 1960
Cabral	Irregular	8.251,32	Década 1960
Contenda	Irregular	88.226,73	Década 1960
Pimentas	Irregular	87.933,47	Década 1960
Santo Agostinho	Regular	34.516,86	Década 1960
Seminário	Irregular	40.421,03	Década 1960
Viana Centro	Irregular	247.790,14	1960
Viana Centro	Regular	81.984,59	1960
Soteco	Regular	433.417,27	1964
São Sebastião de Areinha	Regular	35.306,21	1967
Areinha Celestino José de	Irregular	88.850,57	1969
Antártica	Irregular	86.002,62	Década 1970
Ribeira	Irregular	309.827,52	Década 1970
Primavera	Regular	234.497,08	1970
13 de Maio	Regular	49.241,64	1971
Areinha	Regular	86.358,60	1971
Nova Belém	Regular	83.029,66	1971
Industrial I	Regular	117.739,56	1972
Industrial II	Regular	120.088,16	1972
Canaã	Regular	487.153,53	1972
Vila Bethânia	Irregular	443.172,52	1973
Vale do Sol A	Irregular	176.356,92	1975
Vale do Sol B	Irregular	78.872,77	1975
Vale do Sol C	Irregular	43.010,21	1975
Vale do Sol D	Regular	777.087,47	1975
Universal	Regular	376.617,78	1976
Vila Nova	Regular	278.443,85	1976
Nova Viana	Regular	466.852,69	1976
Bom Pastor	Regular	253.406,51	1977
Garoupa	Regular	50.969,48	1977
Ipanema	Regular	431.163,51	1978
Metalpen I	Regular	118.790,92	1978
Nova Vila Bethânia	Irregular	241.577,20	1978
Parque do Flamengo	Regular	90.593,94	1979
Metalpen II	Regular	198.883,94	1979
Campo Verde	Regular	271.212,86	1979
Eldorado	Regular	848.771,67	1979
Coqueiral	Irregular	102.407,63	1980
Jardim Vila Bethânia	Regular	1.213.864,21	1980
Pedra Negra	Regular	239.059,72	1980
Araçatiba	Regular	125.942,98	1981
Morada Vila Bethânia	Regular	192.546,74	1981

Jucu	Irregular	58.906,24	1982
Caxias do Sul	Regular	73.926,60	1984
Parque Residencial Bethânia	Regular	116.404,97	1986
Marcílio de Noronha	Regular	1.146.198,42	1989
Vista Linda	Irregular	174.787,39	Década 1990
Santa Terezinha	Regular	72.148,72	1996
Arlindo Ângelo Villaschi	Regular	780.348,44	1996
Simmer	Regular	178.588,59	1999
Verona	Regular	53.927,21	2005
Total de Loteamentos: 51	**Área total:**	**12.666.721,31m²**	

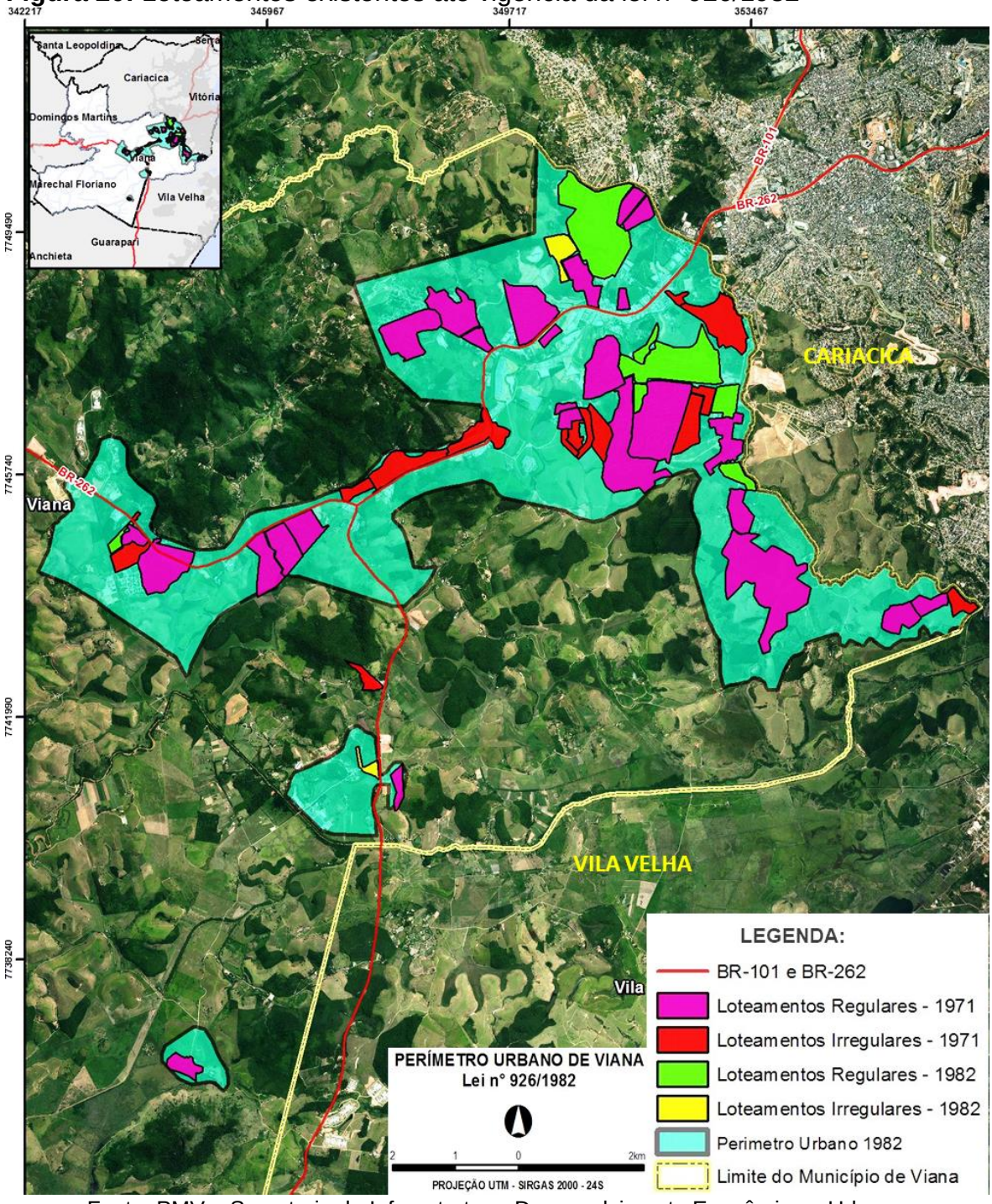
Fonte: PMV – Secretaria de Infraestrutura, Desenvolvimento Econômico e Urbano.

É notável a quantidade de loteamentos implantados na década de 1970, totalizando 26 loteamentos só nesse período, mais da metade do total de loteamentos registrados até o ano de 2005.

Tal fato pode ser entendido como uma antecipação, por parte dos proprietários de terras, à lei federal nº 6.766 de 1979, sobre parcelamento do solo, que viria impor condicionantes e exigências mais severas para então resguardar o futuro comprador e também transmitir o ônus da implantação de infraestrutura para o loteador, além de garantir porcentagem de terras ao Estado para fins de uso público.

A figura 20 a seguir mostra como estavam distribuídos os loteamentos que se originaram anteriormente ao plano diretor que viria a ser aprovado no ano de 2006. Na figura é possível observar que grande parte do perímetro urbano aprovado pela lei de 1982 ainda não havia passado por nenhuma forma de parcelamento do solo.

Figura 20: Loteamentos existentes até vigência da lei nº 926/1982



Fonte: PMV – Secretaria de Infraestrutura, Desenvolvimento Econômico e Urbano.

Na figura anterior é possível observar o modo como os loteamentos foram implantados, seguindo uma lógica dispersa no território, promovendo enormes vazios urbanos entre os loteamentos. Esta lógica de implantação foi facilitada devido ao extenso perímetro urbano, que contava com quase um terço de toda a área do município e se dava de maneira onerosa para o Estado, sendo ele o

responsável por suprir a demanda por infraestrutura e mobilidade entre os loteamentos.

Entende-se que além do fato de as legislações anteriores terem influenciado diretamente na segregação socioespacial da cidade, outras ações do estado exerceram funções parecidas.

As escolhas dos locais para investimentos em infraestrutura passam a ser um determinante na consolidação de centralidades (CARLOS, 2015). Os investimentos de ordem privada também são responsáveis por criar uma nova dinâmica para a cidade, com loteamentos e grandes incorporações que delimitam espaços e controlam seu uso pela supervalorização do ambiente construído, sem se importar com a dilapidação da sociedade e das condições urbanas (KOWARICK, 1979).

O Estado, na figura de produtor do espaço urbano e tomador de decisões, na atual economia, assume posição de gestor, onde as ações são voltadas com as intenções de capitalizar sempre e mais investimentos para as cidades.

O que marca o momento político e econômico atual é a repetição intensificada da má distribuição de recursos pelo espaço urbano, evidenciando cada vez mais a segregação socioespacial. No município de Viana, dentro da RMGV, pode ser observado dinâmicas semelhantes em relação aos demais municípios da Grande Vitória, principalmente a capital e seus vizinhos imediatos.

No próximo capítulo serão apresentados alguns dados que possibilitam uma análise sobre a disparidade existente entre os municípios de RMGV, e que, se não confirmam, ao menos trazem questionamentos em relação às afirmações anteriores.

4. DIMENSÕES DA DESIGUALDADE SOCIOESPACIAL E INVESTIMENTOS PÚBLICOS EM VIANA ENTRE 2007 E 2019

Este capítulo trata da atuação do Estado, como agente promotor do espaço urbano (CORRÊA, 1989), na conformação da RMGV, com foco para o município de Viana.

Analisa a atuação do poder público, na figura de Estado, na medida em que é histórica e juridicamente responsável pelas tomadas de decisões quando se trata da definição das localizações e ordem de prioridade de intervenções urbanas – em infraestrutura e equipamentos públicos –, promovendo na cidade diferenciações espaciais, criando e fomentando novas centralidades, potencializando acessibilidades e, assim, alicerçando o processo de segregação socioespacial. Esse processo é condicionante (e não resultado) da acelerada urbanização, considerado, portanto, marca histórica e estrutural da conformação das cidades brasileiras inseridas no sistema do capitalismo ocidental.

O capítulo foi subdividido em três subcapítulos, sendo que no primeiro subcapítulo buscou-se situar o município de Viana à realidade da RMGV, relacionando-o aos demais municípios, permitindo assim um entendimento mais abrangente do modo como ocorreu o desenvolvimento local e qual a inserção econômica de cada município no contexto da RMGV, mas principalmente destacar o papel do município de Viana nesse contexto.

No segundo subcapítulo o foco é voltado para o município de Viana e seus vetores de crescimento urbano – retomando como referência Villaça (2001) –, como determinantes para o atual desenvolvimento econômico e motores da atual expansão urbana. São ainda apresentados os dados referentes aos investimentos aplicados pelo setor privado, na figura dos incorporadores imobiliários e das construtoras, trazendo à tona uma dinâmica nova para o município, com a oferta de produtos habitacionais em condomínios fechados para uso residencial multifamiliar, edificados por grandes construtoras, além do parcelamento do solo com implantação de hipermercados, como uma tentativa do capital imobiliário de reforçar novas centralidades, e potencializar ganhos de capital em um município que até então não possuía atrativos para tal tipo de investimentos.

No terceiro e último subcapítulo, são apresentados dados referentes a atuação do Estado, como promotor de legislações e normativas que determinam

condições espaciais e impõem sobre o espaço urbano uma lógica, que nem sempre é igualitária e justa, além de ser fortemente influenciada pelo poder político exercido pelo capital, por intermédio da classe de alta renda. É ainda o Estado que define, dirige e promove investimentos em obras e melhorias na cidade, que influenciam diretamente no espaço urbano, apontando para o poder que o Estado pode ter em diminuir o processo de segregação socioespacial ou, pelo contrário, de acirrar as disputas de lutas de classes e a diferenciação espacial nas cidades.

Antes de iniciar este capítulo, cabe aqui algumas colocações acerca das realidades da RMGV e principalmente do município de Viana.

A RMGV atualmente ocupa a 16ª posição no *ranking* das regiões metropolitanas brasileiras mais populosas, ainda assim existe uma diferença bastante considerável para as regiões metropolitanas de São Paulo com aproximadamente 22 milhões de habitantes, do Rio de Janeiro com quase 12,5 milhões de habitantes e de Belo Horizonte, com aproximadamente 6 milhões de pessoas. Mas, em se tratando da densidade demográfica, ou seja, o número de habitantes por quilômetro quadrado, a RMGV ocupa a 5ª colocação na classificação, devido ao seu território pouco extenso, ficando atrás somente das Regiões Metropolitanas de São Paulo, Rio de Janeiro, Recife e Salvador.

Ora, o IBGE estima uma população para a RMGV, no ano de 2019, de quase 2 milhões de habitantes, que estariam distribuídos em sete municípios. O município de Serra aparece em primeiro lugar com 517.510 habitantes, seguido de Vila Velha com 493.838 habitantes. O município de Cariacica apresentaria uma população estimada de 381.285, e a capital, Vitória, 362.097 habitantes, ocupando, respectivamente, a terceira e quarta posição em municípios mais populosos da RMGV. Guarapari apresentaria uma população de 124.859, seguido por Viana, com população estimada de 78.239 e o município de Fundão, como o menos populoso da região, com 21.509 pessoas.

Cabe destacar o fato de que o município de Viana, no ano de 2019, representaria aproximadamente 4% da população da RMGV do total estimado de 1.979.337 habitantes. Isto, comparado às populações das grandes regiões metropolitanas brasileiras, se apresenta com uma significância bastante reduzida.

As literaturas usadas como instrumentação teórica neste estudo tratam de escalas e dimensões espaciais bastantes distintas da realidade do município de

Viana, principalmente por ser um município que se localiza na borda da RMGV, não sendo vizinho imediato da capital Vitória, algo que influenciou no seu desenvolvimento ao longo dos anos.

A realidade econômica do município de Viana também é discrepante, tanto no contexto metropolitano, quando se comparado às outras Regiões Metropolitanas que foram *lócus* de pesquisas relacionadas ao tema da segregação socioespacial, aqui utilizadas como arcabouço teórico.

Contudo as diferenças escalares, tanto no espaço urbano, quanto na participação econômica da população, não anulam as comparações realizadas ao longo do texto – quando se utilizam de formulações de autores e estudos sobre outras e maiores regiões metropolitanas – pois a aproximação teórica é permitida quando os processos observados, mesmo em diferentes escalas, se repetem nas Regiões Metropolitanas brasileiras quase que em sua totalidade.

As diferenças de rendimento médio salarial observados no município de Viana são bastante sutis, principalmente quando comparados aos estudos realizados sobre as cidades de São Paulo, Rio de Janeiro, e Florianópolis, por exemplo, que apresentam realidades econômicas bastante distintas de Viana. Comparações e aproximações são possíveis, mesmo existindo algumas especificidades, ligadas à população, rendimento e escala das cidades.

Contudo, antecipando esta diferença desde já neste capítulo, e entendendo o recorte temporal determinado para o estudo, como um período marcado por um grande volume de obras de melhorias na cidade – tanto em infraestrutura quanto em equipamentos – pode-se observar a ação tendenciosa do Estado em concentrar obras em determinadas áreas da cidade, privilegiando-as, em detrimento de outras.

A ação tendenciosa do Estado na produção do espaço urbano acaba, se não promovendo, potencializando o processo de segregação socioespacial, mesmo que ainda de modo embrionário, devido à escala, como será apresentado a seguir.

4.1 CRESCIMENTO METROPOLITANO

Dentre os sete municípios que juntos compõem a RMGV, somente Cariacica e Viana não possuem área litorânea. Segundo salienta Ferreira (2016), ainda assim estão inseridos no Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro (Lei Estadual n° 5.816, de 22 de dezembro de 1998), compondo o setor Litoral Centro, devido à sua

localização próxima aos limites da costa, sendo fortemente influenciados pelas atividades desenvolvidas na mesma.

Villaça (2001, p. 131), acerca das regiões metropolitanas brasileiras, aponta que:

> A metrópole litorânea expandiu-se em função do ponto escolhido para o porto a partir do qual começa a se desenvolver a aglomeração e seu centro. [...] sua localização – e/ou posterior expansão e remanejamento – é determinada, tal como as vias regionais de transportes e as zonas industriais, por razões externas à cidade. A ferrovia, ao ser implantada, veio a formar com os portos um binômio altamente articulado. [...] a ferrovia procurava fundos de vale ou planícies e, por razões do espaço regional – mais do que por razões topográficas –, raramente penetrou na metrópole costeira, pela orla de alto-mar. Ou penetrou no espaço urbano pelo interior, ou [...] pela orla marítima voltada para o interior [...]. Mais tarde condicionantes espaciais regionais fizeram com que também as principais rodovias regionais viessem a ocupar a mesma posição dentro do espaço urbano (VILLAÇA, 2001, p. 131).

O desenvolvimento da RMGV se deu seguindo a mesma dinâmica espacial apontada por Villaça (2001), pois foi a partir das atividades portuárias na cidade de Vitória, que foram implantadas as ferrovias e posteriormente as rodovias, que partiam do porto e seguiam em direção às terras interioranas.

Assim sendo, o processo de urbanização da atual RMGV se iniciou como uma extensão da urbanização de Vitória, sob influência maior do seu porto, determinada por questões políticas e econômicas de cada período, e também por características espaciais.

É possível separar o processo de urbanização da então RMGV em dois momentos, onde o primeiro se sustenta até a década de 1960, tendo Vitória como centro do comércio de café, sendo então substituído pelo segundo momento, a partir da década de 1970, possibilitado pelo processo de industrialização da economia capixaba a partir da implantação de grandes projetos industriais.

No Espírito Santo, a economia até a década de 1960 se caracterizava como agroexportadora, tendo inicialmente a cana-de-açúcar e posteriormente e com mais relevância o café como produtos principais de comercialização.

Antes disso, até início do século XX, se desenvolvia na capital uma tímida atividade portuária, desenvolvida entre cais e trapiches. Foi somente a partir da abertura dos portos às Nações Amigas, promovido pela coroa portuguesa no ano de 1808, que se estimulou o desenvolvimento dos portos e avanço nas relações

comerciais com mercados internacionais no período colonial do Brasil (FREITAS, 2009).

Mas devido à situação do Espírito Santo, que à época era tido como barreira natural para acesso à região das Minas Gerais, a cidade de Vitória não conseguiu acompanhar o crescimento portuário e econômico como visto em outras regiões da colônia, pois, além disso, a modesta produção de açúcar e alguns outros grãos que se desenvolvia em Vitória tinha pouca participação nos interesses mercantis (ABREU; MARTINS; VASCONCELLOS, 1993).

Vitória apresentava uma pequena estrutura portuária que contava com alguns poucos cais ao longo das margens de sua baía – realidade que perdurou até o início da fase republicana no Brasil –, a cidade possuía ainda um traçado irregular com ruas estreitas, características das vilas de origem portuguesa, com uma ocupação do território bastante tímida, assim como seu porto (CAMPOS; FIM, 2017).

O início da modernização do Porto de Vitória se deu a partir do final do século XIX com a produção de café na região, que despertara maior interesse por parte dos comerciantes nacionais e internacionais (ABREU; MARTINS; VASCONCELOS, 1993). Com a exportação do café, Vitória foi inserida na economia mercantil capitalista, iniciada na Europa, fato que implicou em uma demanda por modernização da estrutura portuária e consequentemente da cidade, juntamente com a infraestrutura que a ligava até às regiões produtoras no interior do estado.

No ano de 1885, afim de reverter a situação precária em que se encontravam as estradas que ligavam a capital ao interior, além da baixa condição de salubridade e moradias na capital, foi organizada a Comissão de Melhoramentos de Vitória com o propósito de modernizar cidade de Vitória (LIMA JÚNIOR, 1994).

A instalação da ferrovia que ligaria Cachoeiro de Itapemirim à Vitória foi impulsionada pela elite cafeicultora que se localizava no sul do Espírito Santo. A inauguração do primeiro trecho, ligando a região portuária de Vitória à Viana, se deu no ano de 1895, sendo concluída em 1910, possibilitando uma ligação com o estado do Rio de Janeiro. Posteriormente foi instalada outra estrada de ferro que ligaria o Espírito Santo à região de Minas Gerais, impulsionando a cultura do café na região cortada pela ferrovia, pois estas representavam o progresso dos meios de transporte e permitiam maior escoamento da produção (GROSSELLI, 2008).

Em Vitória, os antigos cais foram substituídos por um novo porto, mais estruturado, que pudesse atender às necessidades e desejos da elite política e econômica, com as obras sendo iniciadas no ano de 1911, tendo ocorrido concomitantemente às obras de modernização da cidade de Vitória (SIQUEIRA, 2011), deixando evidente a relação direta entre porto e cidade, onde a operacionalidade de um repercute diretamente na funcionalidade e na espacialidade de outro (HONORATO; SILVA, 2019).

Siqueira (2011) afirma que, no mesmo período, obras de esgotamento sanitário, melhorias na infraestrutura, além de urbanização de alguns trechos – frutos de aterros que aconteceram ao longo da baía de Vitória – foram executados, seguindo o Plano de Melhoramentos e de Embelezamento de Vitória, para promover a regularização de vias e a expansão das atividades ferroviárias e portuárias que vinham apresentando amplo crescimento. O objetivo não era somente o de modernização da capital, mas modernizar e estruturar o crescente comércio marítimo (SIQUEIRA, 2011).

Durante o governo de Florentino Avidos, nos anos de 1920, acontece a expansão do porto de Vitória para instalação de armazéns, e também é inaugurada a ponte Florentino Avidos, que ligaria a Ilha de Vitória ao continente, pela cidade fronteiriça Vila Velha, promovendo um melhor transporte de cargas para o porto (ABREU; MARTINS; VASCONCELLOS, 1993). As características que Vitória apresentava da velha cidade colonial vinham sendo substituídas pelas novas áreas a serem ocupadas com traçados retilíneos.

O porto de Vitória tem suas obras finalizadas na década de 1940, transferindo para o lado continental da baía a comercialização de minério de ferro, no Cais do Atalaia situado no município de Vila Velha, que haviam sido construídos especialmente para atender a este tipo de produto (CAMPOS; FIM, 2017), o que acarretou em melhorias para o município de Vila Velha e também de Cariacica, pois ali chegavam os trens, vindos de Minas Gerais, carregados de minério de ferro para serem exportados.

Até meados da década de 1960 o Espírito Santo sustentou sua economia agroexportadora baseada na produção do café para comércio exterior, que até então era produzido em pequenas propriedades, com trabalho familiar, fruto da

política de imigração europeia, caracterizando assim a organização socioespacial do estado (CAMPOS JUNIOR, 2002).

A capital, Vitória, concentrava a sede burocrática do poder público, além de ser o centro comercial do café de todo o estado. A cidade exercia função de nó de uma rede urbana que mantinha ligações com outras cidades importantes (polos regionais de comércio), tanto ao norte, com Colatina e Nova Venécia, quanto ao sul, com Cachoeiro do Itapemirim (CAMPOS JUNIOR, 2002).

A decadência na comercialização do café, como principal produto comercial e econômico do estado, nos anos de 1950, demandou uma nova postura política que impulsionou o período inicial da industrialização capixaba. A cidade de Vitória, durante o governo de Jones dos Santos Neves, passou por novas intervenções para se modernizar, como os aterros da Esplanada Capixaba, sendo estimuladas pelo crescente ideário de industrialização (ABREU; MARTINS; VASCONCELLOS, 1993).

A figura 21 mostra o trecho de baía de Vitória, no ano de 1935, nas proximidades com a Avenida Capixaba, onde seria aterrado para a implantação da Esplanada Capixaba. A figura 22 mostra a área do aterro da Esplanada Capixaba, no ano de 1961.

Figura 21: Vista da Avenida Capixaba e futura Esplanada Capixaba, em 1925

Fonte: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional Arquivo: iph0018.jpg. Disponível em: <http://legado.vitoria.es.gov.br/baiadevitoria/imagens/iph0018.jpg> Acesso em: 05 de jan. de 2020.

Figura 22: Vista da baía de Vitória com Esplanada Capixaba à direita, em 1961

Fonte: Instituto Jones dos Santos Neves Arquivo: ijs2241.jpg. Disponível em: <http://legado.vitoria.es.gov.br/baiadevitoria/imagens/ijs2241.jpg> Acesso em: 05 de jan. de 2020.

Nos anos de 1960, novos aterros foram feitos na capital, na região de Ilha do Príncipe, promovendo um novo avanço de área urbana além dos limites naturais da baía de Vitória (CAMPOS; FIM, 2017).

Foi no final da década de 1960 que se iniciou a ocupação da parte continental do município de Vitória, próximo aos limites com o município de Serra, pois a necessidade de expansão da atividade portuária – que vinha sendo impulsionada pelo processo de industrialização – promoveu a construção de um porto de maior capacidade para importação de minério de ferro, localizado na Ponta de Tubarão (SIQUEIRA, 2011). As instalações da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), atual Vale, e Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST), atual Arcelor Mittal Tubarão, aconteceram na década de 1970. Tal complexo portuário e as atividades envolvidas nele desde sua construção promoveram a urbanização de novas áreas do território da RM, que ultrapassaram os limites da capital, se estendendo até o município de Serra, sendo capaz de promover uma modernização no crescimento portuário, econômico e populacional na cidade (SIQUEIRA, 2011).

Campos Junior (2002) afirma que seriam três os fatores que mais teriam condicionado a cidade de Vitória como centro estadual do comercio de café, algo determinante no processo urbanização da capital: 1) a cidade de Vitória teria adquirido forte centralidade devido à ligação da ferrovia que tinha origem em Minas Gerais e destino em Vitória, integrando diversos municípios do estado a este sistema de transporte de cargas e passageiros, promovendo acessibilidade; 2) criação da CVRD e exportação de minério de ferro, pelo porto de Vitória a partir da década de 1940; 3) crescimento da produção cafeeira no interior do estado, que era exportado pelo porto de Vitória, e posteriormente a crise cafeeira que promoveu o êxodo rural e refletiu no aumento da população urbana de Vitória, e consequentemente de Vila Velha e Cariacica entre os anos de 1950 e 1960.

A crise de superprodução de café, impulsionou o processo de industrialização e uma modernização da economia espiritossantense, tendo como ponto crítico a política de erradicação dos cafezais, promovido pelo governo federal, minando ainda mais as bases da economia agroexportadora (SIQUEIRA, 2001).

Siqueira (2001) ainda afirma que o processo de erradicação dos cafezais marcou a transição da economia do Espírito Santo, de agrário-mercantil para urbano-industrial:

> O processo de modernização ocorrido na economia do Espírito Santo, configurou-se de forma brusca, tendo sido originado da desestruturação de sua base econômica, o setor agrário, e de sua reestruturação, a partir de uma nova ótica de acumulação do capital, a industrialização. [...] (p. 87).

Houve neste período um processo de êxodo rural, em parte promovido pela erradicação dos cafezais, em parte pelas atividades que substituíram o café nos campos capixabas, que tinham pouco poder de absorção de mão de obra, como a pecuária e as madeireiras.

Com o incremento populacional que se verificou na capital e nos municípios de Vila Velha e Cariacica, entre os anos de 1950 e 1970, o tecido urbano se expandiria, seguindo tendências já observadas desde a década de 1950.

Abe (1999) aponta que o primeiro plano que contemplou de forma integrada o espaço urbano da Grande Vitória – Plano de Desenvolvimento Integrado da microrregião de Vitória (1973) – considerou a mancha urbana contínua somente com estes três municípios, tendo em vista que Serra e Viana apresentavam um

contingente populacional reduzido, e em sua maioria ocupando áreas rurais, já em Vitória e Vila Velha, a quase totalidade da população se localizava em área urbana.

A partir da segunda metade da década de 1970, grandes indústrias passam a ser implantadas no Espirito Santo – como exemplo a fábrica da Aracruz Celulose, a CST, as usinas de pelotização da CVRD, estas duas operando próximos ao porto de Tubarão, além da Samarco Mineração –, mostrando que o “capital” comandaria o processo de industrialização no estado, produzindo bens voltados, principalmente, para a exportação (ABE, 1999).

O Estado executou novas obras em infraestrutura – reforma e ampliação de portos, aeroportos, rodovias, além de construção de novos ramais das ferrovias existentes –, para interligar às estruturas das novas plantas industriais que haviam se instalado nos municípios da Grande Vitória, promovendo assim o desenvolvimento das atividades (ABE, 1999). Santos (2008) acrescenta que o fato do Estado promover ações decisivas que impulsione a reprodução do capital se caracteriza como urbanização corporativa.

Foi no período militar, iniciado na década de 1960, que o governo definiu programas de modernização do território e desenvolvimento econômico que tiveram reflexo direto no processo de urbanização brasileiro. Os interesses das grandes empresas predominam sobre o espaço urbano, alicerçados por um Estado que se subordina ao capital, alterando as funções e os arranjos espaciais no processo de urbanização (Santos, 2008) favorecendo a especulação imobiliária.

As ações do Estado, por meio do planejamento urbano tendem a privilegiar algumas áreas da cidade em detrimento de outras, destinando recursos para execução de infraestrutura (distribuição de água, coleta de esgoto, energia elétrica, dados) e serviços (transporte, lazer, escolas, saúde) com a finalidade de valorizar espaços de maneira diferenciada. Além disso, o surgimento dos condomínios fechados, os programas habitacionais promovidos pelo Estado, a autoconstrução e o modelo de ocupação centro-periferia são marcas da urbanização corporativa na transformação do espaço urbano (SANTOS, 2008). Tais tendências puderam ser observadas também na Grande Vitória a partir da década de 1970.

Foi em razão do II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) – política federal de ordenamento territorial da indústria que buscava a solução para os problemas

urbanos na redistribuição do fluxo migratório, estimulando um equilibrado desenvolvimento regional – que se iniciou a alteração da base econômica espiritossantense, impulsionada pelo processo de industrialização, que transferiu gradativamente a base agromercantil para a urbano-industrial (ABE, 1999).

O aumento da participação de empresas multinacionais na produção nacional, nas décadas de 1980 e 1990, favoreceu um processo de centralização e concentração do capital que exerceria poder de mercado, aumentando sua influência sobre as decisões políticas que determinam os usos do solo, aumentando as diferenças e agravando os problemas causados pela urbanização desigual, apontado por Maricato (2013, p.20), quando a autora afirma que:

> As cidades são o principal local onde se dá a reprodução da força de trabalho. Nem toda melhoria das condições de vida é acessível com melhores salários ou com melhor distribuição de renda. Boas condições de vida dependem, frequentemente, de políticas públicas urbanas – transporte, moradia, saneamento, educação, saúde, lazer, iluminação pública, coleta de lixo, segurança. Ou seja, a cidade não fornece apenas o lugar, o suporte ou o chão para essa reprodução social. Suas características e até mesmo a forma como se realizam fazem a diferença.

Vainer (2003) considera a cidade como uma empresa que compete com as demais cidades, nas escalas locais, regionais ou globais, por investimentos, promovendo assim a condição de acumulação de capital, sendo por ele manipulada.

Ora, o papel ativo do Estado enquanto agente produtor do espaço e tomador de decisões, assume caráter corporativista quando prioriza a estruturação da produção de grandes empresas e minimiza esforços para atender às demandas sociais (Santos, 2008).

O crescimento demográfico e espacial que ocorreu entre as décadas de 1970 e 1990, na Grande Vitória, em função das alterações ocorridas no campo somadas ao processo de industrialização que se desenvolveu no estado, foi tal que a população saltou de pouco mais de 385 mil para mais de 1 milhão de habitantes em 20 anos.

Salvo as devidas proporções, ocorreu na Grande Vitória o processo de urbanização acelerado, conforme observado nas grandes cidades brasileiras, impulsionados pelo processo de industrialização. Siqueira afirma que:

> O advento dos Grandes Projetos Industriais acelerou o fluxo migratório, aumentando rapidamente o número de trabalhadores que se fixaram na

> cidade em busca de novas oportunidades de trabalho. A região da Grande Vitória não possuía infra-estrutura para receber o grande fluxo migratório de pessoas do interior e de outros estados que se deslocavam em sua direção, formando um elevado contingente de mão-de-obra pouco qualificada. (SIQUEIRA, 2001, p. 93).

A autora supracitada faz mais algumas ponderações sobre o espaço urbano da Grande Vitória afirmando que:

> O processo de industrialização veio a redefinir o espaço urbano na medida em que, somando-se ao papel de sede da burocracia e do capital comercial, a cidade também se constituiu no "*lócus*" da atividade produtiva. A Grande Vitória, como espaço metropolitano, além do centro político e do porto, sempre abrigou também as principais atividades regionais de caráter industrial, comercial, de serviços públicos, privados, culturais e financeiros [...] (ibid, p. 93).

Se nas décadas de 1960 e 1970 a evolução da mancha urbana foi direcionada para os municípios de Cariacica e Vila Velha, nos anos de 1980 e 1990 houve um aumento considerável na direção norte da Grande Vitória e também o adensamento de algumas áreas já consolidadas pela verticalização, principalmente em Vitória e Vila Velha (CAMPOS JUNIOR, 2002).

Mesmo os municípios de Cariacica, Vila Velha e Vitória apresentando contínuo crescimento, foi o município de Serra que notadamente se destacou durante as décadas de 1980 e 1990, pois se em 1970 o município apresentava uma população urbana inferior a 10 mil habitantes, em um intervalo de 20 anos a população urbana foi superior a 220 mil, na década seguinte, nos anos 2000, já se contabilizavam mais de 320 mil habitantes (IBGE, 2010).

Abe (1999) aponta que o crescimento da Grande Vitória não se deu somente de forma quantitativa, com incremento populacional e alongamento da mancha urbana, mas seguiu um processo de metropolização que promoveram avanços qualitativos:

> Além do crescimento físico, o espaço intra-urbano metropolitano passou por modificações qualitativas significativas, diversificando-se e compartimentando-se ao abrigar as mais diversas categorias habitacionais: loteamentos de chácaras, loteamentos de balneários, loteamentos regulares de alta, média e baixa renda, loteamentos populares irregulares, conjuntos habitacionais unifamiliares e multifamiliares públicos, de baixa e média renda, ou empresariais de alta renda, condomínios verticais e horizontais, usos mistos de diversas categorias, bolsões de habitações informais em áreas ocupadas sobre mangues ou morros." (ABE, 1999. p. 395)

Ferreira (2016, p. 149) aponta que o abrupto processo de transição da economia agroexportadora para a urbano-industrial gerou consequências que se

refletiram nas “[...] condições de vida de uma grande parcela da população da RMGV, bem como os seus consequentes impactos sociais”. O autor ainda destaca que houvera uma intensificação na expansão urbana de forma indiscriminada e irregular, que alterara consideravelmente a “[...] paisagem da metrópole em construção” (ibid., p. 149). Grande parte dos citadinos passou a ocupar áreas que não apresentavam condições de habitabilidade, sobrevivendo na cidade em condições subumanas, em locais desprovidos de infraestrutura básica e qualquer serviço público (SIQUEIRA, 2001).

Observa-se, nesta conjuntura, a baixa eficiência do poder público no equacionamento dos problemas gerados pelas rápidas transformações ocorridas na Grande Vitória, quando o Estado promovia tímidas ações de combate às mazelas do crescimento urbano acelerado (ABE, 1999). As grandes empresas industriais passavam a responsabilidade total da solução dos problemas urbanos para o Estado, mesmo elas tendo recebido benefícios estatais de isenções fiscais e subsídios para sua implantação.

Um estudo elaborado pelo governo do estado do Espírito Santo (2001) menciona que:

> No início da década de 90, a configuração físico-territorial da Grande Vitória refletia explicitamente as políticas empreendidas pelo Poder Público no período compreendido entre os anos de 1960 e 1980, as quais determinaram de forma hegemônica a reestruturação da malha urbana da região, caracterizada sobretudo pela ocupação de grandes áreas com indústrias e conjuntos habitacionais e pela incidência de loteamentos promovidos pelo setor imobiliário privado. Devido a dispersão destes empreendimentos e a rarefeita ocupação de grande número de loteamentos, registravam-se importantes descontinuidades do tecido urbano, que ocasionavam extensos vazios territoriais. (ESPÍRITO SANTO, 2001, p. 15)

Com o propósito de gerir de forma integrada os problemas comuns, foi criada em 1995 a RMGV (Siqueira, 2001). Contudo mesmo contando com uma gestão compartilhada do território, não houve empenho do Estado em manter seus planejamentos estratégicos alinhados às políticas públicas necessárias (ABE, 1999).

Ferreira (2016, p. 150) afirma que:

> O acirramento da desigualdade socioespacial, a partir da década de 1980 na RMGV, materializa esta desigualdade através do aumento da miséria, da urbanização desordenada, aliado à concentração da riqueza nesta região do estado vis-à-vis à carência de intervenções por parte do setor público.

Foi a iniciativa privada que conduziu o processo de expansão físico-territorial durante a década de 1990, investindo de forma maciça e estipulando novos vetores de desenvolvimento que determinaram “[...] uma expressiva alteração na articulação e nas funções urbanas de caráter regional”, passando a RMGV a assumir um caráter tipicamente metropolitano, influenciando diretamente outros subcentros regionais, aumentando o poder de influência na rede urbana, sendo “[...] ponto de convergência e de disseminação de fluxos de comércio e serviços” (IPES, 2001, p. 16).

O mesmo estudo ainda aponta que foi o amadurecimento dos setores industriais (confecção, minerais não metálicos e metal-mecânicos) e expansão das atividades de siderurgia que, somados ao desenvolvimento das atividades ligadas ao serviço (transporte, educação e saúde privativos) e ao comércio (com surgimento de centros comerciais e *shopping centers*), que representaram os novos vetores de crescimento metropolitano (IPES, 2001).

Na consolidação do caráter metropolitano da região, foram notáveis os esforços do setor público relacionados à gestão do território e distribuição de serviços, alinhado aos interesses do setor privado, com investimentos no espaço metropolitano que seriam estrategicamente localizados, consolidando novos subcentros regionais que atendessem as demandas urbanas variadas.

A década de 1990 representou um dos principais períodos do processo de metropolização da RMGV, com mudanças quantitativas, mas também “[...] qualitativas de caráter político, físico-territorial, social e econômico”, tendo destaque como um dos principais fenômenos urbanos ocorridos na região (IPES, 2001, p. 16).

Uma nova fase foi inaugurada, já na década de 2000, contando com investimentos econômicos de grande porte, ligados aos setores de petróleo e gás natural, e também a expansão dos já instalados setores vinculados à minero-siderurgia, celulose e à logística portuária, gerando atração de capitais internacionais que seriam locados fora dos limites da RMGV, porém próximos o bastante para que se mantivessem as relações da rede urbana (FERREIRA, 2016).

O desenvolvimento físico-territorial da RMGV passou a ser influenciado pelos projetos industriais mais relevantes ligados às grandes empresas, inclusive no âmbito político e econômico, que induziu a produção do espaço e expansão

econômica de serviços, intervindo também no comprometimento dos investimentos estatais, no mercado imobiliário, e, de maneira indireta, no processo migratório, na transformação da estrutura social (ibidem, 150).

No contexto nacional, os anos de 2007 a 2010, durante o segundo mandato do então presidente Luiz Inácio Lula da Silva, ficaram marcados como a retomada brasileira da ideologia desenvolvimentista, "[...] impulsionada pelo aumento das taxas de crescimento econômico e a melhoria de alguns indicadores sociais" (FERREIRA, 2016, p. 179). Este período se apresentou como favorável para os investimentos estatais, como também para os de capital privado, nacionais e internacionais, estimulando assim a economia do Espírito Santo.

Ferreira (2016, p.181) aponta que:

> As mudanças institucionais implementadas na indústria do petróleo e do gás natural no Brasil, a partir de 1997 e as recentes descobertas de petróleo e gás no ES, promoveram uma reordenação na importância relativa do Espírito Santo nesta indústria, pois ao lidar com a concorrência promovida pela abertura do setor, a Petrobrás passou a incluir a exploração no estado como crucial para manutenção da sua liderança no setor no Brasil.

O estado do Espírito Santo se destacou na produção de petróleo e gás natural, passando a ser o segundo maior produtor do país, a partir da exploração de petróleo na camada de pré-sal, no ano de 2010, sendo pioneiro no país nesta nova etapa de produção. A atividade petrolífera é tida como de alta rentabilidade e grande influência econômica, pois além de gerar diversos postos de empregos direta e indiretamente, ainda distribui parte dos lucros ao setor público, por intermédio de compensações financeiras, cabendo a este repassar à sociedade por meio de investimentos e políticas públicas capazes de mitigar conflitos e demandas urbanas (FERREIRA, 2016).

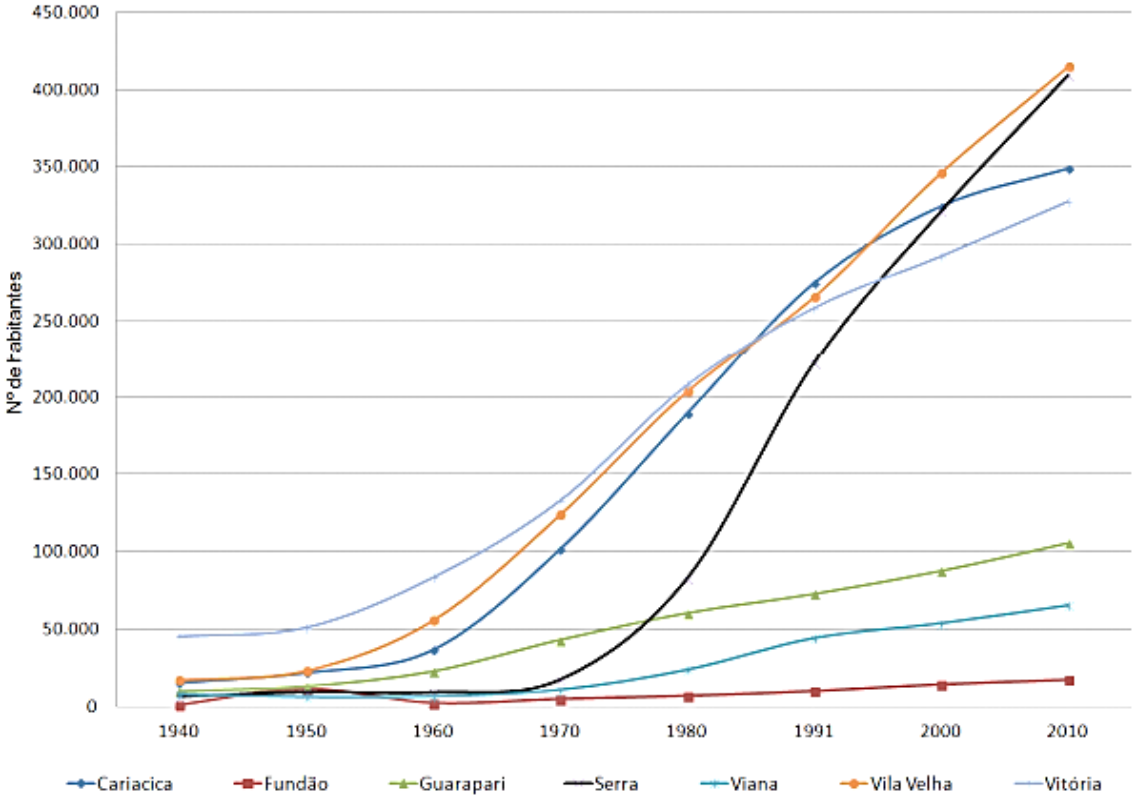
No cenário atual, conforme o IJSN (2018a, p. 52), tem-se que a RMGV é:

> [...] uma metrópole organizada como centro portuário, de base industrial, com processo de concentração fortemente marcado pelas atividades direta e indiretamente relacionadas ao comércio exterior. Vem aprofundando suas funções urbanas, terciárias e industriais, relacionadas ao comércio externo, dinamizando o seu papel na área de influência imediata e ampliando sua abrangência, projetando-se para o interior do país.
>
> Possui um diversificado conjunto de vetores fundamentais que estruturam o seu desenvolvimento urbano, e sua área de influência engloba todo o território capixaba, projetando-se por amplas áreas limítrofes do território mineiro e baiano e por fração considerável do território fluminense. Por sediar complexos portuários e importantes plantas industriais, além de sua vocação ao comércio e serviços, a RMGV continua sendo o principal polo ativo do crescimento da economia capixaba, o qual se rebate

> positivamente sobre inúmeras comunidades do interior do Estado como demandadora de produtos e serviços nelas produzidos.

Cabe aqui um apontamento acerca dos investimentos que ocorreram dentro da RMGV em relação à habitação, alicerçados por programas governamentais de subsídio e financiamentos. Para tornar mais visível o crescimento populacional indicado na tabela 01, e correlacioná-lo com o crescimento populacional das décadas anteriores a 1970, a figura 23 a seguir mostra a evolução populacional por município entre as décadas de 1940 e 2010.

Figura 23: Crescimento populacional dos municípios da RMGV entre 1940 e 2010



Fonte: FERREIRA, 2018. Adaptado pelo autor.

Na figura acima é possível observar que a população dos municípios de Vila Velha e Cariacica superam a população da capital já na década de 1980. A população de Serra superou a da capital e de Cariacica entre os anos de 1991 e 2000, e de acordo com projeções do IBGE, na década de 2010 o município de Serra já tinha superado o município de Vila Velha, tornando-se o mais populoso da RMGV.

O crescimento exponencial da população nos quatro municípios citados acima, que se desenvolveu principalmente após a década de 1960, não pôde ser observado em Viana, Guarapari ou Fundão, que apresentaram tímidos incrementos

populacionais ao longo das décadas. Contudo, a partir dos anos 2000, há um crescimento populacional tanto em Viana, quanto em Fundão, que deve ser destacado, em relação a sua proporcionalidade.

O município de Viana, apresenta somente algumas áreas com densidades consideradas “altas”, nos bairros de Marcílio de Noronha e Vila Bethânia, que são os bairros mais populosos e também os mais próximos à divisa do município de Cariacica, indicando lugares onde ocorre o processo de conurbação no limite entre os dois municípios.

A incorporação de novas áreas ao tecido urbano, incentivados pela implantação das indústrias em determinadas regiões, foi necessária para suprir a demanda crescente por habitação que se deu com o acelerado crescimento populacional, mas também para atender aos novos anseios dos setores de comércio, serviços, imobiliário e também devido aos novos padrões de circulação urbana, sendo fundamentais para consolidar o fenômeno de conurbação dos municípios.

Novos vetores de crescimento foram estabelecidos, com o desenvolvimento do transporte automobilístico-rodoviarista, para atendimento e acesso às novas áreas habitacionais, de serviços, comerciais e industriais (portuária, armazenagem, logística de transportes).

O subcapítulo a seguir apresenta a ação dos principais vetores de crescimento e expansão urbana, sendo apresentado como influenciador tanto na escala metropolitana quanto na escala municipal, com foco na área de estudo, o município de Viana, que passa por recentes transformações no seu espaço urbano.

Por meio do planejamento e desenvolvimento do transporte rodoviário, foram reforçados e criados vetores para atender à expansão da malha urbana e às novas áreas habitacionais e funcionais (relativas às atividades portuárias, industriais, de armazenagem, de logística e de transporte).

4.2 VETORES DE EXPANSÃO URBANA NO MUNICÍPIO DE VIANA

A história mundial nos mostra que existe uma forte relação entre a ocupação do território e a disposição das vias de circulação e transporte.

Natal (1991, p.293) afirma que existem casos em que “[...] a constituição de tais vias é apontada como determinante no processo de ocupação territorial”, porém existem outros em que “[...] a ocupação é que determina a localização das vias”.

Após os anos de 1970, ocorreu no Brasil uma desconcentração industrial que possibilitou o crescimento de muitas cidades brasileiras, distantes das grandes capitais, apresentando um desenvolvimento condizente com o metropolitano.

A acessibilidade é fundamental nas metrópoles, principalmente nas cidades brasileiras, onde o padrão de segregação mais comum é o de centro-periferia (VILLAÇA, 2001). A acessibilidade permite o deslocamento da massa trabalhadora dos locais de residência – normalmente nas periferias localizadas em outros municípios –, para os locais de trabalho, que em maior parte se concentram nas áreas centrais ou nas capitais das regiões metropolitanas. A RMGV pode ser tomada como um exemplo disso.

É a acessibilidade, por meio do transporte público coletivo, que possibilita a migração intrametropolitana, onde a população urbana que não possui poder aquisitivo para morar em regiões centrais, com maiores ofertas de posto de trabalho e melhores equipamentos, pode diariamente se deslocar de seus locais de residência para seu local de trabalho na metrópole.

O movimento pendular reflete bem o processo de expansão urbana, evidenciando o desequilíbrio entre as localizações onde existem a maior oferta de empregos e serviços e os lugares onde a habitação de grande parte da classe trabalhadora é viabilizada (BAENINGER, 2004; DOTA; CAMARGO, 2015).

A grande dependência que a população das faixas de renda mais baixas apresenta em relação a acessibilidade e aos fluxos pendulares evidencia a forte desigualdade na distribuição socioespacial dos mesmos, pois expressa as distantes relações entre local de moradia e locais de trabalho e estudo (DOTA; CAMARGO, 2015).

Ora, a condição de acessibilidade de um lugar possui graus de importância diferenciados em relação às classes sociais. Tanto Villaça (2001), quanto Cunha *et al* (2013) afirmam que para a classe dominante com maior poder aquisitivo, a acessibilidade e a pendularidade se apresentam como uma alternativa, mas para a

classe mais carente, elas são determinantes e fundamentais em suas existências. De modo que Harvey (1980, p.171) ainda afirma que “[...] os ricos podem comandar o espaço, enquanto os pobres são prisioneiros dele”.

Santos; Silveira (2006, p.64) apontam que atualmente o território nacional é cortado por inúmeras rodovias, e que o interesse maior é em nível nacional e internacional do que local e regional, com a finalidade de atender a demandas do grande capital que escolhe a localização das atividades econômicas buscando sempre vantagens locacionais. Os autores ainda colocam que:

> Os vastos espaços que tais rodovias irrigam se diferenciam, entre outras razões, pela carga de capital constante fixo deliberadamente instituído neste ou naquele ponto e que faz do lugar assim privilegiado um espaço produtivo. Deste modo as virtualidades do lugar são criadas artificialmente, e torna-se possível utilizar, em terras longínquas e com fins produtivos, pontos afastados uns dos outros e distanciados também dos centros de consumo intermediário ou final. (SANTOS; SILVEIRA, 2006, p. 65)

Villaça (2001 [2017], p. 134) afirma ainda que a localização das indústrias e das vias de transporte são definidos na escala intraurbana pelos interesses da elite, assim como a localização dos bairros da classe mais alta da sociedade, pois “[...] os interesses das burguesias locais a respeito do espaço local constituem o principal elemento intraurbano da estrutura espacial metropolitana, já que o outro é extraurbano”.

Os fluxos de pessoas são fundamentais para desenvolvimento da economia, pela oferta de mão de obra, sendo condicionados pela acessibilidade de determinado lugar. Em um espaço intraurbano, os fluxos de movimento pendular tornam evidentes questões sociais implícitas na divisão do trabalho.

Devido ao grande fluxo migratório e às políticas de descentralizações industriais (já tratadas anteriormente), foi a partir da década de 1970 que ocorreu uma intensificação das ocupações espontâneas nas regiões metropolitanas (VILLAÇA, 2001). Tais ocupações se davam, em sua maioria, nas regiões onde havia maior oferta de empregos que exigissem pouca qualificação, próximo às áreas valorizadas das cidades, de onde viria a demanda. Estas ocupações aconteciam, geralmente em áreas ambientalmente frágeis, a fim de minimizar os gastos da classe trabalhadora de baixa renda com circulação e acessibilidade (KOWARICK, 1979; VILLAÇA, 2001).

Caldeira (2000), afirma que é possível perceber a segregação nas cidades por meio da análise da utilização dos ônibus. A qualidade de vida da população, que se desloca por distâncias cada vez maiores, entre as periferias e os centros das cidades – ou áreas centrais –, é diminuída devido à soma dos tempos gastos com deslocamentos pendulares, cotidianamente, de casa para trabalho (VILLAÇA, 2001).

Villaça (2001) ainda destaca que existe uma forte e antiga aliança entre os interesses do setor imobiliário e o desenvolvimento dos transportes. Caldeira (2000) aponta que foram os empresários particulares, e não o governo, os primeiros interessados na implantação de serviços de ônibus nas cidades, pois muitos desses empresários também eram proprietários de terras e especuladores imobiliários.

Geralmente, os ônibus tornam acessíveis as áreas distantes das regiões centrais da cidade, onde o preço da terra urbana é reduzido e a população de baixa renda consegue, por questões financeiras, se instalar. Nas áreas onde se concentram os grupos sociais de maior renda os espaços não são produzidos com a finalidade de promover a implantação de transporte público, a não ser de forma mínima para garantir o acesso dos funcionários até aqueles locais, e em horários limitados, pois tais espaços são produzidos para serem consumidos por quem possui condições de arcar com transporte privado (VILLAÇA, 2001).

Sendo assim, realidade não diferente foi implantada na Grande Vitória. Com o acelerado processo de industrialização e a ocupação da cidade, de forma desordenada, pelo grande contingente de migrantes que foram atraídos pelas oportunidades de trabalho promovidos pelos grandes projetos industriais, a mobilidade urbana também foi sendo comprometida.

Até a década de 1970, o transporte público na região era estruturado de forma concêntrica, o que causava grandes problemas de circulação. Mais de 200 linhas de ônibus convergiam para o centro da cidade de Vitória, sobrecarregando as poucas vias de acesso existentes, transformando o transporte público em um sinônimo de ineficiência, lentidão, baixa segurança e alto custo, destoando da então recente expansão da Grande Vitória (CETURB-GV, 2001).

> Aproximadamente 800 ônibus circulavam por duas vias centrais, os engarrafamentos eram constantes, e os ônibus trafegavam lentamente, a 12 Km/hora nos horários de pico. Não havia integração entre as linhas, o

> que levava ao uso de até duas conduções, com o pagamento de mais de uma passagem. O acúmulo de pessoas nos pontos de ônibus, em calçadas estreitas do centro da cidade, criava enorme desconforto. Atrasos, longas esperas, transtornos, e engarrafamento nas horas de intenso movimento eram corriqueiros (CETURB-GV, 2001).

A partir da década de 1970 o problema da circulação na Grande Vitória se agravou. Fato que estimulou obras de melhorias nas pontes que davam acesso à ilha de Vitória. A ponte de Camburi foi construída, e a ponte da Passagem foi reformada, com a finalidade de melhorar a ligação da parte insular de Vitória com a parte continental (CETURB-GV, 2001).

A ponte Florentino Avidos, que faz ligação entre a ilha de Vitória e o município de Vila Velha, já na década de 1970 se mostrava obsoleta, tendo sido iniciado, no ano de 1971 a construção da Ponte do Príncipe – conhecida como Segunda Ponte e, mais recentemente, como Ponte Governador Gerson Camata –, administrada pelo governo do estado, sendo concluída no ano de 1979, fazendo a ligação da capital com os municípios de Vila Velha e Cariacica (CETURB-GV, 2001).

Foi no final da década de 1970 também que se iniciou a construção da ponte Deputado Darcy Castello de Mendonça – popularmente conhecida como Terceira Ponte –, ligando a capital com a região central de Vila Velha e o litoral sul da Grande Vitória.

Tais ligações viárias promoveram uma acelerada ocupação do município de Vila Velha, impulsionadas pela acessibilidade ocasionada pelas pontes e pela proximidade com Vitória.

Na década de 1980, foi criado o Projeto Transcol, com o objetivo de modernizar o sistema de transporte público metropolitano, substituindo o antigo sistema radial pelo tronco-alimentador, onde os cinco municípios da RM seriam interligados, com a construção de terminais urbanos de integração de passageiros.

O projeto foi desenvolvido pelo IJSN, no ano de 1984, e em 1986 a CETURB–GV – Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória começou a operar, assumindo as responsabilidades de gestão que antes eram concentradas pelo DETRAN-ES (Departamento de Estadual de Trânsito do Espírito Santo). Sua principal atuação foi referente a criação de normas e a determinação do quadro de horários e itinerários fixos para as viagens.

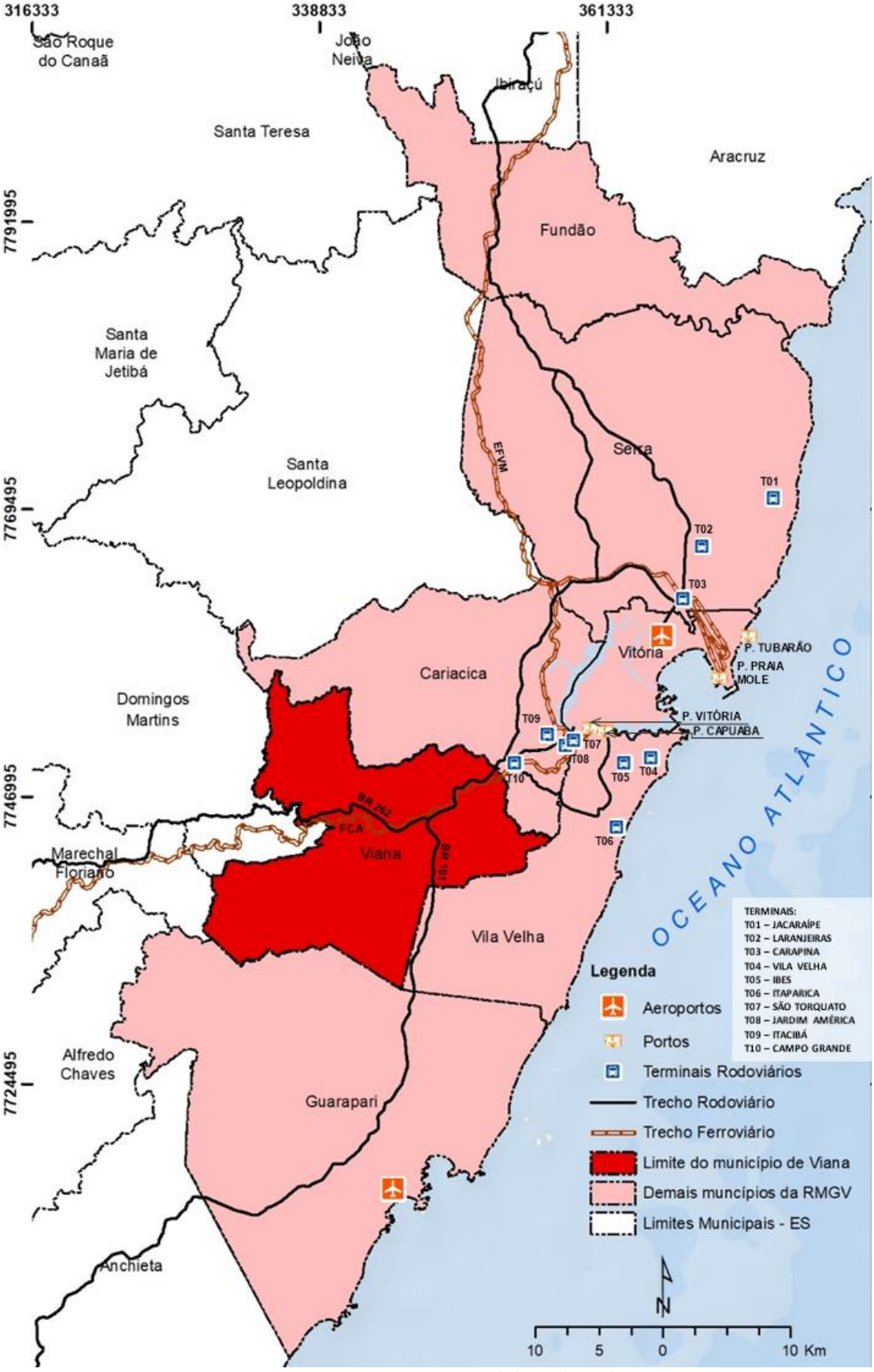
Os terminais seriam alocados de forma estratégica nos municípios da RMGV, permitindo a integração de diversas áreas urbanas, aumentando a acessibilidade

nessas áreas e a mobilidade da população, promovendo a expansão e o surgimento de inúmeros subcentros regionais, possibilitados pelo aumento das relações intraurbanas.

Os primeiros terminais urbanos foram inaugurados em 1989, contando com tarifa única, aumentando as possibilidades de deslocamento da população.

Atualmente na RMGV, existem dez terminais urbanos, que estão concentrados nos municípios de Cariacica (com três), Serra (com três) e Vila Velha (com quatro), indicando a maior influência dos municípios limítrofes à capital, conforme figura 24. Salienta-se aqui a interdição do Terminal em Itaparica (Vila Velha), desde julho de 2018, causada por problemas construtivos.

Figura 24: Localização dos Terminais, Portos e Aeroportos na RMGV em 2019



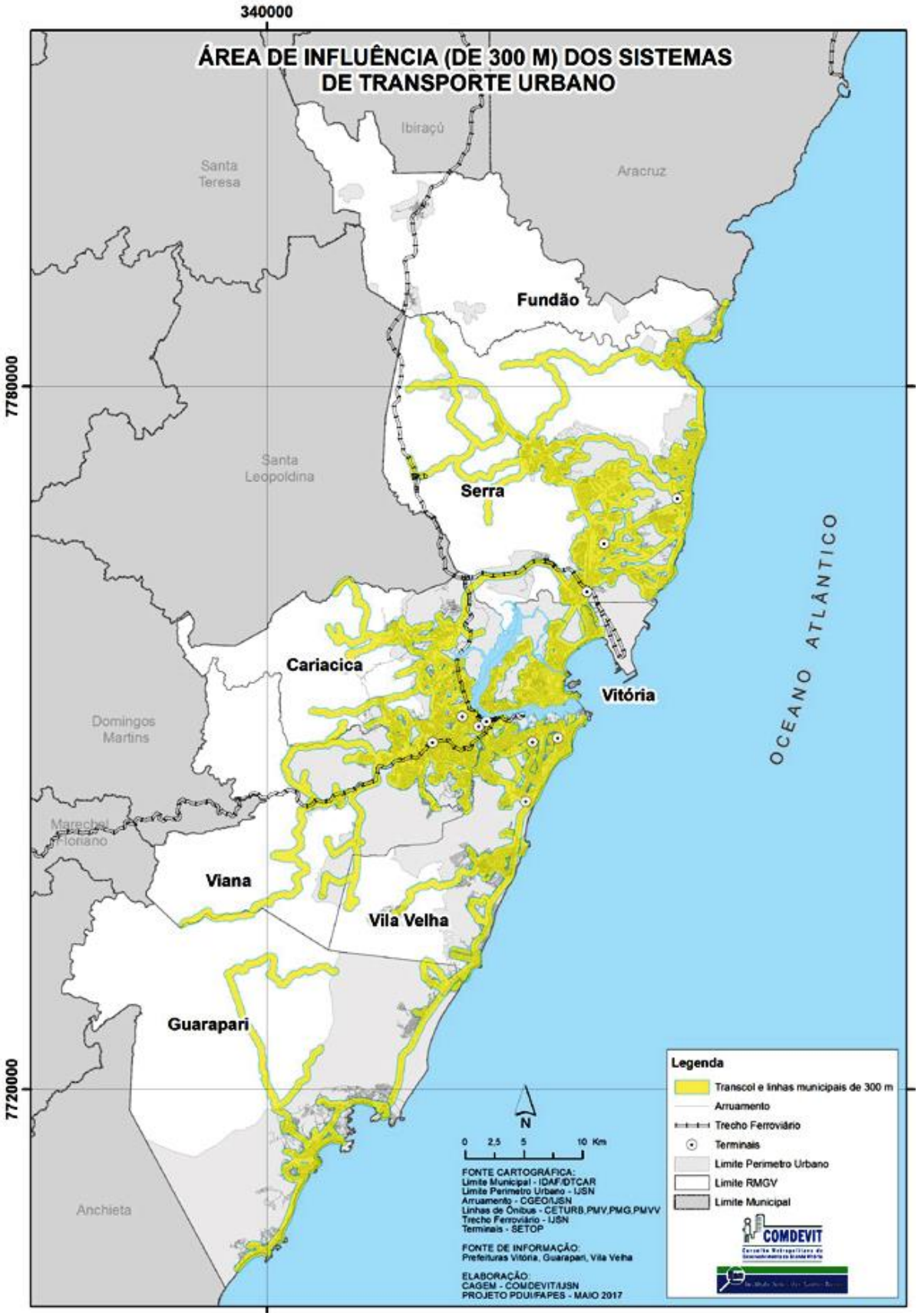
Fonte: IBGE, 2010; IJSN, 2018. Elaborado pelo autor

O governo do estado planeja a implantação de um terminal em Viana, contudo ainda está em fase de estudos, conforme palavras do então secretário de Estado de Mobilidade e Infraestrutura, Fábio Damasceno:

> Está prevista a construção de construção de um terminal em Viana. Planejamos ele desde 2013. É importante o terminal em Viana para a população da cidade. A população tem que fazer muita viagem negativa. Para andar dentro de Viana, tem que ir para Cariacica, no Terminal de Campo Grande, para poder ir a outro bairro em Viana. É importante ter um terminal em Viana para poder fazer este tipo de conexão alimentadora dentro da cidade, [...] (VERLI, 2020).

A concentração dos terminais nos municípios limítrofes à capital mostra a determinação do poder do Estado nas escolhas, privilegiando determinadas localizações em detrimento de outras. Os municípios de Fundão, Guarapari, Viana e a capital ainda não possuem terminais urbanos e são servidos a partir dos terminais existentes nos demais municípios de RMGV. Existem nos municípios de Guarapari, Vila Velha e Vitória os serviços de transporte público coletivo municipal que tem por finalidade a complementação do sistema. A figura 25 mostra as áreas atendidas pelo sistema de transporte público na RMGV.

Figura 25: Área de Influência dos Sistemas de Transporte Urbano



Fonte: IJSN, 2018.

Tendo em vista que os deslocamentos pendulares ocasionam perdas em qualidade de vida para a população e indicam as desigualdades socioespaciais na cidade – retomando o que foi dito por Kowarick (1979); Villaça (2001); Baeninger (2004); Dota; Camargo (2015) –, colocam-se os dados, conforme tabela 03 a seguir.

Tabela 03: Movimento pendular, taxa de mobilidade e PIB per capita na RMGV

Município	Total de Trabalhadores	Praticam Pendularidade	Proporção (%)	PIB per capita (R$)
Cariacica	157.381	69.161	43,9	14.934,62
Fundão	8.019	2.194	27,4	22.192,35
Guarapari	105.285	5.120	4,9	12.181,72
Serra	188.801	49.642	26,3	31.877,38
Viana	27.639	13.155	47,6	13.040,31
Vila Velha	204.896	54.786	26,7	19.132,53
Vitória	165.096	27.179	16,5	65.090,63

Fonte: IBGE, Censo demográfico de 2010.

Na mesma, é possível observar os movimentos pendulares praticados dentro da RMGV. Cabe destaque para o município de Viana, que apresenta a maior proporção de trabalhadores que praticam pendularidade, e representa o segundo menor PIB da região, indicando uma concentração da massa trabalhadora tem de sair do município de residência em busca de oportunidade de trabalho.

Quando analisadas as trocas realizadas entre os municípios (tabela 04), é possível observar que os principais destinos, dos trabalhadores que saem de Viana em direção a outros municípios, são Vitória e Cariacica, ou seja, a capital e o município fronteiriço com maior integração, onde acontece a conurbação.

Tabela 04: Deslocamento de pessoas de 10 anos ou mais para trabalho fora do município de residência RMGV – 2010

Local de Residência	Local de Trabalho							Total	%
	Cariacica	Fundão	Guarapari	Serra	Viana	Vila Velha	Vitória		
Cariacica	-	20	184	9.283	3.326	18.439	35.340	66.592	33,0
Fundão	48	-	7	905	5	49	462	1.476	0,7
Guarapari	134	0	-	176	201	876	1.185	2.572	1,3
Serra	2.078	356	97	-	224	4.347	38.672	45.774	22,7
Viana	3.920	29	110	1.027	-	2.351	5.239	12.676	6,3
Vila Velha	6.374	34	617	6.607	896	-	35.893	50.421	25,0
Vitória	3.631	73	199	11.531	894	5.695	-	22.023	10,9
RMGV	16.185	512	1.214	29.529	5.546	31.757	116.791	201.534	100
%	8,0	0,3	0,6	14,7	2,8	15,8	57,9	100	

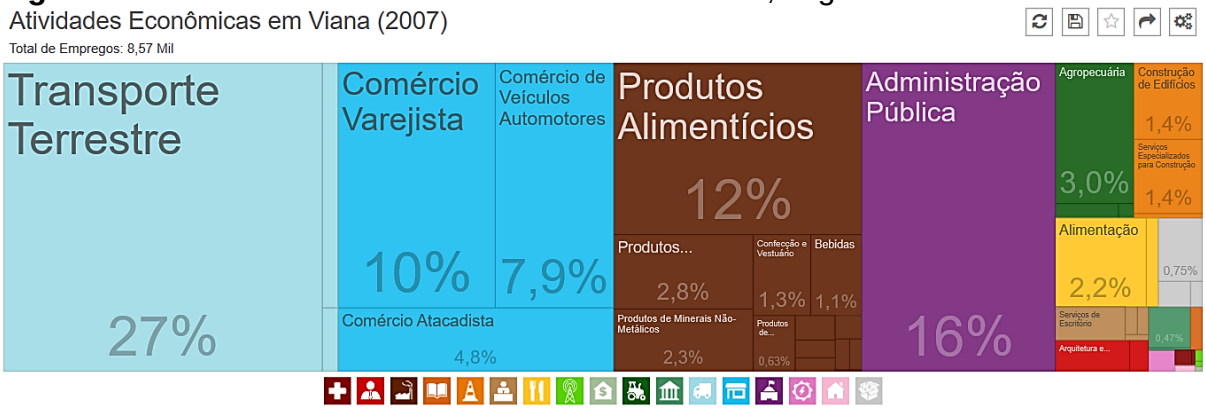
Fonte: CASTIGLIONI (2019)

Na tabela anterior, pode ser observado que, da população em idade ativa, saíam do município de Viana 12.676 pessoas e entravam 5.546, ocasionando um saldo negativo de 7.130 postos de trabalho, ou seja, representava uma dependência econômica do município em relação aos demais da região metropolitana.

Fato que também pode ser observado na tabela é a centralização das atividades no município de Vitória, que apresenta quase 60% do destino dos trabalhadores que praticam pendularidade, seguido por seus municípios vizinhos, Vila Velha e Serra.

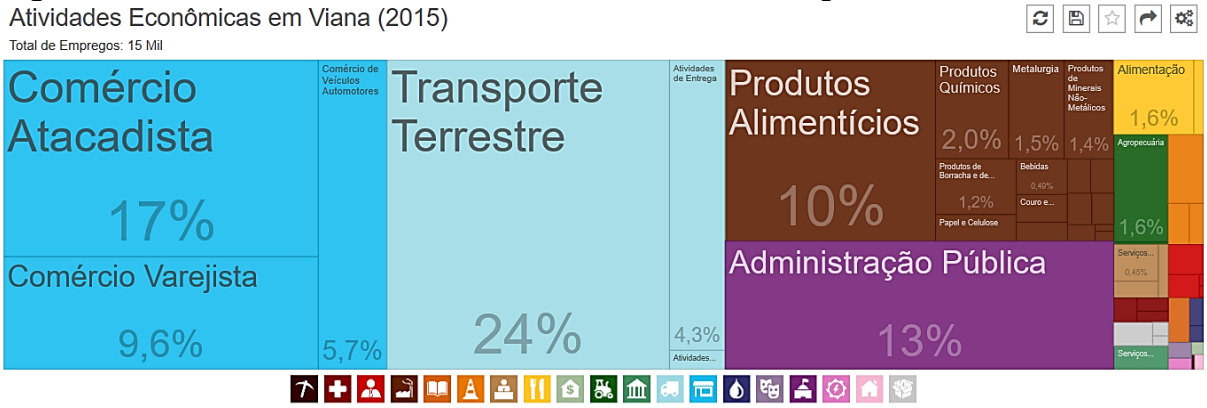
Quando observados os números referentes ao tipo de ocupação no município de Viana (figura 26 e 27), é possível notar uma predominância dos setores de logística e transporte de cargas, além de outros serviços complementares ligados a esta atividade.

Figura 26: Atividades econômicas em Viana em 2007, segundo dados da RAIS[13]



Fonte: Datapedia. Disponível em: < http://dataviva.info/pt/embed/tree_map/rais/4es000302/all/all/cnae/?color=color&depth=cnae_3&year=2007&controls=true&size=num_jobs> Acesso: 25 de jan. 2020.

Figura 27: Atividades econômicas em Viana em 2015, segundo dados da RAIS



Fonte: Datapedia. Disponível em: < http://dataviva.info/pt/embed/tree_map/rais/4es000302/all/all/cnae/?color=color&depth=cnae_3&year=2007&controls=true&size=num_jobs> Acesso: 25 de jan. 2020.

Mesmo com a diminuição na participação de 3% na atividade de transporte terrestre, a atividade cresceu, tendo em vista que a proporção de empregos entre os anos de 2007 e 2015 quase dobrou, saindo de 8,57 mil para 15 mil empregos neste intervalo de tempo. Assim sendo, se em 2007 2.314 pessoas trabalhavam com transporte terrestre, em 2015 já se contavam 3.600 trabalhadores neste ramo.

A atividade logística tem sido desenvolvida com bastante empenho por parte das administrações públicas, por meio de medidas políticas e planos de ações que promovem tal uso no território vianense.

> "[...] as alterações nos meios de transporte sempre trouxeram para as cidades, e também para Viana, modificações infraestruturais e econômicas. Tais alterações foram e são impactantes na realidade urbana, modificando a dinâmica e as relações comerciais do município, da

[13] Relação Anual de Informações Sociais – registro administrativo organizado pelo Ministério do Trabalho e Emprego. "A RAIS é um banco de dados do tipo universo, que fornece as informações sobre o emprego formal no Brasil a cada ano" (DOTA *et al*, 2018, p. 205). Para saber mais, consultar Dota *et al* (2018).

> região e do estado. A característica logística que hoje o município possui, foi engendrada ao longo dos séculos de ocupação, sempre se adaptando à realidade e ao que de mais moderno existia à época, para suprir demandas comerciais, que até o século XIX eram realizadas por meio de embarcações e caminho de tropeiros, e que foi superada neste mesmo século, pelo transporte ferroviário, este, por sua vez, foi superado pelo transporte automobilístico-rodoviarista no século XX, sem que houvesse, contudo, um desligamento total das atividades anteriores" (SILVA; HONORATO, 2019).

A publicação da Lei estadual Nº 10.907, de 17 de outubro de 2018, tornou Viana a "Capital Estadual da Logística". Tal publicação sustenta o fato de que o posicionamento geográfico de Viana, em relação aos portos da RMGV, se apresenta como favorável quanto a comercialização do solo urbano, devido aos grandes estoques de terras e vazios urbanos, além da proximidade com as vias de circulação e a região portuária.

O município dista aproximadamente 10 km do porto de Vitória, 13 km do porto de Capuaba e 30 km do porto de Tubarão.

É no município de Viana que acontece o entroncamento de duas importantes rodovias federais, a BR-101 e a BR-262, com a primeira ligando o ES ao sul com o estado do Rio de Janeiro e ao norte com o estado da Bahia; e a segunda ligando o ES ao estado de Minas Gerais.

Existe também a estrada de ferro FCA, contudo atualmente se encontra em baixíssima operação. Entretanto, conforme assinalado 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), está sendo planejada a implantação de um novo trecho ferroviário, ligando o ES com o estado do Rio de Janeiro, e consequentemente ao estado de São Paulo.

Também são propostas dos planos a duplicação da BR-101 em todo o estado – atualmente suas obras se encontram em estágio avançado no trecho compreendido em Viana, sendo executada por empresa privada, por concessão – e a duplicação e adequação da BR-262 no trecho entre Vitória e Belo Horizonte – com suas obras em ritmo lento (HONORATO; SILVA, 2019). Foi a partir da implementação do PAC que se tornaram mais latentes, na década de 2000, as ações governamentais em investimentos em obras e melhorias nas infraestruturas essenciais para a manutenção e desenvolvimento do mercado interno e global. A

figura 28 mostra a relação da estrutura rodoferroviária e a proximidade do município de Viana com os portos da RMGV.

Figura 28: Estruturação viária, portos e ferrovias na RMGV

Fonte: Blicomex. Disponível em: <http://blicomex1.hospedagemdesites.ws/wp-content/uploads/2016/09/ES_PortosEmpresas.jpg>. Acesso em 06 jun. de 2019, adaptado pelo autor.

Foi a partir do ano de 2008, com incentivos oriundos do PAC que se iniciaram as propostas de duplicação das BR's 101 e 262, no Espírito Santo. A ação do Estado, promovendo investimentos na infraestrutura viária presente no município de Viana estimulou a implantação de empreendimentos ligados ao setor de logística no município.

A proximidade com as áreas portuárias, a infraestrutura rodoferroviária disposta no município, juntamente com consecutivos aumentos no perímetro

urbano – que aconteceram nos anos de 2015 e 2016 – também serviram como incentivadores para desenvolvimento do setor logístico. Tal ampliação no perímetro urbano municipal promoveu um considerável aumento no estoque de terras urbanas parceláveis e de vazios urbanos.

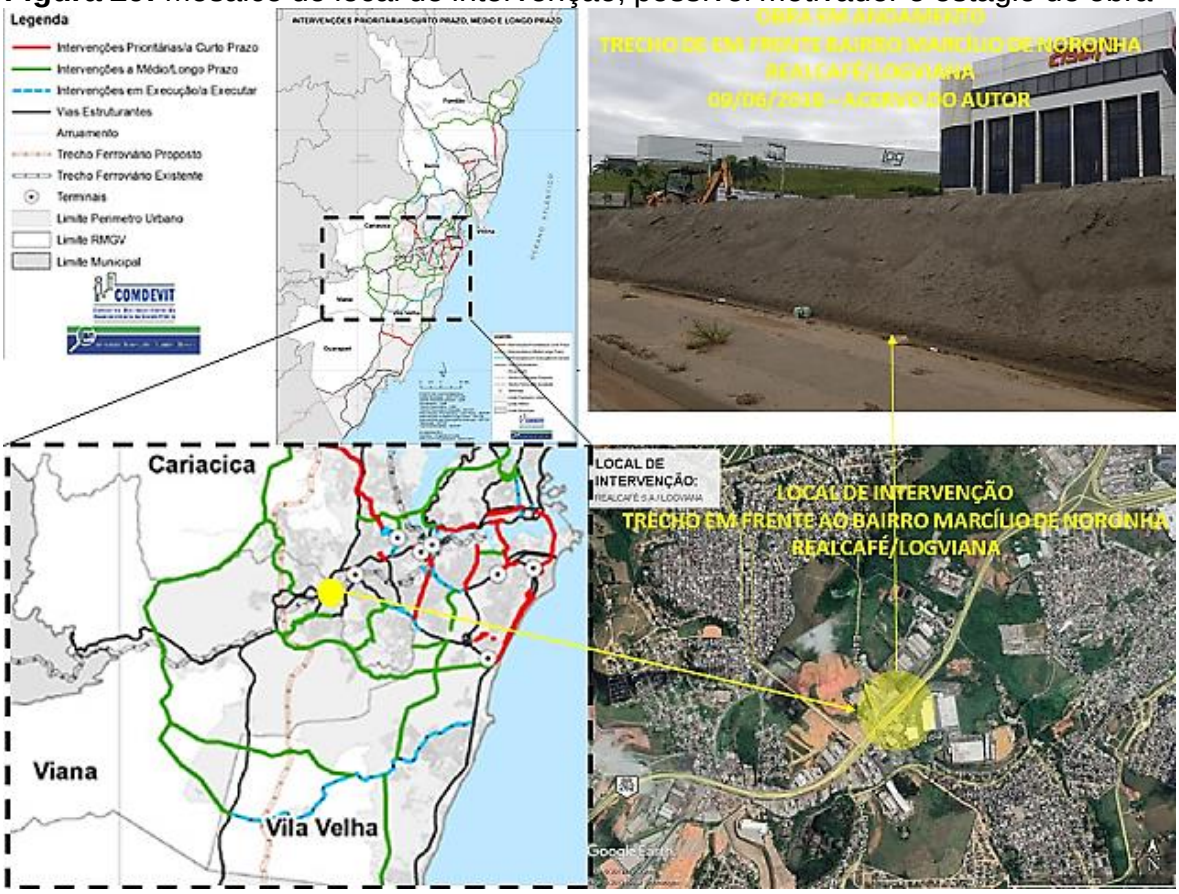
As rodovias BR's 101 e 262, consideradas de suma importância para a mobilidade e o escoamento de produção no território capixaba, tanto no PELTES quanto no PDUI, foram incluídas nas propostas de ação do PAC.

Ao longo do trecho de entroncamento das BR's 101 e 262, que ocorre em Viana, foram propostos e executados três viadutos – ou transposição em desnível – com a finalidade de melhorar o fluxo de veículos. A rodovia possui um elevado fluxo de veículos pesados, transportando cargas para abastecimento da grande RMGV e para o Brasil, provenientes de importações e exportações.

Adiante, para melhor apresentação das intervenções que estão sendo executadas ao longo das duas rodovias, foram separadas nas figuras 30, 31 e 32 – de forma empírica e em formato de mosaico – o provável ponto determinante para motivação na alocação de tais intervenções – como possíveis gargalos para o transporte de cargas no futuro –, o local de intervenção e fotografia atual do estágio da obra.

A figura 29 mostra a intervenção que ocorre ao longo da BR-101/262, em frente a empresa Realcafé e ao condomínio logístico LogViana. O possível fator motivador de tal investimento é a influência causada pela implantação da BR-447, nos limites entre os municípios de Cariacica e Viana, que ligará o porto de Capuaba às BR's 101 e 262.

Figura 29: Mosaico do local de intervenção, possível motivador e estágio de obra[14]

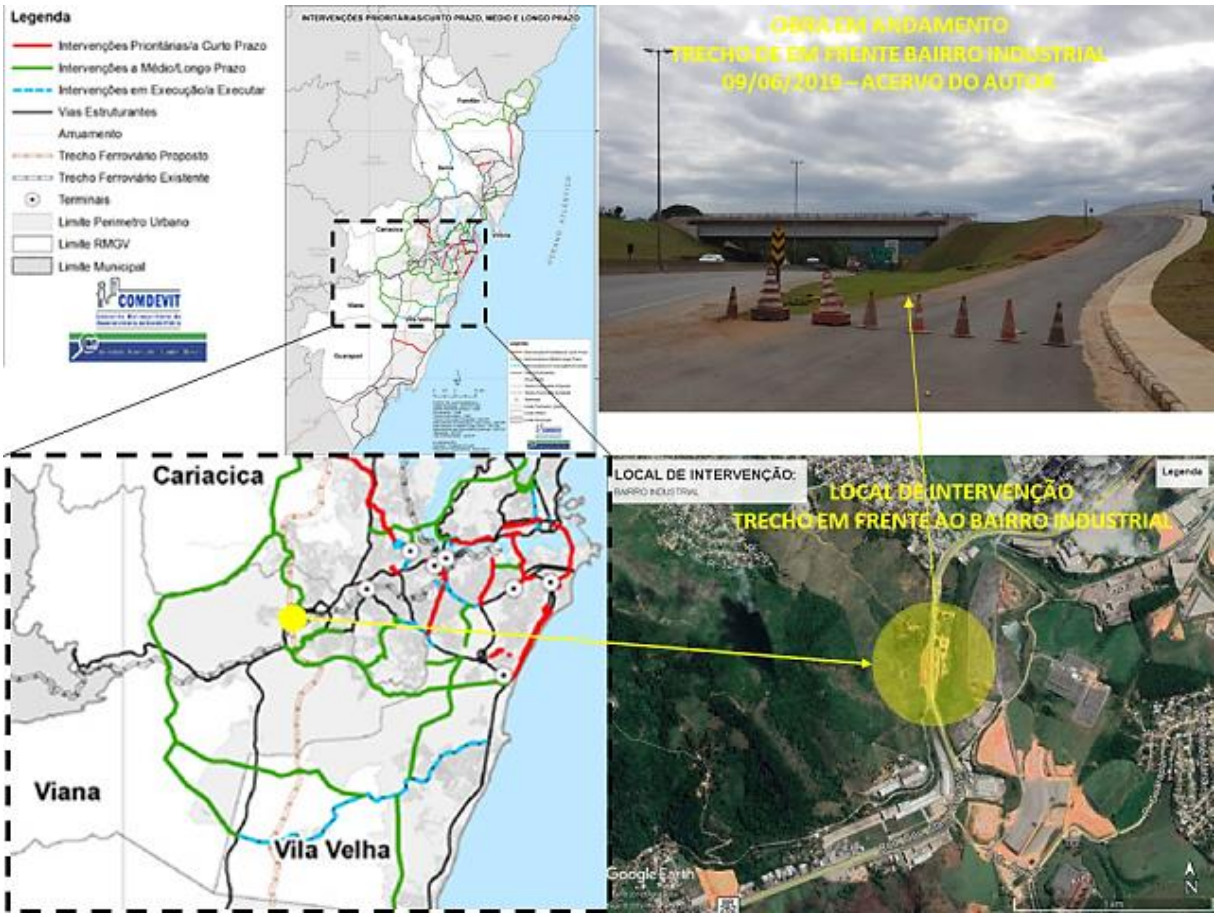


Fonte: HONORATO, SILVA, 2019.

Na figura 30 é possível observar que o viaduto foi executado onde supostamente ocorreria o cruzamento entre a ferrovia Litorânea Sul e o trecho das Rodovias. Próximo a este ponto, se localiza um bairro de Viana conhecido como Parque Industrial. Os índices urbanísticos para esse bairro, assim como a tipologia de uso permitido, propiciam a implantação de empreendimentos ligados ao setor industrial e logístico.

[14] A legenda presente nas figuras 30, 31 e 32 é parte integrante do Mapa 4 - Intervenções prioritárias/curto, médio e longo prazo – 2015, elaborado pelo IJSN e pode ser melhor visualizada em IJSN (2018, p. 42).

Figura 30: Mosaico do local de intervenção, possível motivador e estágio de obra[15]



Fonte: HONORATO; SILVA, 2019.

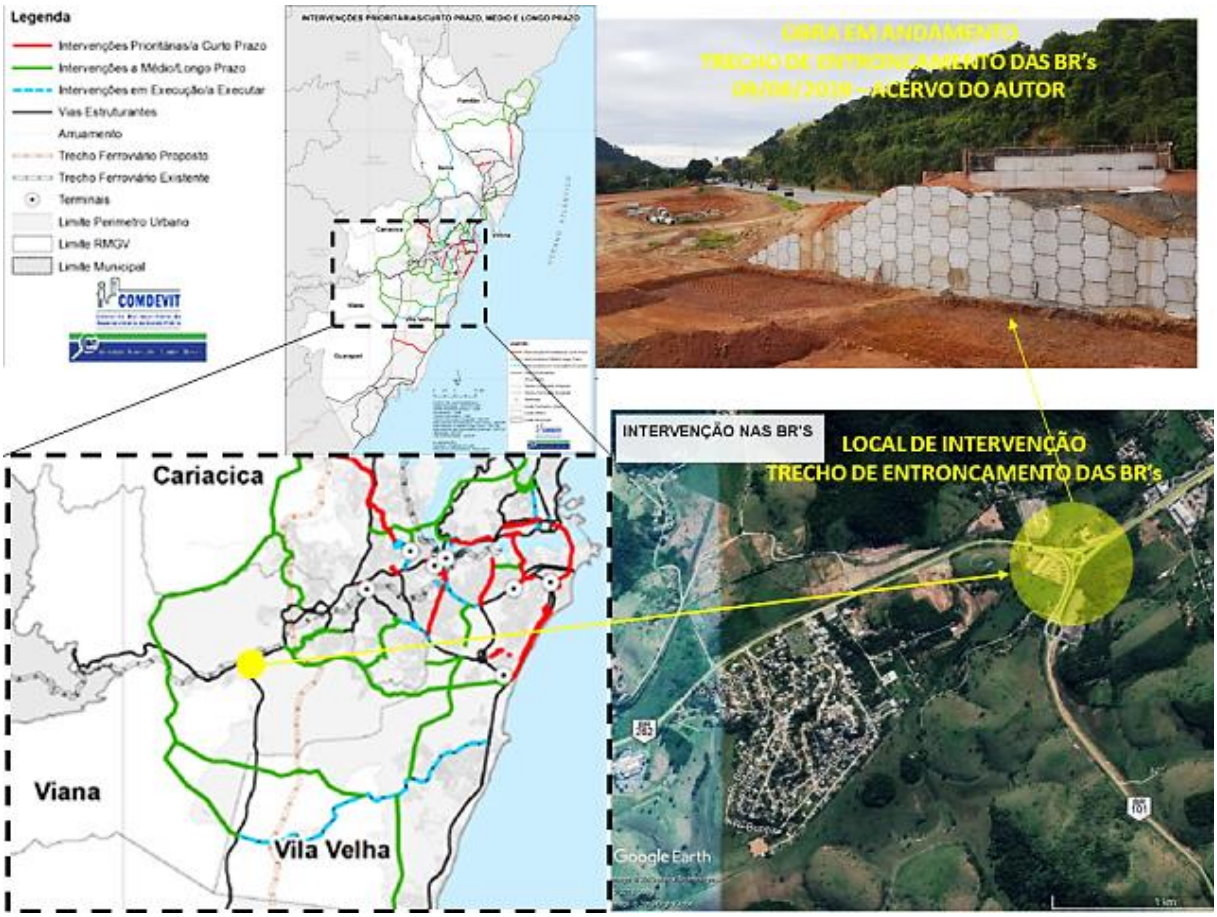
As obras do Viaduto já foram concluídas. Vale ressaltar também o fato de que no entorno deste viaduto existe uma grande concentração de empreendimentos ligados à logística, conforme mostram, mais a frente, as figuras 33 e 34.

Na figura 31 é apresentado o trecho de entroncamento das rodovias BR-101 e BR-262. Atualmente é neste ponto que ocorre um dos maiores gargalos no fluxo metropolitano e intermunicipal.

Além deste fato, ainda é projetado uma estrada interligando outros municípios, em direção ao norte do estado, conhecida como Via Norte (IJSN, 2018), que teria início próximo a este mesmo ponto.

[15] Ver nota 13.

Figura 31: Mosaico do local de intervenção, possível motivação e estágio de obra[16]



Fonte: HONORATO; SILVA, 2019.

A figura 32 apresenta o projeto desenvolvido pela empresa Eco 101, concessionária que administra a rodovia, para solução dos problemas ocasionados pelo aumento do fluxo no ponto de entroncamento das rodovias.

[16] Ver nota 13.

Figura 32: Projeto da Eco 101 do viaduto de junção das BR's 101 e 262 em Viana

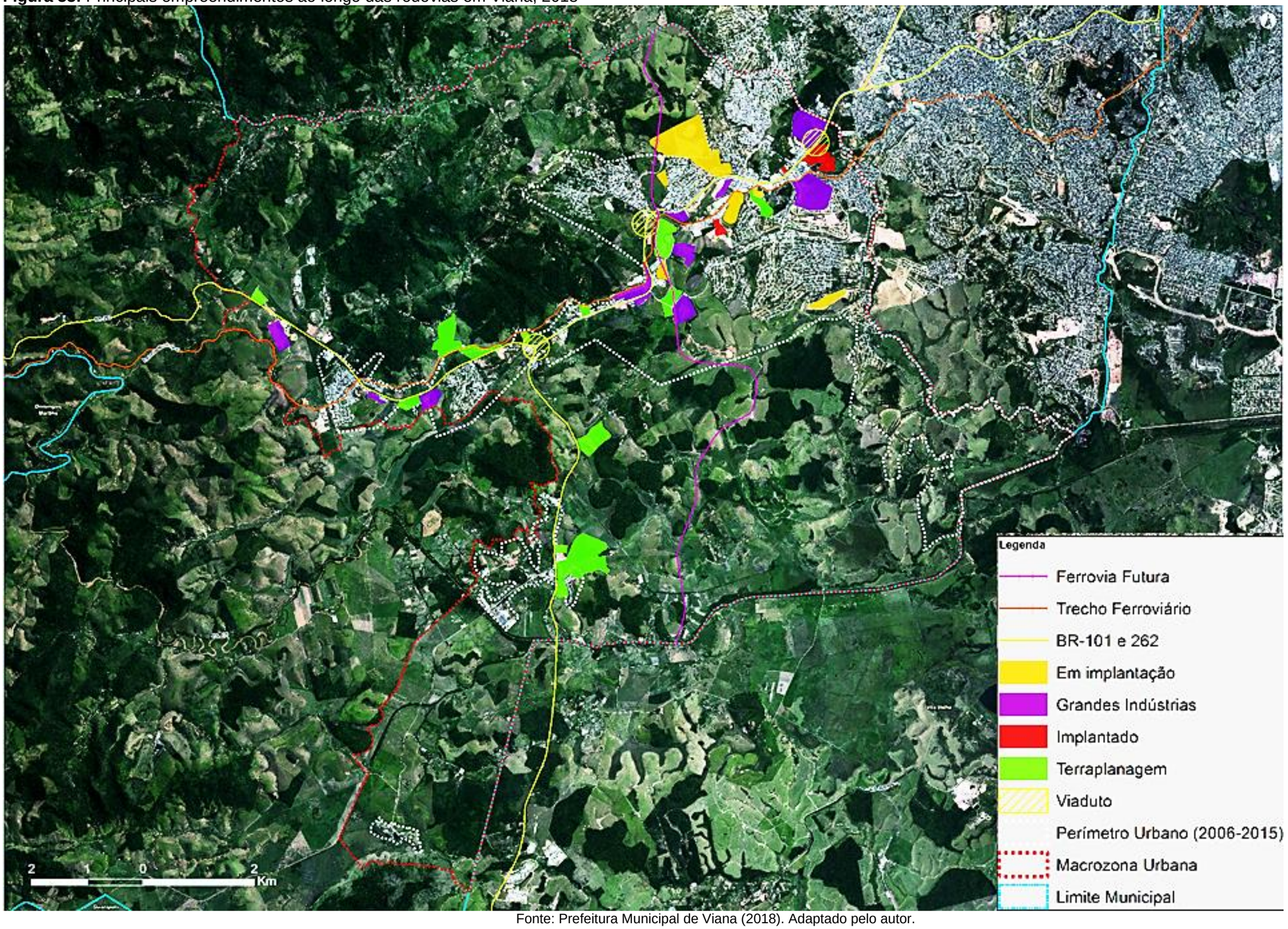
Fonte: Folha Vitória. Disponível em: <https://www.folhavitoria.com.br/geral/noticia/10/2017/com-aceleracao-das-obras--eco-101-promete-entregar-ate-48-km-duplicados-ate-o-fim-de-2018> Acesso em: 21 nov. 2019.

Cabe resgatar termos de Villaça (2001), 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 33, salientando a grande quantidade de empreendimentos que solicitaram licenças para execução de serviços de terraplanagem, com intenção de uso voltado às atividades ligadas a logística de transporte.

A partir do ano de 2007 até 2018, Viana já computava mais de 7 km² de área licenciadas para terraplanagem, destinadas a implantação de empreendimentos ligados às atividades logísticas, como galpões e pátios, dispostos ao longo das rodovias (PMV, 2018).

Relacionando esse número com a área expressa pela mancha urbana do município, de aproximadamente 15 km² (IJSN, 2018), pode-se observar que o total de áreas licenciadas para terraplanagem ocasionaria um aumento de 50% de toda área ocupada do município. Indicando assim uma forte tendência para este uso urbano.

Figura 33: Principais empreendimentos ao longo das rodovias em Viana, 2018



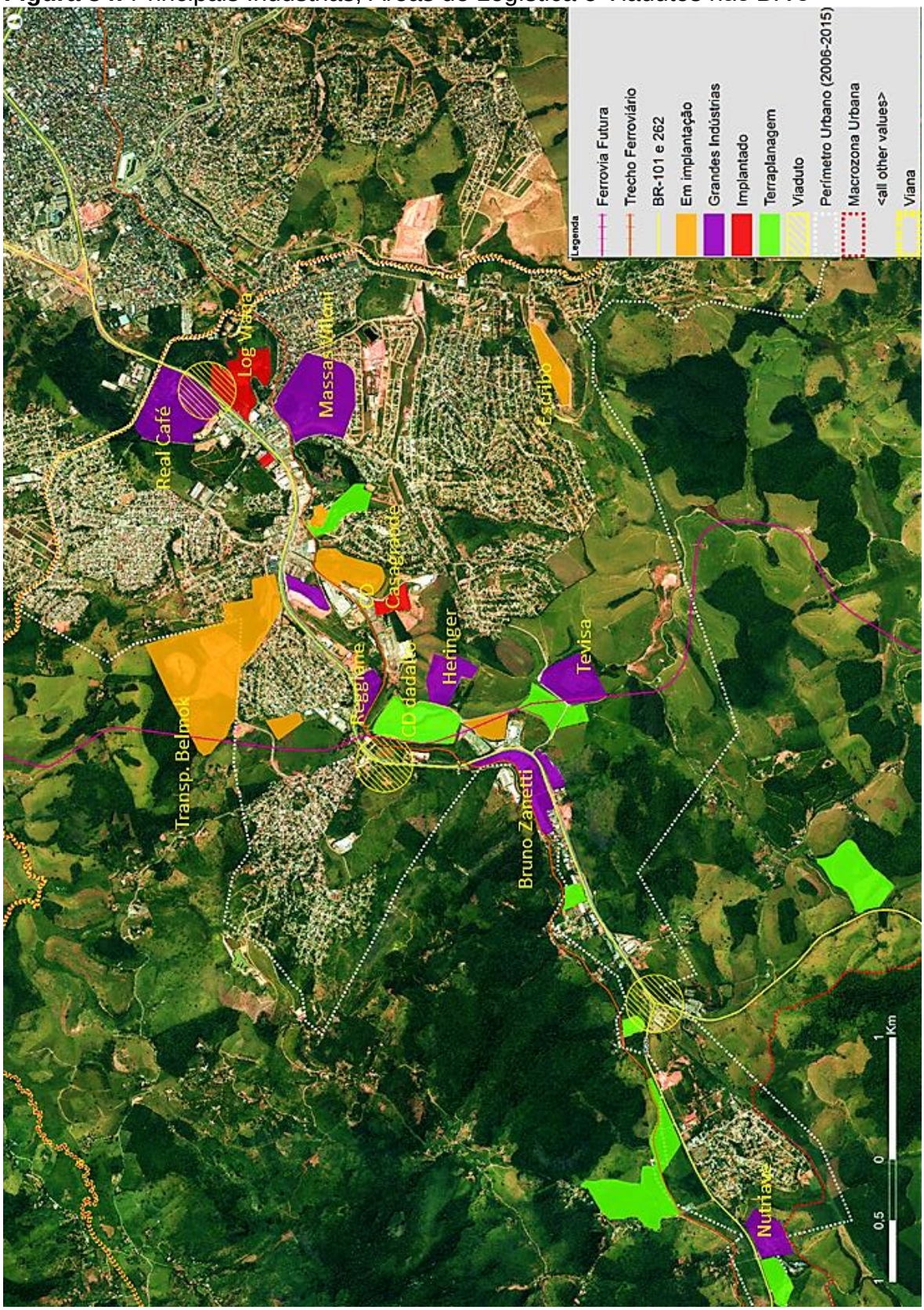
Fonte: Prefeitura Municipal de Viana (2018). Adaptado pelo autor.

Pode-se notar que o perímetro urbano (representado pela Macrozona Urbana) foi ampliado, no ano de 2016, por toda a extensão do trecho da rodovia BR-101 que se encontra dentro dos limites municipais e as proximidades com a mesma. Foi também ampliado para compreender um trecho da rodovia BR-262, desde os limites com o município de Cariacica, onde ela se inicia, prosseguindo por aproximadamente 14 km de extensão, terminando próximo à localização do complexo prisional de Viana.

Tal decisão, de aumentar o perímetro urbano, se mostra de forma tendenciosa, ou mesmo criminosa, como uma medida tomada por parte da municipalidade em disponibilizar ao máximo os investimentos em infraestrutura rodoviária que ocorrem no município para disponibilizar a maior parcela possível de terras urbanizáveis e promover o parcelamento do solo, atraindo investimentos e gerando receitas. E claro, aumento no valor da terra para valorização e especulação dos proprietários fundiários e do setor imobiliário.

A figura 34 apresenta os locais onde estão sendo construídos os viadutos na BR’ 101 e 262, além das principais industrias existentes e também em implantação. Mostra ainda alguns pontos onde ocorreram processos de terraplanagem, já executados e em execução.

Figura 34: Principais Indústrias, Áreas de Logística e Viadutos nas BR's



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

Fica evidente, na figura anterior, a forma como os empreendimentos – industriais e de logística de maior relevância – se dispuseram no entorno imediato às rodovias, com grandes áreas parceladas. Nota-se assim, que tais intervenções no município de Viana surgem também em consonância com o processo de expansão das atividades portuárias na RMGV – também estimuladas pelas obras do PAC –, que ultrapassaram os limites físicos-territoriais do porto e avançam sobre suas hinterlândias. Campos e Fim (2017), assim como outros autores, destacam que quando os fatores econômicos se sobressaltam ao processo de expansão do porto, distanciando as relações funcionais, físicas e institucionais entre ambos, intensifica-se o afastamento da relação entre cidade e porto.

Harvey (2005) aponta que, a atuação do capital cria novas relações espaciais, modificando a qualidade da terra – de rural para urbana – e alterando as relações pré-existentes. As novas relações de capital, que promovem a expansão das atividades portuárias, englobam um arranjo de cidades em uma rede de comércio e serviços, potencializando as características distintas de cada região, promovendo assim melhorias nas condições de desenvolvimento de atividades primordiais ao bom funcionamento técnico, científico e econômico da região, que tende a extrapolar os limites do território, fazendo parte agora de uma economia globalizada (COCCO; SILVA, 1999).

A atividade logística vem ganhando destaque na RMGV, destacando aqui Viana, devido as características do território e as proximidades com a atividade portuária da região que, de acordo com Miranda (2004), a condiciona como uma cidade de passagem, apontando que:

> A Região Metropolitana da Grande Vitória, no Espírito Santo, é aqui considerada uma cidade de passagem, um dispositivo territorial de um sistema infraestrutural que interliga diversos campos de operações, cidades médias funcionalizadas, multifuncionalizadas ou desfuncionalizadas, cidades mundiais, plataformas e corredores logísticos, vazios econômicos, alguns lugares vivendo predominantemente momentos de reterritorialização, outros impactados pela desterritorialização. Todos e todas transpassados pela torrente dos fluxos da globalização, sua aceleração, sua arquitetura assimétrica das riquezas e ocasionalmente, por zonas autônomas temporárias (MIRANDA, 2004, p. 12).

Deste modo, seria arriscado, ou até equivocado, aplicar diretamente os conceitos de cidades globais à RMGV, pois a mesma é território de passagem, dominada por fluxos nacionais e globais (MIRANDA, 2004). As alterações nas dinâmicas dos aeroportos, portos, ferrovias e rodovias, trouxeram para as cidades

da RMGV modificações infraestruturais e econômicas, que impactaram a realidade socioespacial, causando alterações na dinâmica urbana e nas relações comerciais da região e do estado.

O modo de gestão globalizada dos portos faz expandir as atividades relacionadas à movimentação de cargas portuárias para outros territórios mais afastados, refletindo diretamente na melhoria de infraestrutura rodoviária e ferroviária. As ações do Estado, buscam atrair investimentos que subsidiem as operações da atividades logística – que são imprescindíveis para a manutenção das operações portuárias –, podendo assim exercer forte poder de atração, fazendo com que diversos empreendimentos, com uso específico, se concentrem dentro de um mesmo município.

Mas não foi somente o setor de logística que foi atraído pelas melhorias em infraestrutura que ocorreram no município de Viana. A produção imobiliária, voltada para o mercado, também passou a fazer parte da realidade do município.

Investimentos financiados pelos programas federais, como Minha Casa Minha Vida (MCMV), promoveram a construção de edifícios de até 05 (cinco) pavimentos, em condomínios fechados, localizados em dois dos bairros mais populosos, Marcílio de Noronha e Vila Bethânia.

Foi a partir de 2014 que o município passou a figurar no Censo Imobiliário do Sindicato da Industria da Construção Civil no Espírito Santo (Sinduscon-Es) como foco da produção imobiliária de mercado. Entre maio e outubro de 2014, se contabilizavam no município 128 unidades concluídas e 165 unidades em construção (tabela 05).

Tabela 05: Unidades habitacionais e comerciais construídas entre os anos de 2009 e 2017 na RMGV

Município	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Cariacica	-	108	538	-	48	28	1.270	1.158	-	3.150
Fundão	NI	NI	NI	NI	NI	-	-	NI	NI	-
Guarapari	NI	NI	NI	-	44	859	505	NI	NI	1.408
Serra	649	1.902	3.516	3.389	5.888	2.771	3.088	2.170	348	23.721
Viana	NI	NI	NI	NI	NI	128	-	156	-	284
Vila Velha	364	1.759	2.631	1.042	4.548	4.103	2.686	3.778	406	21.317
Vitória	348	3.535	2.926	1.298	1.968	1.919	902	1.040	443	14.379
RMGV	1.361	7.304	9.611	5.729	12.496	9.808	8.451	8.302	1.197	64.259

Fonte: Censo imobiliário Sinduscon-ES (2009-2017). Disponível em: <http://www.sinduscon-es.com.br/v2/cgi-bin/conteudo.asp?menu2=55> Acesso em: 21 dez. 2019.
Observação: Usa-se “NI” para os dados que não foram informados.

A tabela anterior apresenta a produção imobiliária na RMGV, mostrando a quantidade de produção imobiliária, tanto habitacional quanto comercial, que foram concluídas no período, separadas por município.

Enquanto Viana apresenta uma modesta produção imobiliária, dentro do contexto metropolitano, representando somente 0,44% do total de unidades, os municípios de Serra e Vila Velha se destacam com as maiores participações na produção imobiliária, representando 36,91% e 33,17% do total de unidades respectivamente.

Em Marcílio de Noronha foram construídas 128 unidades habitacionais, pela empresa Cobra Engenharia, com nome de Via Garden Residencial (figuras 35 e 36). O empreendimento se constitui em apartamentos de dois quartos, divididos em quatro blocos com quatro pavimentos cada, que poderiam ser financiados pela Caixa Econômica Federal, por meio do programa MCMV. Foi o primeiro empreendimento no município com estas características de condomínio de acesso restrito com lazer privativo e controle de acesso por meio de vigilância particular.

Figura 35: Campanha de Vendas do empreendimento Via Garden

Disponível em: <http://ficadicanoticias.blogspot.com/2011/08/> Acesso em: 25 dez. 2019

Figura 36: Vista do empreendimento Via Garden

Disponível em: <http://cobraengenharia.com.br/empreendimentos/residencial-via-garden/ > Acesso em: 25 dez. 2019

No mesmo bairro também foi construído o empreendimento com 156 unidades habitacionais, pela empresa Terra Forte Empreendimentos Imobiliários Ltda, denominado Ilhas de Noronha, sendo 4 blocos com 5 pavimentos cada (Figuras 37 e 38). Contava também com financiamento pelo programa MCMV, e foi considerado como concluído pelo Censo do Sinduscon-ES, contudo o empreendimento não está ocupado, sendo alvo de ações judiciais e já sofre depredações.

Figura 37: Campanha de Vendas do Ilhas de Noronha

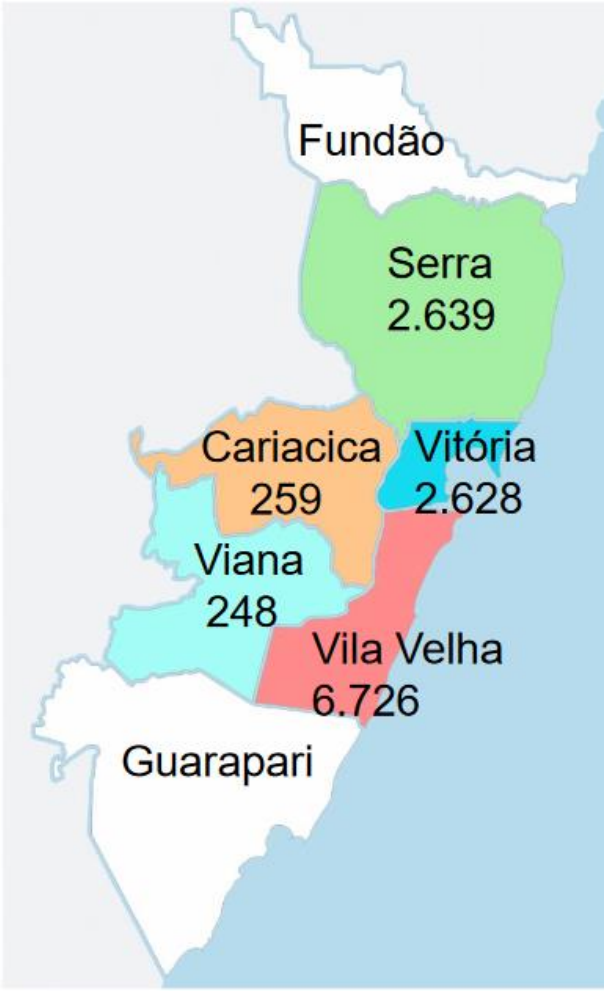
Disponível em: <https://www.facebook.com/ResidencialIlhasDeNoronha> Acesso em: 16 dez. 2019

Figura 38: Empreendimento Ilhas de Noronha atualmente

Fonte: Acervo do autor. Data: 27 dez. 2019.

Observa-se que no período analisado houve uma grande concentração da produção imobiliária nos municípios de Serra, Vila Velha e Vitória. Conforme apontado pelo Censo Imobiliário de 2017, ainda estavam em produção diversas unidades nestes municípios (figura 39).

Figura 39: Unidades imobiliárias em produção na RMGV em julho de 2017

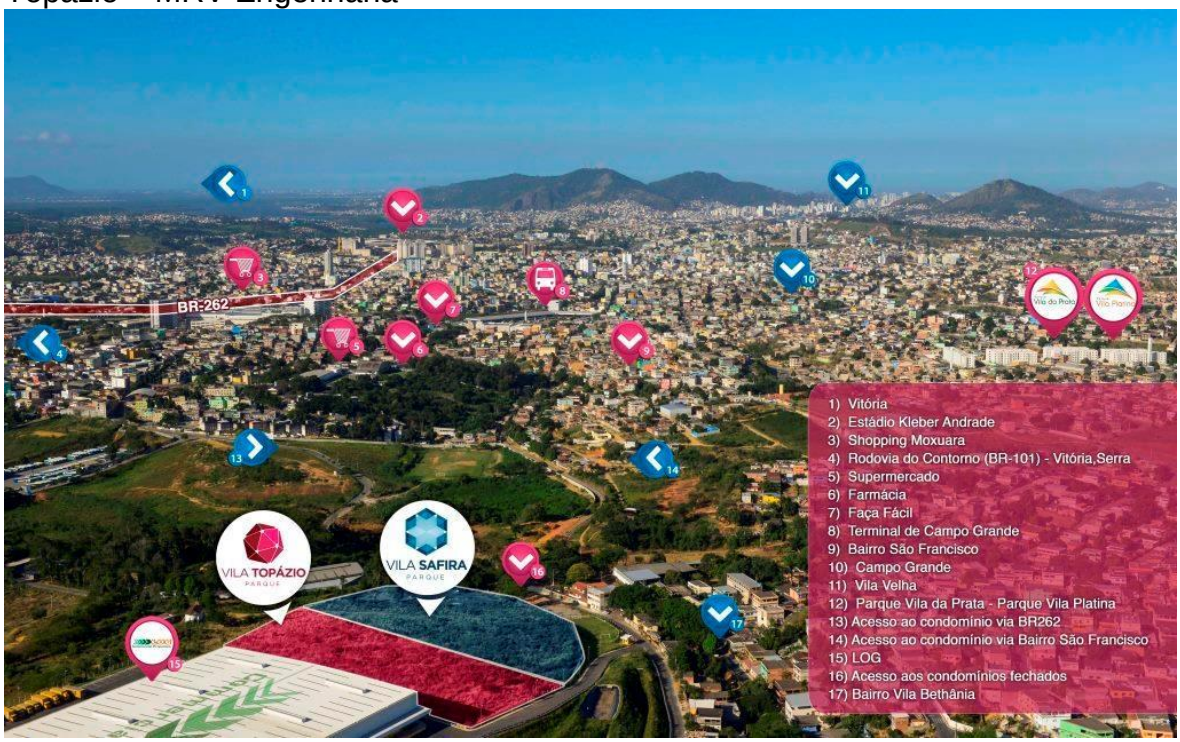


Fonte: Censo Imobiliário Sinduscon-ES de julho de 2017. Disponível em: <http://www.sinduscon-es.com.br/v2/upload/572018171542_Apresentacao_Censo_JULHO_2017.pdf> Acesso em: 21 dez. 2019. Adaptado pelo autor.

Eram previstas ainda a construção de 12.500 unidades, entre residencial e comercial, onde um total de 6.726 unidades seriam construídas em Vila Velha, 2.639 em Serra e 2.628 em Vitória. No município de Cariacica seriam 259, e em Viana estavam em construção 248 unidades habitacionais, o que representava 1,98% do total.

O lançamento previsto no Censo Imobiliário para o município de Viana foi o empreendimento executado pela empresa MRV Engenharia, contando com 248 unidades habitacionais, divididos em quinze blocos com quatro pavimentos cada, em condomínio fechado contando com acesso restrito e lazer privativo, localizado no bairro Vila Bethânia (figura 40). A compra dos imóveis também poderia ser financiada, e subsidiada pelo programa MCMV.

Figura 40: Imagem promocional de vendas do empreendimento Parque Vila Topázio – MRV Engenharia

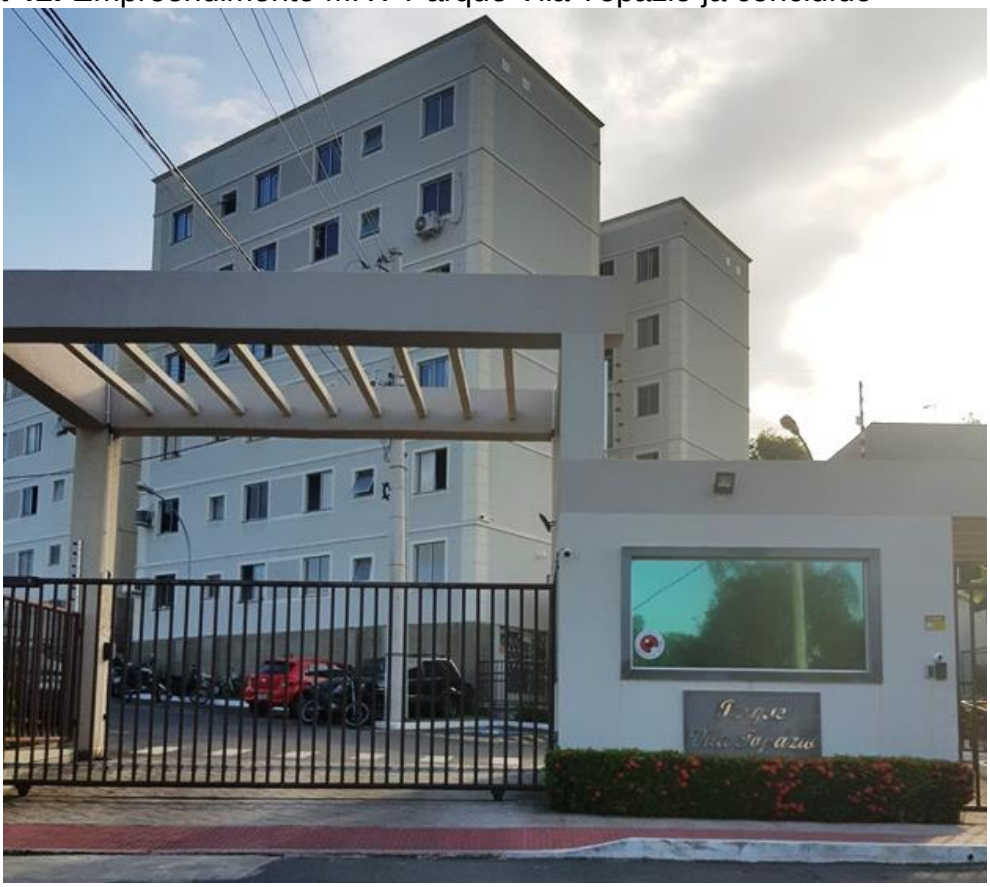


Disponível em: <https://mrventrega.com.br/detalhe/parquevilatopazio> Acesso em: 21 dez. 2019.

Observa-se que na estratégia promocional da empresa, maior parte da infraestrutura e comércio apresentados fazem referência a outros municípios da RMGV, principalmente ao município de Cariacica, que fica no entorno imediato, apontando para uma falta de comércio e serviços no bairro em que se localiza, em Viana.

A imagem apresenta os dois empreendimentos que a MRV construiria no município, Parque Vila Topázio e Parque Vila Safira, o primeiro já foi concluído no ano de 2018, e o segundo se encontra em construção ainda no ano de 2019 (figuras 41 e 42).

Figura 41: Empreendimento MRV Parque Vila Topázio já concluído



Fonte: Acervo do autor. Data: 27 dez. 2019.

Figura 42: Empreendimento MRV Parque Vila Safira - em construção

Fonte: Acervo do autor. Data: 27 dez. 2019.

Conforme mostra o Censo Imobiliário, havia uma tendência do mercado imobiliário que se manteria, por mais alguns meses ou anos, investindo

predominantemente em Serra, Vila Velha e Vitória, sempre com os maiores números de construções de unidades.

Esta tendência foi construída desde a década de 1960, com os investimentos que houveram em habitação social, na região da Grande Vitória.

O grande processo de migração do campo para a cidade, ocorrido na região, juntamente com o processo de industrialização, promoveram também um grande crescimento do mercado imobiliário, na construção de habitação financiadas por bancos estatais. Destacam-se, entre os anos de 1966 e 1986, as produções imobiliárias promovidas tanto pela Companhia de Habitação e Urbanização do Espírito Santo (COHAB-ES) quanto pelo Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais no Espírito Santo (INOCOOP-ES), conforme tabela 06.

Tabela 06: Unidades habitacionais produzidas pela COHAB-ES e INOCOOP-ES entre os anos de 1966 e 1986

MUNICÍPIOS	PERÍODO								TOTAL		TOTAL GERAL
	1966 - 1969		1970 - 1975		1976 – 1979		1980 - 1986				
	C	I	C	I	C	I	C	I	C	I	C + I
CARIACICA	0	0	488	0	0	0	1480	0	1968	0	1968
SERRA	76	0	0	323	1901	2735	10247	10698	12224	13756	25980
VIANA	0	0	0	0	0	0	2270	0	2270	0	2270
VILA VELHA	0	0	1155	1925	1213	2024	1224	7356	3592	11305	14897
VITÓRIA	853	0	425	1136	0	105	1552	534	2830	1775	4605
TOTAL	929	0	2068	3384	3114	4864	16773	18588	22884	26836	49720

Fonte: IJSN (1987) apud Ferreira (2018).

Observação: usa-se “C” para identificar os empreendimentos executados pela COHAB-ES e “I” para os empreendimentos executados pelo INOCOOP-ES.

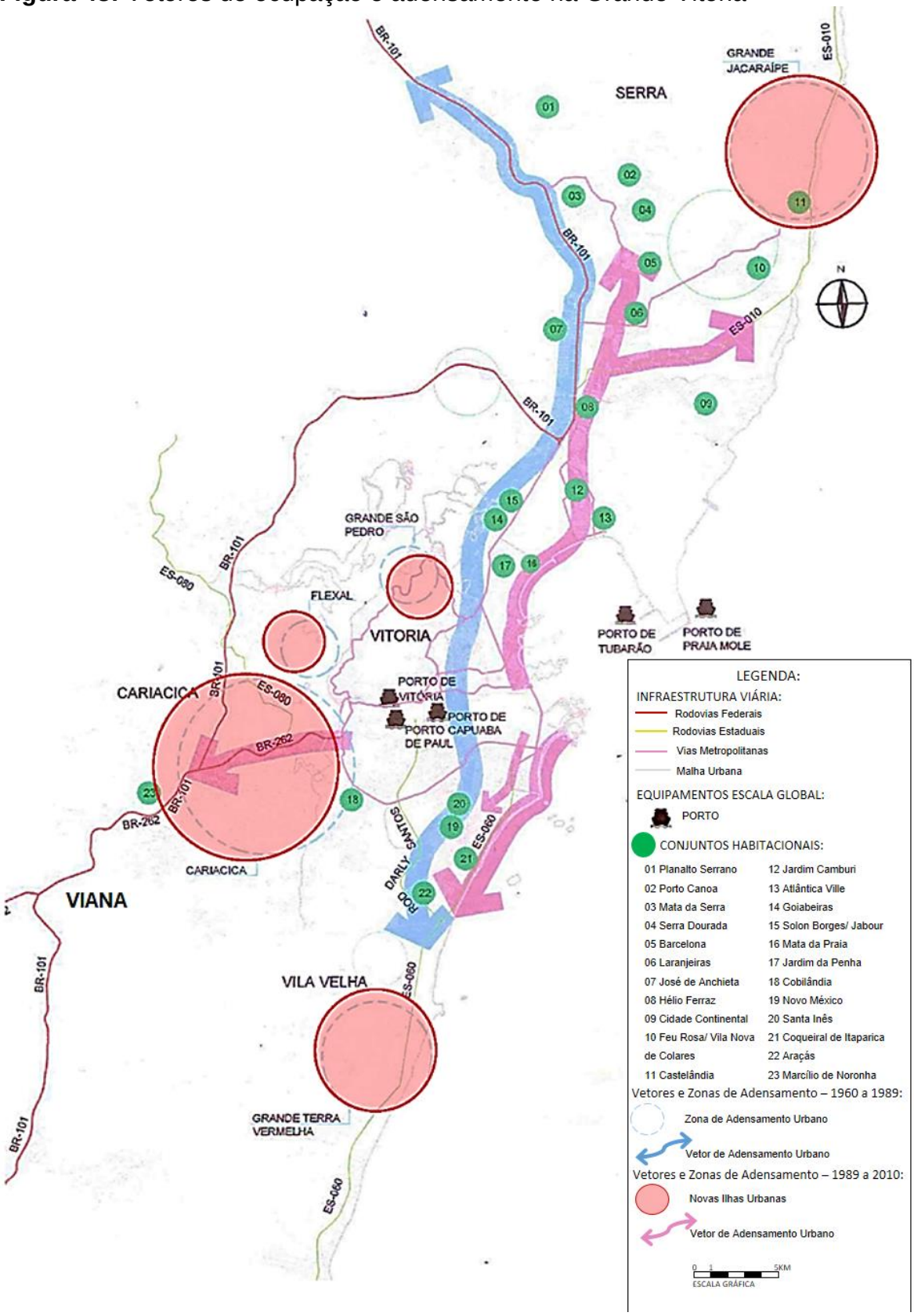
A tabela mostra a predominância do município de Serra, com mais de 58% do total de investimentos que ocorreram na RMGV, seguido por Vila Velha com quase 30%. Cabe destaque o fato que das 14.897 unidades habitacionais construídas em no município de Vila Velha, 11.305 foram feitas pela INOCOOP-ES, ou seja, quase 76% dos imóveis destinados à habitação produzidos pelas duas companhias.

A maior diferença entre elas era explicada pelas características do mercado consumidor, enquanto a COHAB-ES era voltada para produção de habitação social, para atendimento a famílias com rendimentos mensais de até cinco SM, o INOCOOP-ES era voltado para atender ao mercado de habitação para famílias com renda superior a cinco SM (DUARTE, 2008).

Muitos bairros que atualmente são importantes dentro para o contexto municipal e metropolitano tiveram origem dos loteamentos implantados por estas empresas. Jardim da Penha, Mata da Praia, Coqueiral de Itaparica, Laranjeiras, Serra Dourada e Barcelona podem ser citados como exemplos.

A figura 43, a seguir, apresenta os direcionamentos dos vetores de ocupação e adensamento, na região metropolitana, entre as décadas de 1960 e 1980 e também 1990 e 2010. Observa-se a predominância da ocupação ao longo das vias BR 101, ES-060 e ES-010, no período entre 1960 e 1989 (vetores em rosa). Já nas décadas de 1990, 2000 e 2010, houve uma maior ocupação da faixa litorânea, e também de um adentramento a oeste da RMGV, seguindo o eixo da BR 262 (SILVA, 2014).

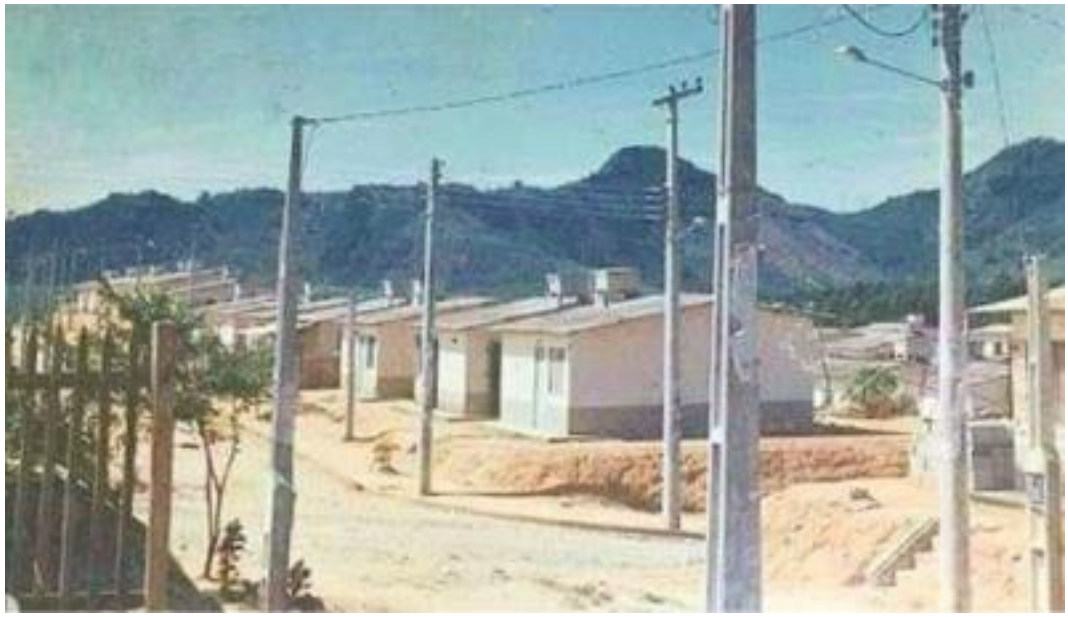
Figura 43: Vetores de ocupação e adensamento na Grande Vitória



Fonte: Silva (2014). Adaptado pelo autor.

Em Viana, o único loteamento promovido pela COHAB-ES, foi o de Marcílio de Noronha, sendo que no período entre 1966 e 1986 não houve qualquer produção imobiliária do INOCOOP-ES no município. No ano de 1984 foram construídas 2.270 unidades habitacionais no novo loteamento que se originava próximo à Rodovia BR 262, recebendo posteriormente o nome de Marcílio de Noronha (figuras 44 e 45).

Figura 44: Loteamento Marcílio de Noronha - década de 1980



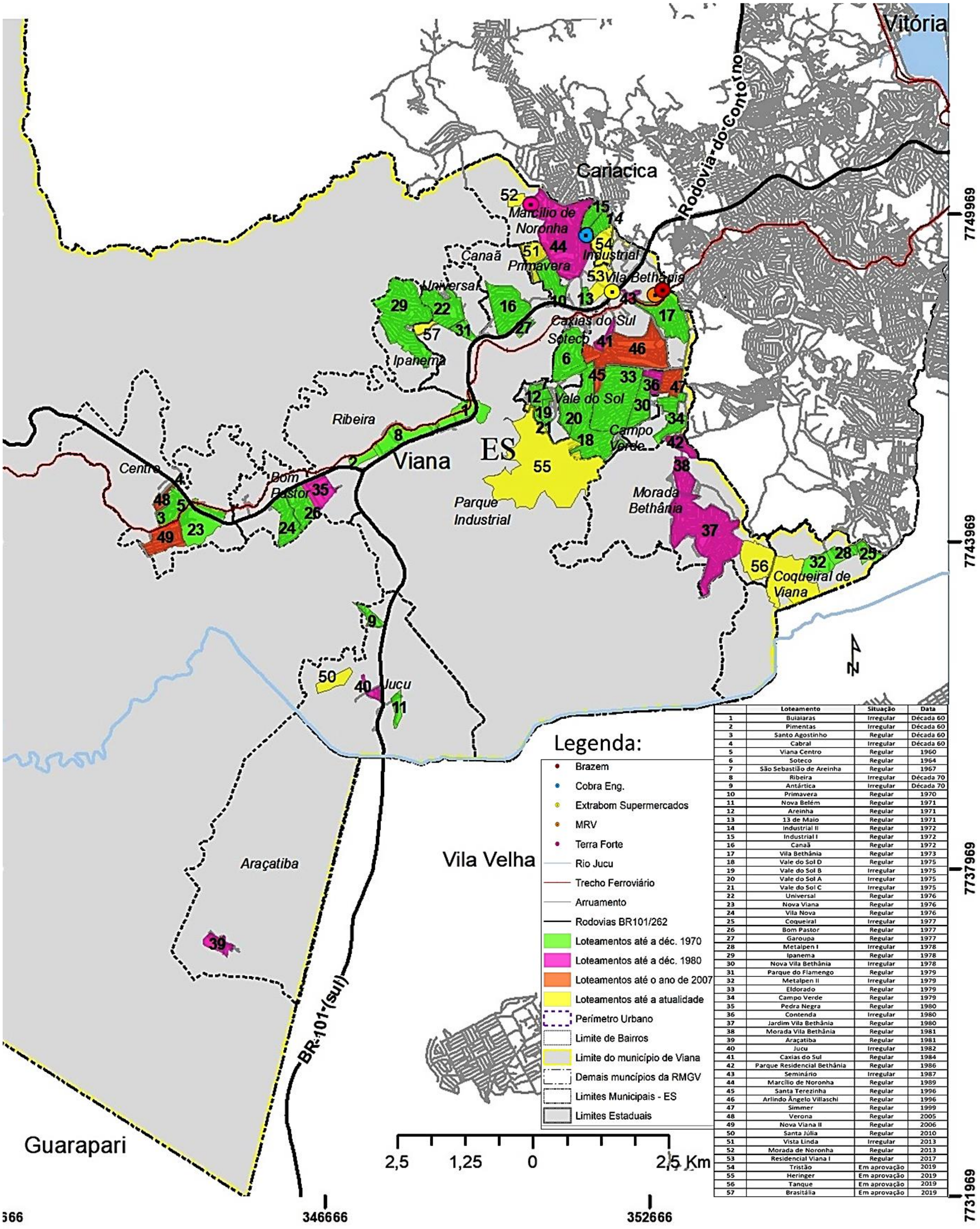
Fonte: IJSN Disponível em: < https://www.instagram.com/p/ByqixkJD2kj/?igshid=d4yidzp5oep> Acesso em: 10 jan. 2020

Figura 45: Estrada de acesso ao loteamento - década de 1980

Fonte: IJSN Disponível em: https://www.instagram.com/p/ByqixkJD2kj/?igshid=d4yidzp5oep> Acesso em: 10 jan. 2020

Esse loteamento deu origem ao bairro que atualmente é o mais populoso, e se converteu em uma das principais centralidades no município, sendo um dos focos do mercado imobiliário em Viana, como mostra o mapa 01, a seguir.

Mapa 01: Loteamentos em Viana (existentes ou em aprovação) e principais empreendimentos (existentes ou em implantação)



	Loteamento	Situação	Data
1	Buiaiaras	Irregular	Década 60
2	Pimentas	Irregular	Década 60
3	Santo Agostinho	Regular	Década 60
4	Cabral	Irregular	Década 60
5	Viana Centro	Regular	1960
6	Soteco	Regular	1964
7	São Sebastião de Areinha	Regular	1967
8	Ribeira	Irregular	Década 70
9	Antártica	Irregular	Década 70
10	Primavera	Regular	1970
11	Nova Belém	Regular	1971
12	Areinha	Regular	1971
13	13 de Maio	Regular	1971
14	Industrial II	Regular	1972
15	Industrial I	Regular	1972
16	Canaã	Regular	1972
17	Vila Bethânia	Regular	1973
18	Vale do Sol D	Regular	1975
19	Vale do Sol B	Irregular	1975
20	Vale do Sol A	Irregular	1975
21	Vale do Sol C	Irregular	1975
22	Universal	Regular	1976
23	Nova Viana	Regular	1976
24	Vila Nova	Regular	1976
25	Coqueiral	Irregular	1977
26	Bom Pastor	Regular	1977
27	Garoupa	Regular	1977
28	Metalpen I	Irregular	1978
29	Ipanema	Regular	1978
30	Nova Vila Bethânia	Irregular	1978
31	Parque do Flamengo	Regular	1979
32	Metalpen II	Irregular	1979
33	Eldorado	Regular	1979
34	Campo Verde	Regular	1979
35	Pedra Negra	Regular	1980
36	Contenda	Irregular	1980
37	Jardim Vila Bethânia	Regular	1980
38	Morada Vila Bethânia	Regular	1981
39	Araçatiba	Regular	1981
40	Jucu	Irregular	1982
41	Caxias do Sul	Regular	1984
42	Parque Residencial Bethânia	Regular	1986
43	Seminário	Irregular	1987
44	Marcílio de Noronha	Regular	1989
45	Santa Terezinha	Regular	1996
46	Arlindo Ângelo Villaschi	Regular	1996
47	Simmer	Regular	1999
48	Verona	Regular	2005
49	Nova Viana II	Regular	2006
50	Santa Júlia	Regular	2010
51	Vista Linda	Irregular	2013
52	Morada de Noronha	Regular	2013
53	Residencial Viana I	Regular	2017
54	Tristão	Em aprovação	2019
55	Heringer	Em aprovação	2019
56	Tanque	Em aprovação	2019
57	Brasitália	Em aprovação	2019

Fonte: Base Cartográfica do IJSN, Dados da Prefeitura Municipal de Viana. Elaborado pelo autor. Datum: Sirgas 2000 – 24 S.

Vale ressaltar, ainda sobre a figura anterior, que além dos empreendimentos já citados, ainda são previstos alguns outros, inclusive o loteamento Residencial Viana I (Número 53 da lista de loteamentos), com nome comercial de Bella Viana Park, localizado entre a rodovia e o bairro Marcílio de Noronha, desenvolvido pela empresa CBL, contando com 300 lotes em uma área parcelada de 200.000m².

O empreendimento aposta na implantação de um centro comercial localizado às margens da rodovia para funcionar como polo de centralidade na região, contando com supermercado varejista e inúmeras lojas, sendo o primeiro empreendimento deste tipo no município (figuras 46 e 47). Tanto o loteamento quanto o centro comercial estão em fase de execução.

Figura 46: Campanha promocional do loteamento Bella Viana Park

Disponível em: <https://criativa.com.br/wp-content/uploads/2018/11/cv-001-17-anu-metro-01-20180109-393x512.jpg> Acesso em: 27 dez. 2019.

Figura 47: Vista para estrada de acesso a Marcílio de Noronha e loteamento Residencial Viana I com centro comercial à direita

Fonte: Acervo do autor. Data: 27 dez. 2019.

A ampliação do perímetro urbano, a partir da aprovação da Lei Municipal Nº2.829 de 27 de dezembro de 2016, associada aos investimentos em infraestrutura e equipamentos que o Estado vem promovendo no município de Viana, passaram a atrair investimentos imobiliários para o município, valorizando o solo urbano. Tal fato se comprova pela quantidade de novos loteamentos aprovados ou em aprovação após o ano de 2016.

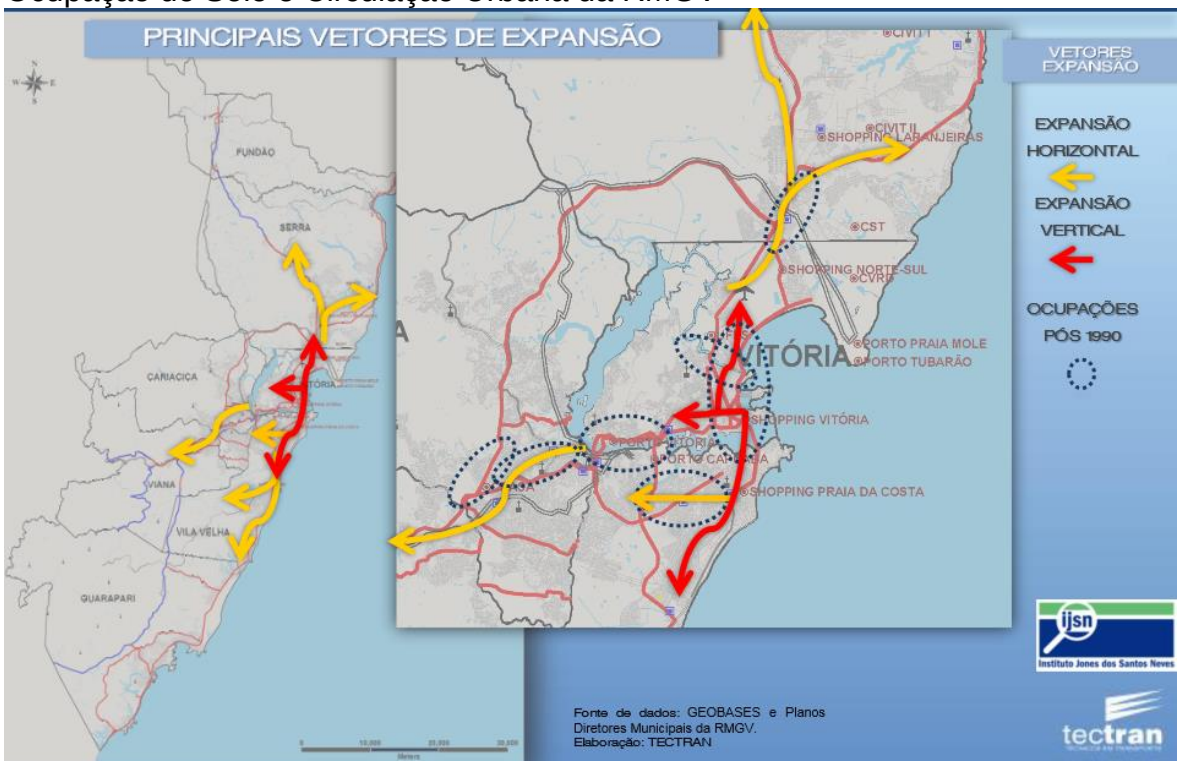
Na década de 1990 foram somente três loteamentos aprovados, na década seguinte, até a publicação do primeiro plano diretor, em 2006, foram somente dois loteamentos. Do primeiro plano diretor, até o de 2016, foram aprovados três loteamentos, sendo que um se encontra em condição de irregularidade com a prefeitura municipal. Após o ano de 2016, foi aprovado um loteamento e mais quatro estão em fase de análise e licenciamento junto à Prefeitura Municipal de Viana, conforme mapa 01.

Sendo assim, evidenciam-se que as ações do Estado nas suas multivariadas formas – desde ações diretas em intervenções físicas no território ou até mesmo em planos estratégicos e legislações – influenciam nas dinâmicas do mercado imobiliário, resgatando o que foi salientado por Carlos (2015, p.27).

O Estado vem apontando o município de Viana como eixo logístico e de crescimento, podendo ser observado no Estudo Integrado de Uso e Ocupação do Solo e Circulação Urbana da RMGV (2009) (figura 48), no Plano Estadual de

Logística e Transportes do Espírito Santo (ESPÍRITO SANTO, 2009) e no Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (IJSN, 2018), investindo em melhorias nas vias e infraestruturas, deliberando leis que promovem a expansão urbana e privilegiando determinadas tipologias de uso do solo.

Figura 48: Vetores de Expansão com base no Estudo Integrado de Uso e Ocupação do Solo e Circulação Urbana da RMGV



Fonte: IJSN (2009). Disponível em: <http://www.ijsn.es.gov.br/ConteudoDigital/20160309_ij01127_relatorioiii_volumeiv_apresentacao090729.pdf> Acesso em: 27 dez. 2019

São as ações do Estado, na figura de produtor do espaço urbano (CORRÊA, 1989), que organizam a cidade e induzem seu crescimento, contudo tais ações nunca são tomadas considerando a equidade e urbanidade entre os diversos locais da cidade, privilegiando determinadas áreas em detrimento de outras. Levando para uma escala metropolitana, as diferenças se acentuam ainda mais, inclusive para a RMGV.

Quanto a ação do Estado, em uma escala de município, pode diminuir ou acentuar estas desigualdades, em um cenário de altos investimentos e avanço econômico como foram os anos de atividade do PAC.

É sobre este questionamento que o próximo subcapítulo se desenvolve. Evidencia as diferenças socioespaciais na RMGV, e indica onde ocorreram intervenções físicas no território vianense, promovidas pelo Estado. Possibilitando

assim analisar os reflexos das ações no arranjo espacial, como mitigador da segregação socioespacial ou ainda, na pior das hipóteses, evidenciando a mesma.

4.3 ESTADO LEGISLANDO, PRODUZINDO ESPAÇOS E ATUANDO NO PROCESSO DE SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL

Neste subcapítulo são apresentadas as análises, em uma escala metropolitana, considerando a concentração da população, renda, distribuição de equipamentos e infraestrutura, com a finalidade de situar a realidade do município de Viana no contexto metropolitano.

Na escala municipal, os dados de população e rendimento médio per capita em salários mínimos, referentes à Viana, são expostos e analisados, sendo separados por setor censitário – conforme já informado no início deste trabalho – pois possibilitam uma melhor aproximação da realidade do local estudado, por apresentarem os dados de modo mais desagregados.

Também são apresentados os dados sobre equipamentos públicos existentes, servindo para analisar as áreas em que se concentram os serviços públicos no município, além de permitir uma análise da maneira como foram distribuídos, se de modo igualitário ou não.

Tendo conhecimento das ações físicas promovidas pelo Estado, por meio de investimentos em obras de infraestrutura e na construção de equipamentos públicos e de uso público, os dados referentes a estes serviços são apresentados em mapa. Foram utilizados dados municipais, estaduais e federais, em um recorte temporal que vai desde o início do PAC, em 2007, até a sua paralização, em 2019 – todos disponíveis na internet, com acesso livre –, para espacializar a ação do Estado no município de Viana.

A concentração dos novos investimentos em áreas que já possuíam o maior número de equipamentos, pode indicar aumento da demanda gerada ou impulsionada por agentes sociais que se apropriam dos recursos públicos – em forma de investimentos em infraestrutura e serviços – para aumentar o ganho de capital com a renda da terra (CORRÊA, 2013).

Este ganho de capital também pode ser estimulado pelo Estado quando cria políticas que permitam, ou promovam, a transformação de terras rurais em urbanas,

possibilitando o surgimento de novos loteamentos, tendo que subsidiar infraestrutura com recursos públicos que atendam a interesses privados (KOWARICK, 1979).

Atualmente, na política pública brasileira, o Plano Diretor é o instrumento legal responsável pela delimitação do perímetro urbano, determinando assim as áreas dos municípios destinadas para tal uso. Todo o restante que não é compreendido pelo perímetro, por exclusão fica sendo de uso rural.

Foi a Lei Federal Nº 10.257 de 10 de julho de 2001, conhecida como Estatuto da Cidade, que tornou obrigatório aos municípios, com mais de 20 mil habitantes, desenvolverem planos diretores como política de planejamento territorial em nível municipal.

Os planos diretores como políticas de planejamento territorial, desde 2001, passaram a se basear no Estatuto da Cidade, que dita que devem ser feitos o:

> [...] planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do município e do território sob sua influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente; integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência. (BRASIL, 2001)

Faz parte das exigências da lei que todos os municípios com mais de 20 mil habitantes, ou que integrem áreas de especial interesse turístico, ou também onde sejam previstas atividades com impacto ambiental significativo, elaborem seus planos diretores considerando toda extensão do município, tanto a área urbana como rural, buscando a integração e a complementaridade entre as atividades desenvolvidas nesses dois espaços, com vistas ao desenvolvimento socioeconômico do município.

O município de Viana, possui uma área aproximada de 312,22 km². Teve seu primeiro plano diretor publicado no ano de 2006 – pela Lei Municipal Nº 1.867 de 18 de dezembro de 2006. Neste plano, o perímetro urbano possuía uma área de pouco mais de 26,8 km². No ano de 2010, somente 14,2 km² eram ocupados pela mancha urbana, deixando um total de 12,6 km² de vazios urbanos, representando mais de 44% do perímetro urbano.

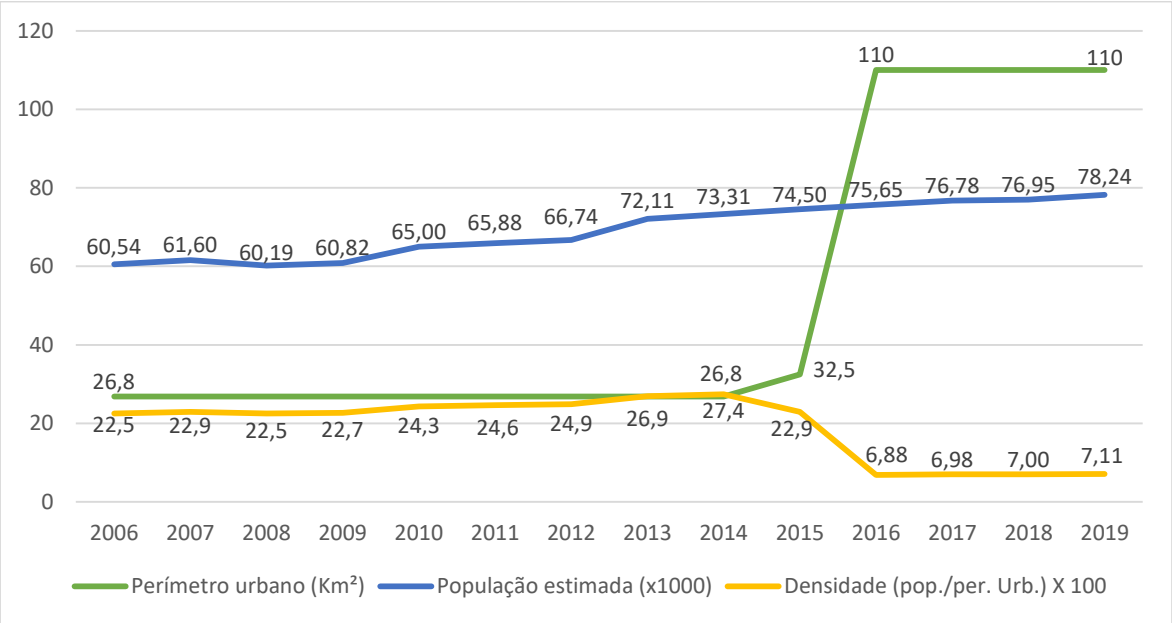
No ano de 2015, o plano diretor passou por uma revisão, ditada pela Lei Municipal Nº 2.750, de 09 de outubro de 2015, alterando principalmente no que tange ao perímetro urbano, que passou a compreender uma área de aproximadamente 32,5km².

Pouco mais de um ano após a primeira revisão, houve a aprovação da Lei Municipal Nº 2.829, de 27 de dezembro de 2016, que revogaria as leis anteriores e aumentaria o perímetro urbano para mais de 110km², aproximadamente 338,5% maior que o anterior e mais de um terço de toda a área do município.

Ao mensurar a discrepância do aumento do perímetro urbano (em metros quadrados e percentuais) ocorrido no município, devido mudança abrupta de sua área urbana, e consequentemente, dos modos de produção e uso do solo urbano de Viana, tem-se, por que não dizer escancarado, um exemplo de modelo criminoso de revisão do PDM de várias cidades brasileiras, cujos impactos em alguns casos ainda não podem ser mensurados.

Tal aumento não teria relação direta com o crescimento populacional, e revela interesses que vão além das demandas dos citadinos, sendo uma clara e manifesta ação de interesses no plano do capital. O gráfico 01 apresenta a variação da população, do perímetro urbano e a densidade populacional entre os anos de 2006 – primeiro plano diretor – e 2019 – plano diretor vigente de 2016.

Gráfico 01: População estimada, perímetro urbano e densidade populacional em Viana entre 2006 e 2019



Fonte: PMV (2018) Ministério da Saúde Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?ibge/cnv/poptes.def> Acesso em: 29 dez. 2019.
Elaborado pelo autor

Como mostrado anteriormente, mesmo não de forma consolidada, a expansão do perímetro urbano em conjunto com ações do Estado, estimularam as intenções em aprovação de novos loteamentos no município.

Villaça (2005) faz críticas aos planos diretores, afirmando que são instrumentos de política pública que atendem aos anseios das classes de alta renda. Eles possuem caráter ilusório, uma vez que a aplicabilidade de alguns de seus regimentos se torna facultativo pelo poder público, consolidando a ideia de que muitas leis brasileiras não são feitas para serem seguidas.

Ainda, segundo o autor, o zoneamento, mais que uma ferramenta do plano diretor para gerir o espaço urbano serve para esconder as verdadeiras intenções da administração pública, que muitas vezes usa a ideia de preservar o meio ambiente com intenção de controlar as ocupações irregulares, mas atendem aos interesses dos proprietários fundiários e do setor imobiliário.

Aponta ainda para a fragilidade na falsa sensação de participação popular nos referidos planos diretores, pois a influência e representatividade política que divide as classes de baixa e alta renda não são levadas em conta.

Sendo um “[...] instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana e deve englobar o território como um todo” (BRASIL, 2001), o plano diretor deve ser aprovado por lei municipal utilizando as diretrizes do Estatuto da Cidade de acordo com as características locais. A partir da aprovação de lei municipal, pela câmara de vereadores, são determinados os limites entre rural e urbano. Em cada município os limites são estabelecidos sob perspectivas de desenvolvimento territorial do município.

Além dos critérios de delimitação do urbano e do rural, em geral, carecerem de uniformidade e de normatização, ainda a definição dos limites revela uma estreita relação com os objetivos políticos, tocando em relações clientelistas, e influenciando a lógica de expansão do urbano sobre o rural.

Assim como o plano diretor municipal é responsável por normatizar e prever ações na escala do município, também existem leis que regem sobre o planejamento das regiões metropolitanas. O Estatuto da Metrópole, determinado pela Lei Federal Nº 13.089, de 15 de janeiro de 2015, tornou obrigatório para todas as regiões metropolitanas e aglomerações urbanas a elaboração de um Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI).

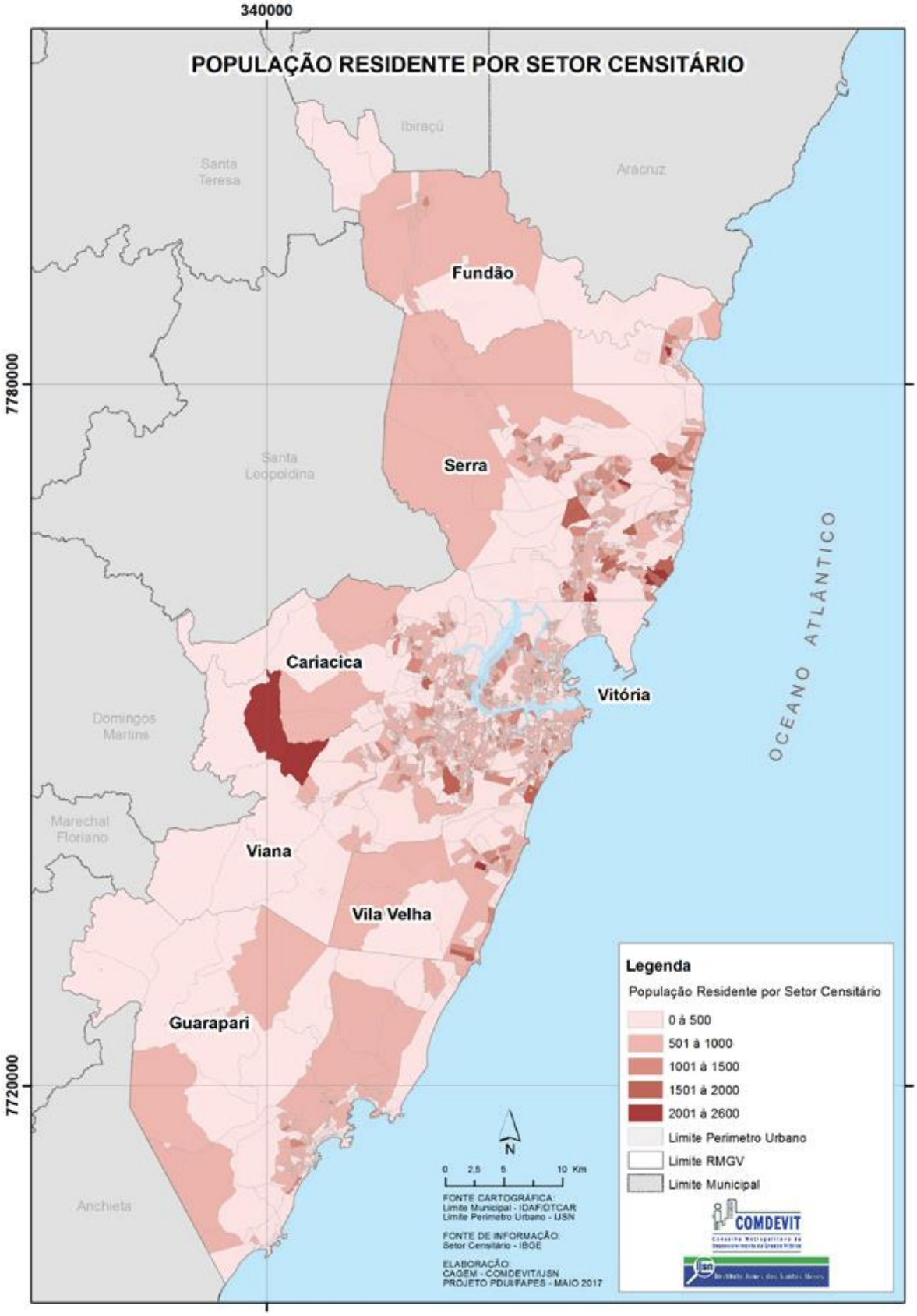
A lei complementar estadual Nº 872, de 07 de dezembro de 2017, instituiu o PDUI para a RMGV. No ano de 2018, o IJSN publicou o referido plano, apresentando diagnósticos e planos de ações para a região.

O referido diagnóstico compreendeu diversos assuntos de relevância para o estudo e compreensão de toda RMGV, como características populacionais, desenvolvimento econômico, características naturais, entre outras.

Os dados sobre a RMGV, no que se refere a quantidade e concentração da população, rendimento médio salarial, distribuição das atividades centrais e dos equipamentos culturais, servem de base para o estudo da relação de Viana com a mesma.

A seguir, a figura 49 mostra a distribuição da população na RMGV no ano de 2010, dividida em setores censitários.

Figura 49: População na RMVG em 2010 por setor censitário

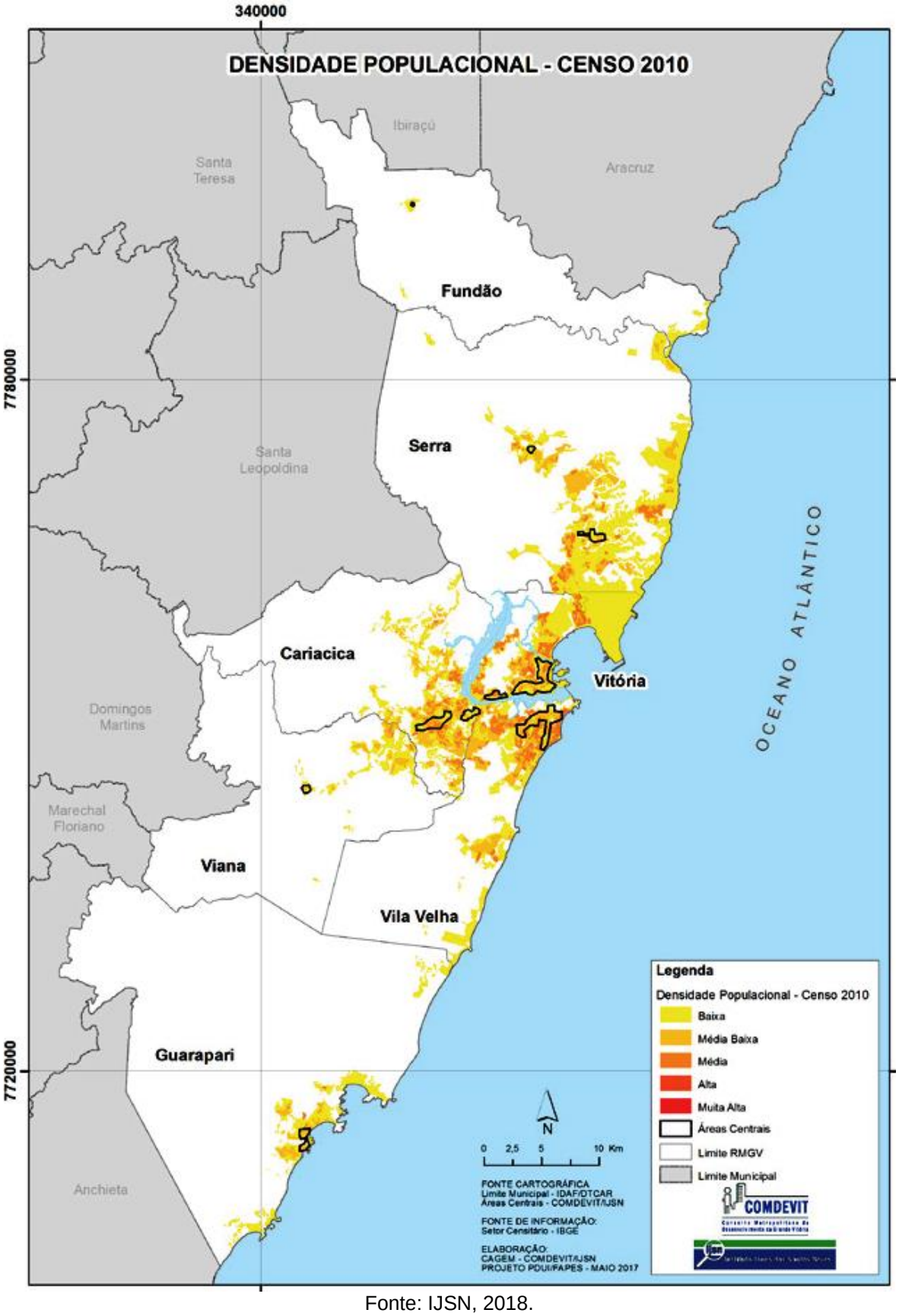


Fonte: IJSN, 2018.

Fato relevante nesta imagem é que o setor censitário onde apresenta maior concentração de população, no município de Viana, compreende o Complexo Penitenciário de Viana, que dista somente 1,5 quilômetros do bairro Centro, sede do município.

Quando o IJSN apresenta a análise da concentração da população (figura 50), é possível observar que há uma concentração maior nos municípios de Vitória, Vila Velha e Serra, principalmente próximos as áreas centrais e também a faixa litorânea.

Figura 50: Densidade populacional da RMGV segundo Censo 2010

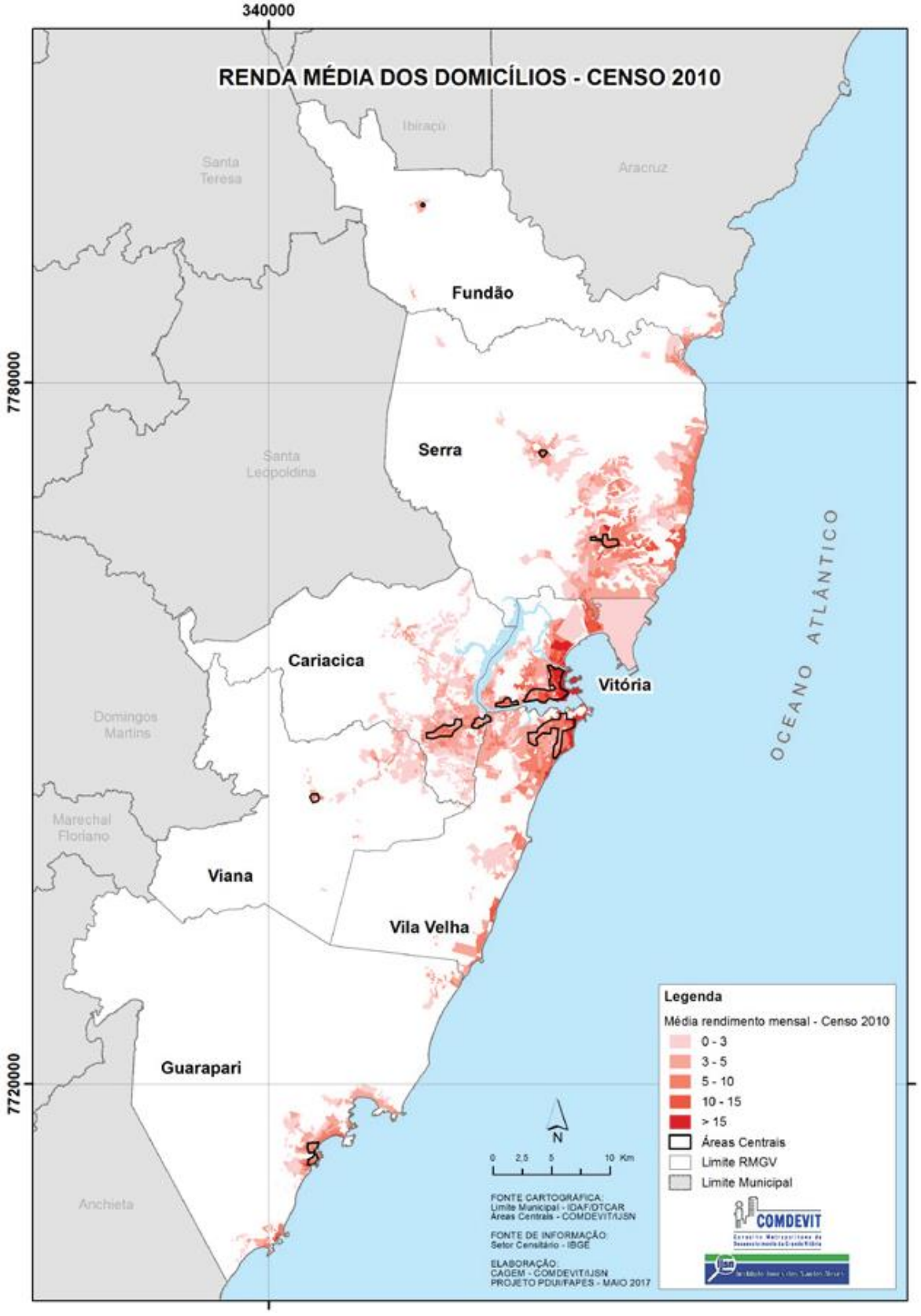


Fonte: IJSN, 2018.

O IJSN (2018) considerou uma população média de 3,2 habitantes por residência. Sendo assim as áreas com menos de 48 hab./ha eram consideradas de baixa densidade. Os números entre 48 e 128 hab./ha eram considerados de Baixa-Média. A concentração que fosse maior que 128 até 348 hab./ha seria considerada como de Média densidade. A Alta densidade seria representada pelos números maiores que 348 até 1600 hab./ha. E a densidade Muito Alta ficaria com as concentrações de mais de 1600 hab./ha.

Assim, a análise dos dados referentes aos rendimentos médios salariais permite a compreensão da maneira que as diferentes classes sociais vêm ocupando o território da RMGV (figura 51).

Figura 51: Renda média por domicílio na RMGV segundo Censo 2010



Fonte: IJSN, 2018.

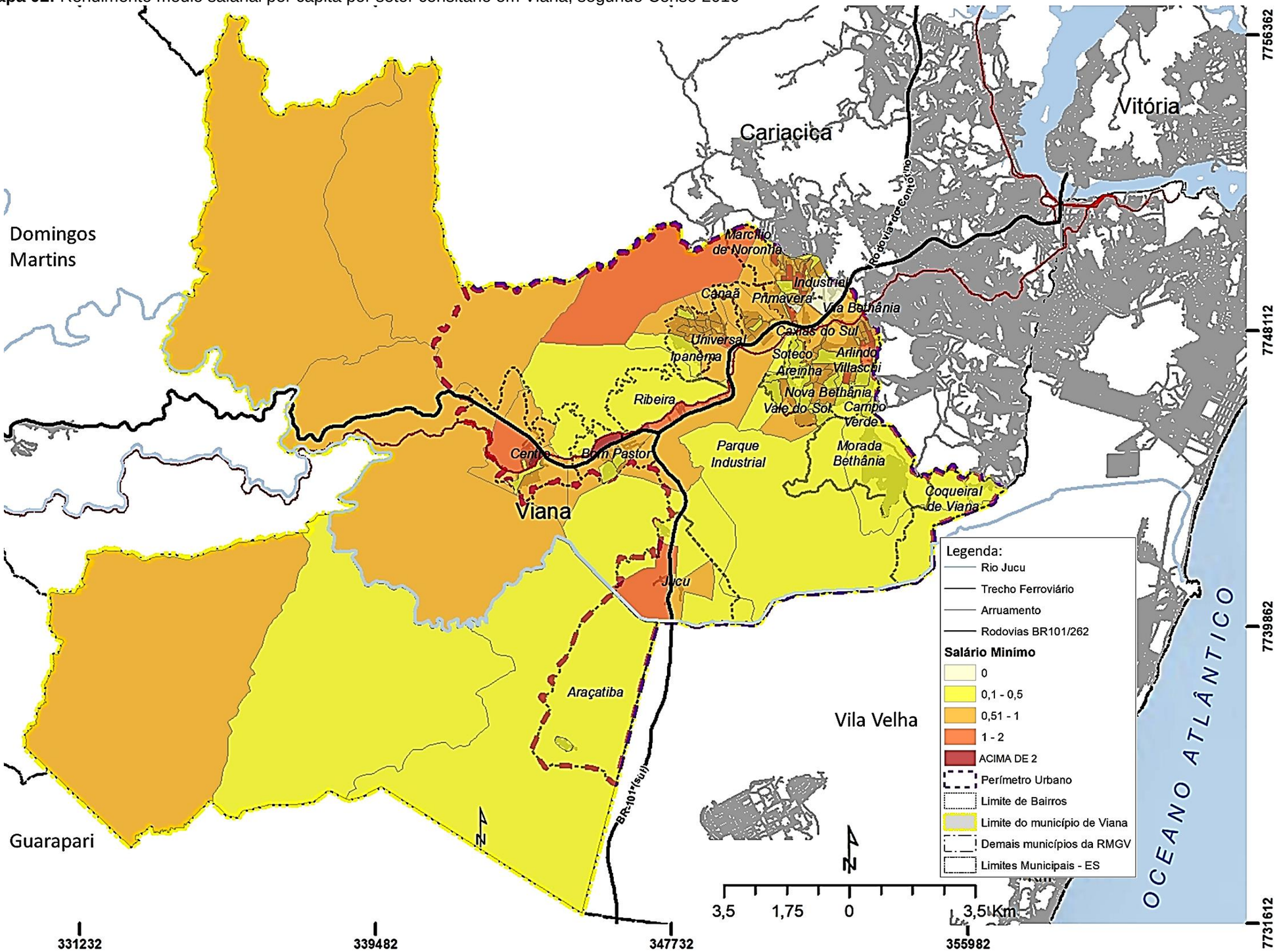
Em análise a figura anterior, com que foi elaborada a partir de dados do IBGE (2010), fica evidente que a população de maior renda se concentra, predominantemente, nas áreas centrais e próximas a faixa litorânea de seus municípios. Fica claro ainda que o modo como a população, na faixa de renda de até 3 (três) salários mínimos[17], se distancia das áreas centrais, sendo alternadas pelas demais faixas de renda de modo gradiente. Destaca-se, segundo IJSN (2018), no município de Vitória, a faixa de renda superior a 5 SM ocupa predominantemente as áreas centrais, existindo localidades onde a renda média é superior a 15 SM, como as regiões de Enseada do Suá e Praia do Canto. Em Cariacica os maiores rendimentos médios salariais se concentram nas regiões centrais de Campo Grande e Jardim América, com valores entre 5 e 10 SM. Vila Velha mantém as mesmas características que Cariacica, com rendimento médio nas áreas centrais variando entre 5 e 10 SM, contudo a região de Praia da Costa e Itapuã concentram a população com rendimentos médios superiores a 15 SM. Já o município de Serra, abarca em suas áreas centrais, principalmente em Laranjeiras, o rendimento médio salarial entre 5 e 10 SM, que também podem ser observados próximo a faixa litorânea do município.

Esta análise deixa claro o forte desequilíbrio na concentração de renda na RMGV, onde as famílias com maiores rendimentos ocupam as áreas centrais providas de melhores infraestruturas e equipamentos, enquanto as de menor renda se distanciam cada vez mais das facilidades e comodidades dos centros, tendo ainda a qualidade de vida dilapidada pelo tempo gasto em transportes públicos, a fim de vencerem grandes distâncias na busca por equipamentos e serviços de qualidade dentro da RMGV.

Em Viana, as distinções de renda são mais sutis, e por mais que se tente fazer uma aproximação do estudo de Sugai (2015), as diferenças devem sempre ser expostas, primeiramente por se tratar de um município pertencente a uma região metropolitana, e por ser conseguinte por motivos óbvios de diferença de escalas. Contudo há de se observar que a escala não invalida o estudo aqui proposto, ao contrário, serve para motivar pesquisas futuras. A diferença de rendimento médio salarial per capita no município de Viana pode ser observado no mapa 02, a seguir.

[17] O valor aplicado ao salário mínimo no ano de 2010 era de R$510,00.

Mapa 02: Rendimento médio salarial per capita por setor censitário em Viana, segundo Censo 2010



Fonte: IBGE (2010). Elaborado pelo autor. Datum: Sirgas 2000 – 24 S

No município de Viana, as diferenças em extrato de renda são sutis, haja vista a pequena variação entre as classes baixas e médias baixas, correspondendo entre 0 e acima de 0,1 até 0,5 SM per capita e o extremo oposto, classificados como classe alta, tendo média salarial acima de 2 SM per capita.

Ora, levando em conta os parâmetros adotados pelo IBGE (2010), que considera uma média de 3,3 pessoas por família, a variação se mostra representativa, sendo que no extremo inferior as famílias tinham rendimentos que podiam chegar a R$168,30 e no extremo superior elas teriam rendimentos maiores que R$3.534,30.

Setores censitários com faixa de renda superior a 2 salários mínimos per capita só podem ser observados nos bairros Centro (figura 52) e Ribeira (figura 53 e 54). O primeiro concentra boa parte dos equipamentos públicos e serviços no município – o Fórum, o Ministério Público, a Câmara dos Vereadores, a Prefeitura Municipal, e a Companhia de Polícia –, e o segundo se constitui em um bairro onde o acesso por transporte coletivo não é viabilizado, com escassez de equipamentos públicos em seu interior e onde a maioria das casas apresentam padrões construtivos diferenciados em relação aos demais, sendo melhores tanto em tamanho quanto em qualidade de acabamento.

Figura 52: Rua Quintino Bocaiuva, principal rua de comércio no bairro Centro

Fonte: Google (2013). Disponível em: <https://www.google.com/maps/@-20.3909417,-40.4959549,3a,75y,260.28h,91.15t/data=!3m6!1e1!3m4!1shEVj3jit7z-xpA2MWH2ABw!2e0!7i13312!8i6656?hl=pt-BR> Acesso em: 27 de dez. de 2019

Figura 53: Casas no Bairro Ribeira, rua Luiz Rodrigues Siqueira

Fonte: acervo pessoal do autor. Data: 27 de dez. de 2019.

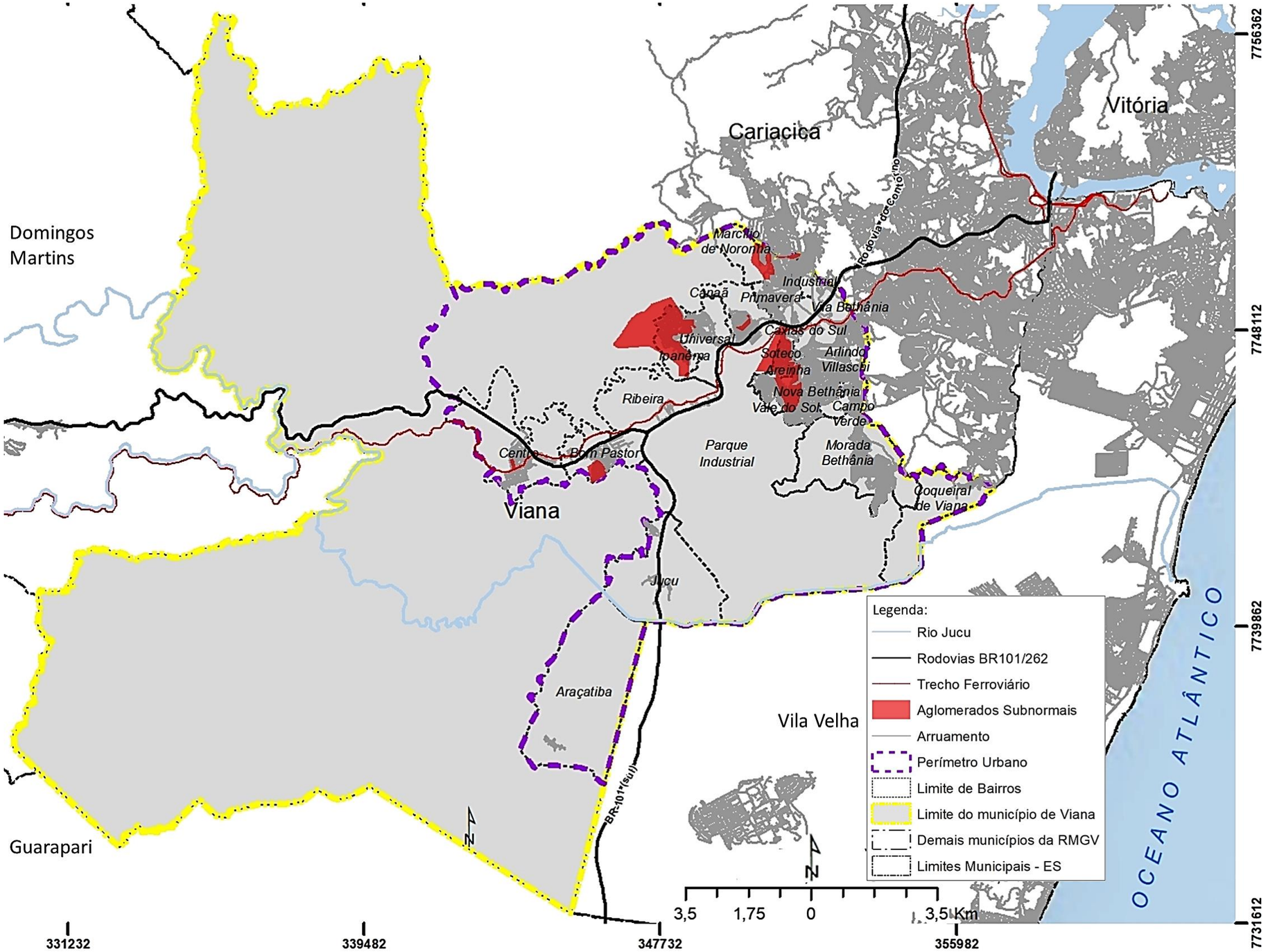
Figura 54: Casas no Bairro Ribeira, rua Castorina Rodrigues Siqueira

Fonte: acervo pessoal do autor. Data: 27 de dez. de 2019.

No município, predominam as faixas de 0,1 a 0,5 e de 0,5 a 1 salários mínimos, quase que a totalidade no município. Algumas exceções podem ser notadas no bairro Marcílio de Noronha, o mais populoso e com uma das maiores centralidades do município, e na região de Jucu, que tem renda elevada devido a concentração de fazendas e chácaras na região.

É possível notar a presença de setores censitários na classe baixa de renda mesmo em bairros como Centro, e Marcílio de Noronha. São áreas caracterizadas como aglomerados subnormais, conforme definição, no mínimo questionável, do IBGE (mapa 03). O IBGE (2010) define os aglomerados subnormais como sendo terrenos de propriedade alheia – públicos ou privados –, que foram ocupados para provimento de habitação, carentes de serviços públicos básicos, geralmente em áreas de ocupação restrita e que apresentam um padrão urbanístico irregular

Mapa 03: Aglomerados Subnormais em Viana, segundo Censo 2010



Fonte: IBGE (2010). Elaborado pelo autor. Datum: Sirgas 2000 – 24 S

As características dos aglomerados subnormais no bairro Centro (figura 55 e 56) e Bom Pastor são de ocupações próximas ao rio Santo Agostinho, em áreas alagáveis.

Figura 55: Casas proximas ao rio Santo Agostinho, rua Antônio Viêira, Centro

Fonte: Acervo pessoal do autor. Data: 27 dez. 2019

Figura 56: Casas às margens do rio Santo Agostinho, vista da ponte, bairro Centro

Fonte: Acervo pessoal do autor. Data: 27 dez. 2019

Em Marcilio de Noronha (figura 57), houve a ocupação de uma área demarcada como reserva florestal (no loteamento original), também houveram ocupações em áreas de faixa de domínio de Furnas, sob redes de alta tensão elétrica, próximas às margens do rio Formate (figura 58), que marca a divisa do município de Viana com Cariacica.

Figura 57: Ocupação espontânea em área de reserva ambiental, vista da rua Vinte e cinco, Marcílio de Noronha

Fonte: Acervo pessoal do autor. Data: 27 dez. 2019.

Figura 58: Ocupações irregulares próximas ao rio Formate, Avenida Minas Gerais, Marcílio de Noronha

Fonte: Acervo pessoal do autor. Data: 27 dez. 2019.

No bairro Vale do Sol, Soteco, Areinha, (figuras 59 e 60) as características não são diferentes, com população de mais baixa renda ocupando áreas com declividade acentuada, ou próximo aos córregos, e com baixa presença de infraestrutura. Muitos deles em loteamentos irregulares ou ilegais.

Figura 59: Casas ocupando encosta com declividade acentuado, vista da rua Principal, Soteco

Fonte: Acervo pessoal do autor. Data: 27 dez. 2019.

Figura 60: Casa às margens de rio, rua Bainha, Areinha

Fonte: Acervo pessoal do autor. Data: 27 dez. 2019.

No bairro Universal, foram ocupadas áreas de encostas de morros, com declividade acentuada (figura 61).

Figura 61: Vista panorâmica a partir da rua Quarenta e dois, no bairro Universal

Fonte: Acervo pessoal do autor. Data: 27 dez. 2019.

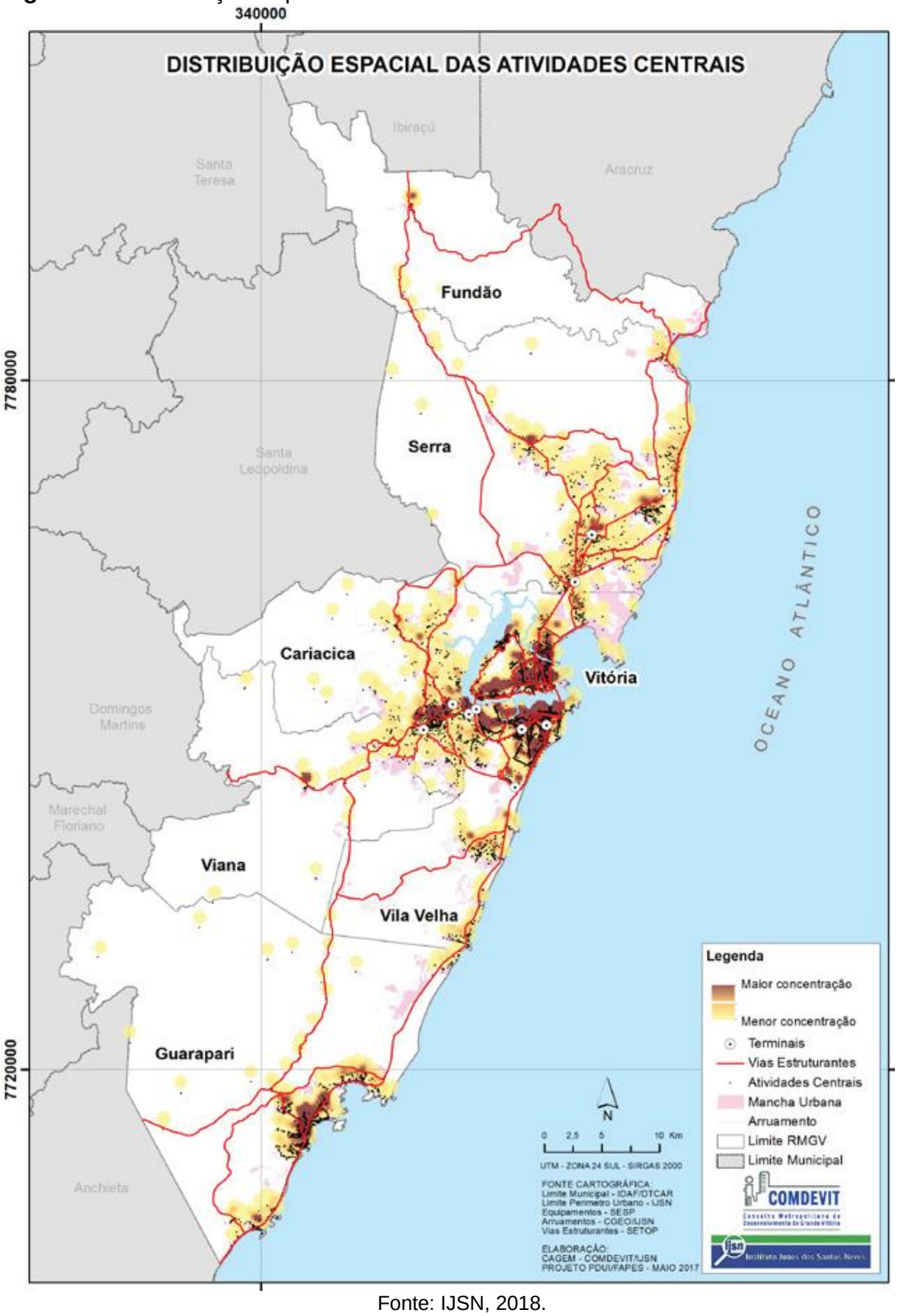
Na figura anterior, é possível observar, na parte inferior da fotografia (destaque em amarelo), o bairro Universal, considerado pelo IBGE como aglomerado subnormal. Algo comum nestas áreas é a carência ou ausência de infraestrutura e equipamentos públicos. Também é possível notar os galpões e indústrias existentes ao longo da rodovia (destaque em laranja). No canto superior direito, nota-se uma grande área vazia, estendendo desde o município de Viana, passando por Cariacica e prosseguindo até Vila Velha. Quase na linha do horizonte, observa-se, ao longe, os edifícios da faixa litorânea de Vila Velha (destaque em vermelho).

Próximas ou distantes das regiões mais centrais, tais áreas se caracterizam pela ocupação da classe de baixa renda, que busca na ocupação irregular ou ilegal de terras uma alternativa para garantir a sobrevivência na cidade capitalista, consolidando assim um meio de reprodução da força de trabalho, mesmo que custe os direitos de acesso à moradia digna e sobrecarregue ainda mais a vida da população com dificuldades de acesso, insalubridade e estigmatização do local de moradia (KOWARICK, 1979, CORRÊA, 1989, CALDEIRA, 2000, VILLAÇA, 2001, CARLOS, 2015).

Uma das características da maioria das cidades brasileiras, seguindo a lógica do crescimento centro-periferia é a alta concentração de infraestrutura e equipamentos nos centros e baixa existência dos mesmos na periferia.

A análise das centralidades na RMGV possibilita a aproximação com as áreas onde se concentram as melhores infraestruturas e equipamentos públicos na região. A figura 62 apresenta a distribuição das atividades centrais na RMGV.

Figura 62: Distribuição espacial das atividades centrais na RMGV



Fonte: IJSN, 2018.

Para o IJSN (2018) a área central agrupa as principais atividades de comércio, serviços, de gestão pública, além dos terminais de transporte, possuindo melhores condições de acessibilidade, devido a infraestrutura de transportes ali implantada, imóveis mais valorizados e também por força simbólica. Outra característica das áreas centrais é a oferta de emprego, pois tendem a "[...] concentrar a maioria dos postos de trabalho, sobretudo nos setores de comércio e serviços" (IJSN, 2018, p. 93).

Mais uma vez, analisando o mapa é possível observar que a maior concentração de atividades centrais fica na parte insular de Vitória, nas proximidades com o Centro da capital, e se estende pelas principais vias até os bairros de Bento Ferreira, Enseada do Suá e Praia do Canto.

Também aponta para um acúmulo acentuado de atividades centrais na região central de Vila Velha e Praia da Costa, seguindo pelas avenidas Antônio Gil Veloso e Hugo Musso e pela rodovia do Sol (ES-060). Ainda em Vila Velha, há concentração ao longo da Av. Carlos Lindemberg, até a divisa com Vitória e Cariacica.

Em Cariacica esta centralização ficou próxima do eixo da BR 262, com destaque para os bairros Campo Grande, Itacibá e Jardim América.

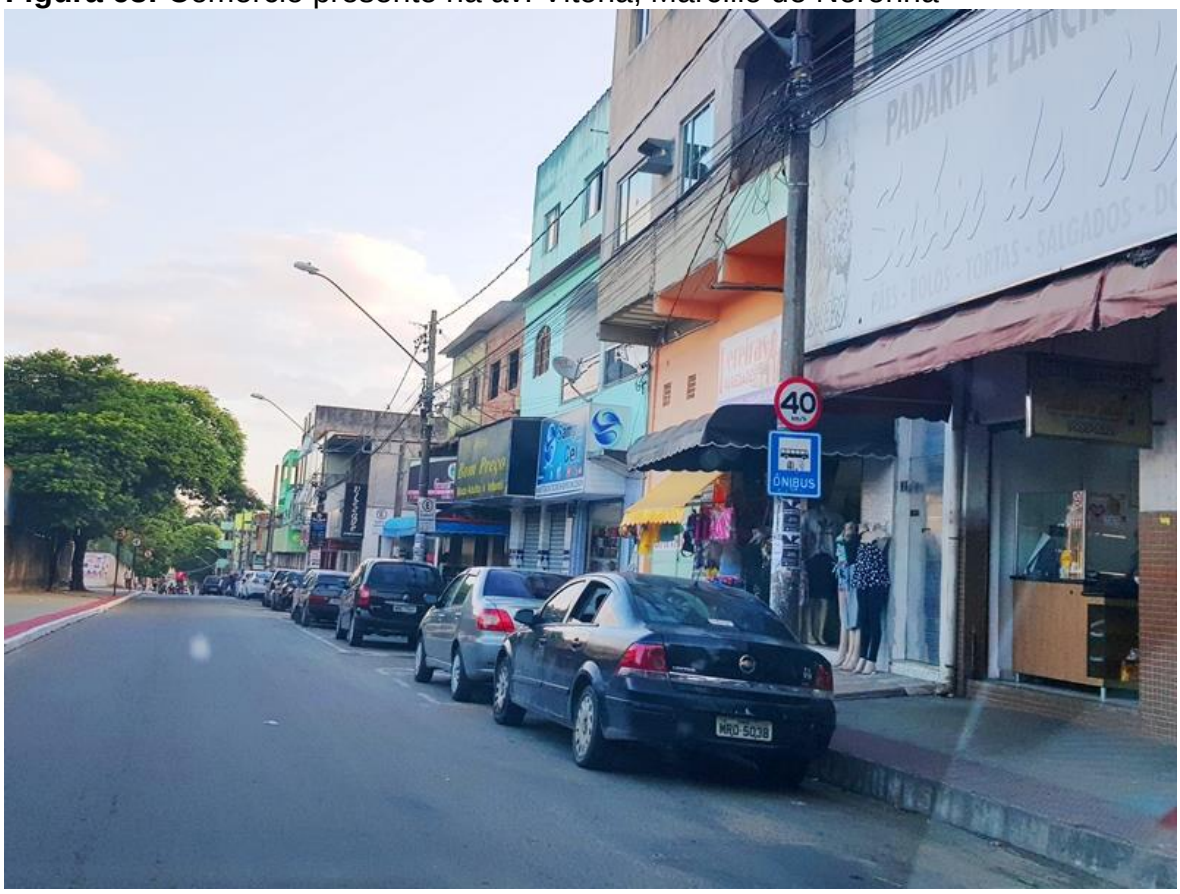
Em Serra, observa-se que as concentrações foram mais espaçadas, próxima a sede do município e aos terminais rodoviários urbanos, em Carapina, Laranjeiras e Jacaraípe. Cabendo destaque para a força de atração que os terminais exercem em todos os municípios que estão implantados.

Em Guarapari, houve maior aglomeração de atividades centrais próximo ao centro do município, na faixa litorânea.

Já em Fundão e Viana, a concentração é modesta, se limitando ao centro sede de cada município.

Viana, contudo, possui uma forte centralidade no bairro de Marcílio de Noronha (mesmo que não tenha sido representado no mapa do IJSN), devido ao grande número de comércios e serviços presentes na rua Espírito Santo e na avenida Vitória (figura 63), além da Avenida Piracicaba, principais vias do bairro, além da acessibilidade fornecida pelo transporte público intermunicipal, sendo também o bairro mais populoso no município.

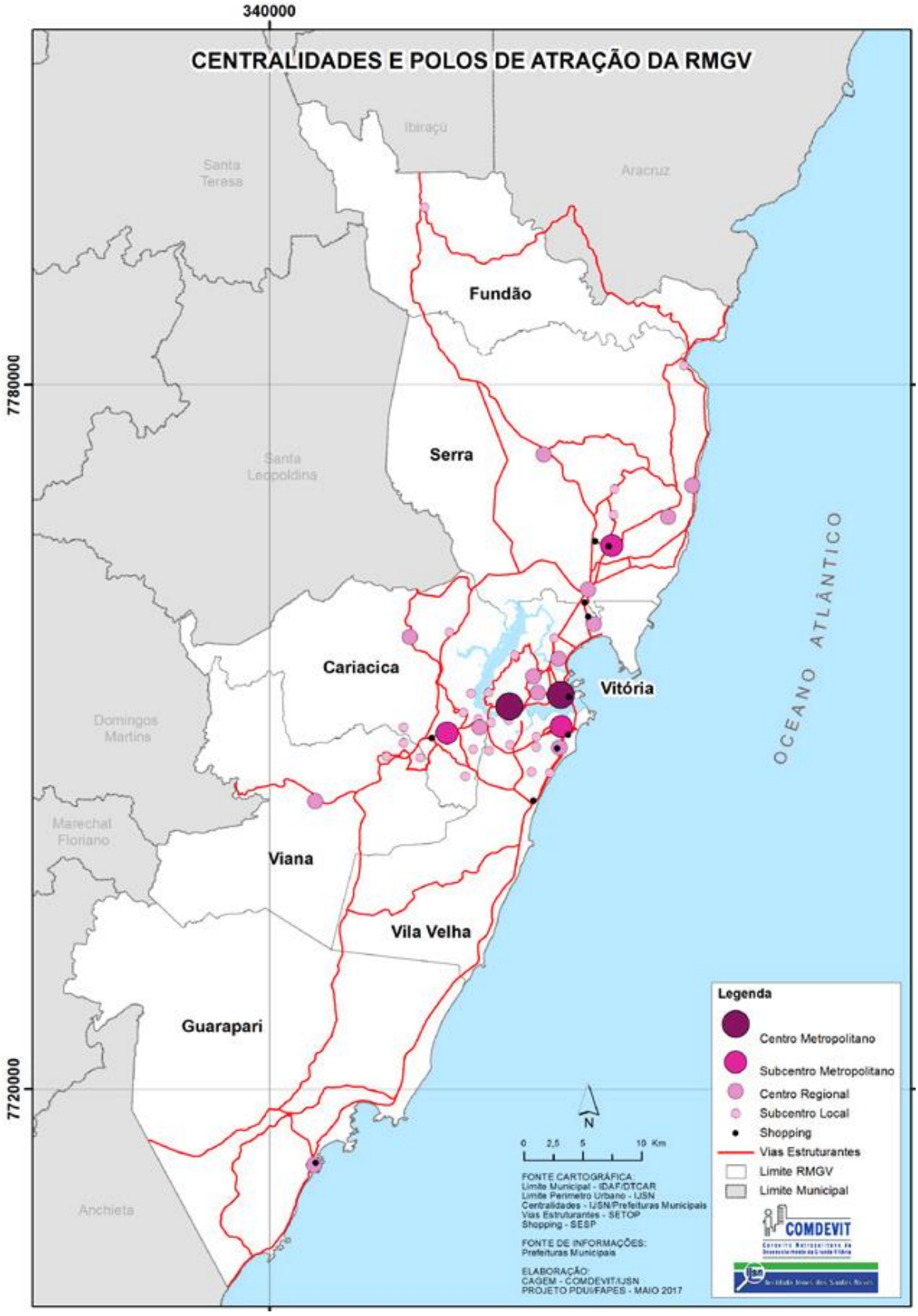
Figura 63: Comercio presente na av. Vitória, Marcílio de Noronha



Fonte: Acervo pessoal do autor. Data: 27 dez. 2019.

Na figura anterior, é possível observar uma grande concentração de comércio que ocorre em uma das principais vias do bairro de Marcílio de Noronha, onde também se localizam escolas e outros serviços públicos. Reforça a afirmação de que, além do bairro Centro, reconhecido como centro regional, ainda são considerados os bairros Marcílio de Noronha, Vila Bethânia e Canaã como subcentros locais, apresentados na figura 64, a seguir.

Figura 64: Centralidades e polos de atração na RMGV



Fonte: IJSN, 2018.

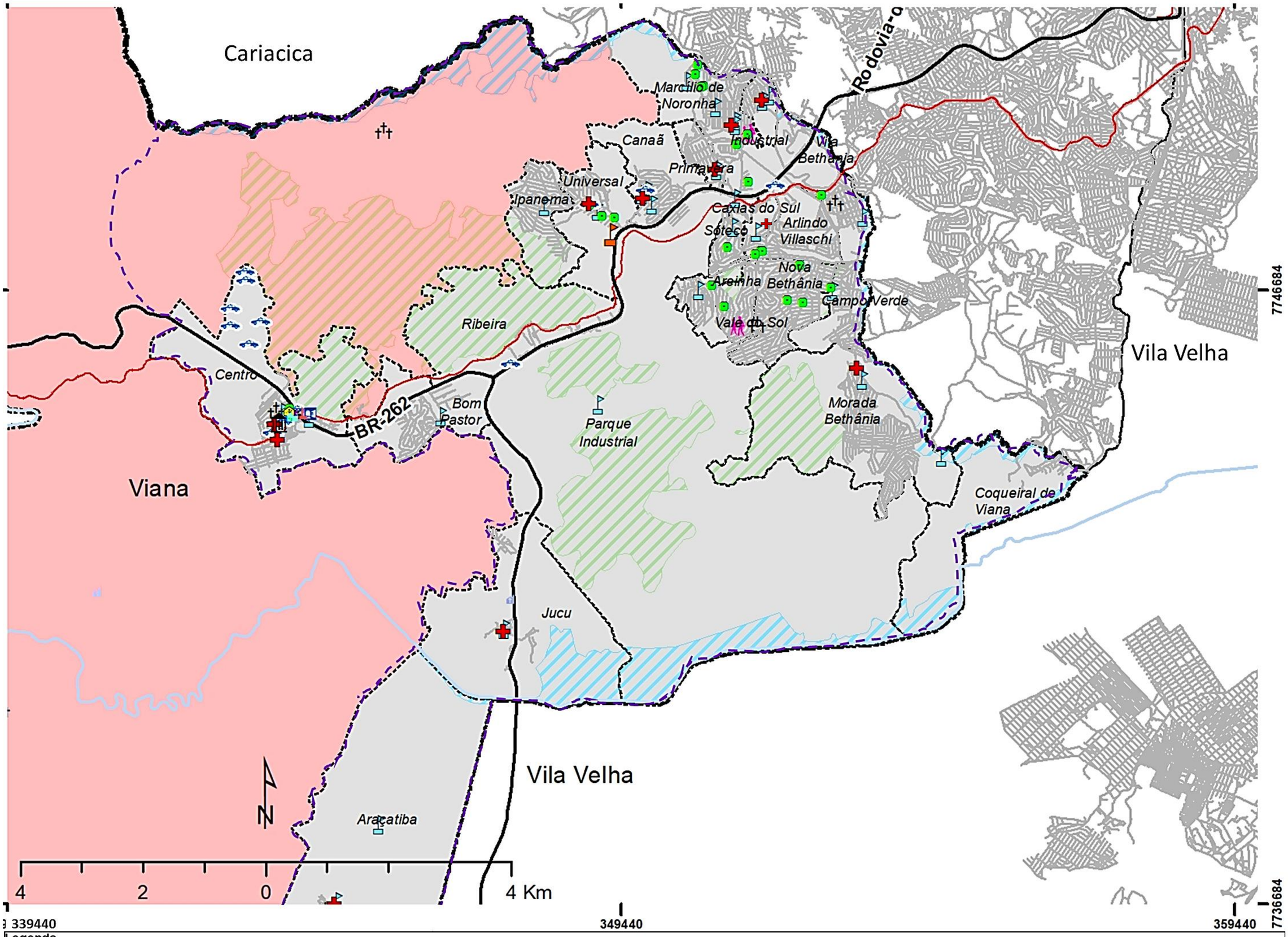
A figura anterior evidencia a predominância do município de Vitória, como capital, apresentando dois centros com importância metropolitana, um localizado na região

central e outro na região de Enseada do Suá. Nos municípios de Vila Velha, Serra e Cariacica existem áreas caracterizadas como subcentros metropolitanos.

A concentração das centralidades mais importantes em Vitória e nos municípios limítrofes, expressa o modo como o Estado promoveu o maior desenvolvimento nestas regiões, com maiores investimentos em infraestrutura e equipamentos ao longo das décadas passadas.

Em Viana, as distribuições de equipamentos existentes podem ser observadas no mapa 04. Nele foram destacados os equipamentos tais como praças, postos de segurança, unidades de saúde, estabelecimentos de ensino, cemitérios, pontos turísticos, entre outros.

Mapa 04: Espacialização dos Equipamentos e serviços públicos existentes no município de Viana-ES



Legenda

- Igreja Nossa Senhora de Belém (Ruínas)
- Biblioteca Municipal
- Casa da Cultura
- Estação Ferroviária
- Galeria de Arte Casarão
- Igreja Nossa Senhora Aparecida
- Igreja Nossa Senhora da Ajuda
- Igreja Nossa Senhora da Conceição
- Locomotiva
- Ministério Público
- Teatro Municipal Luiz Rodrigues Siqueira
- Unidades de Saúde
- Praças
- Segurança
- Viana
- Estabelecimentos de Ensino
- Instituto Federal do Espírito Santo - IFES
- Cemitério
- Rio Jucu
- Rodovias BR101/262
- Trecho Ferroviário
- Arruamento
- Zona Especial de Interesse Ambiental-01
- Zona Especial de Interesse Ambiental-02
- Perímetro Urbano
- Limite de Bairros
- Limite do município de Viana
- Demais muncípios da RMGV
- Limites Municipais - ES

Fonte: Base de dados IJSN (2010). Elaborado pelo autor. Datum: Sirgas 2000 – 24 S.

A maior concentração de equipamentos pode ser observada no bairro Centro, um dos bairros que apresentam as melhores médias salariais no município, também cabe destaque para a forte presença de equipamentos de segurança, uma vez que existe ali o complexo penitenciário. Em contrapartida, o bairro Ribeira, que também foi classificado como de alta renda (salários superiores a dois SM per capita) apresenta baixíssima oferta de equipamentos.

Marcílio de Noronha, bairro ocupado, em sua maioria, pela classe média (0,5 a 2 SM) aparece como um dos melhores em oferta de equipamentos, com praças, serviços de saúde, e estabelecimentos de ensino.

A região de Caxias do Sul, Areinha, Soteco e Vale do Sol, apresentam uma boa concentração de praças, contudo é possível perceber que a região carece de serviços de ensino, segurança e atenção à saúde.

Nos bairros Morada Bethânia e Coqueiral de Viana os equipamentos e serviços são escassos, dificultando a acessibilidade da população de menor renda aos serviços básicos, principalmente para a população residente em Coqueiral de Viana, que necessitam percorrer maiores distâncias para ter acesso aos equipamentos.

Cabe salientar que estas áreas, foram loteadas desde as décadas de 1970 e 1980, portanto não foram observadas as exigências da lei 6.766/79, o que acarretou uma baixa oferta de equipamentos e serviços públicos, trazendo assim ônus para o Estado. A escassez de equipamentos, serviços e infraestrutura básica pode ter sido o principal motivo de estas áreas ainda permanecerem pouco ocupadas (figura 65). Loteamentos com mais de 40 anos que guardam ainda características rurais.

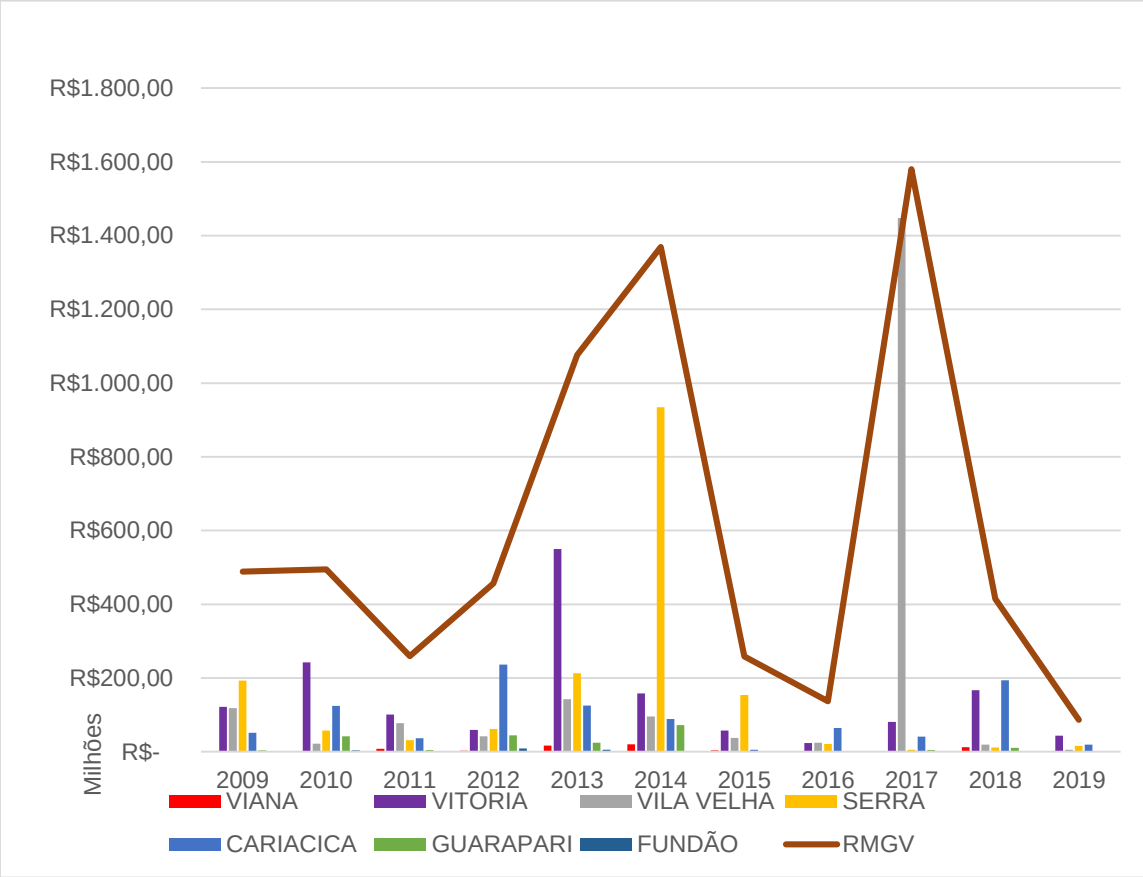
Figura 65: Ocupação rarefeita em Morada Bethânia e Coqueiral de Viana

Fonte: Google Earth (2019). Disponível em :<google.com/maps/@-20.395679,-40.3970909,2796m/data=!3m1!1e3> Acesso em: 29 dez. 2019.

O Estado possui papel primordial na gestão do território e na tarefa de mitigar as mazelas ocasionadas pelas diferenciações espaciais promovidas em tempos pretéritos.

Analisando a ação do Estado em investir recursos públicos na RMGV, entre o período de 2009 e 2019, percebe-se mais uma vez a predominância dos municípios de Vitória, Vila Velha e Serra (gráfico 02)

Gráfico 02: Obras contratadas por município da RMVG entre 2009 e 2019[18]



Fonte: Portal da transparência, Governo do estado do Espírito Santo. Disponível em: <https://transparencia.es.gov.br/Mapas> Acesso em: 29 dez. 2019. Adaptado pelo autor.

O Gráfico 02 apresenta os valores de obras contratadas pelos municípios na RMGV. É possível observar a pequena participação do município de Viana nas receitas da RMGV referentes às obras. Cabe destaque o município de Vitória no ano de 2013, com contratos chegando perto dos 600 milhões de reais, para Vila Velha no ano de 2014, atingindo quase 1 bilhão, e para o município de Serra, que no ano de 2017 celebrou contratos para obras na importância de mais de 1 bilhão e 400 milhões de reais. Cariacica teve uma maior participação nos anos de 2012 e 2018, quando atingiu a marca próximo a 200 milhões de reais em contratos.

Mais uma vez, o que se observa é a supremacia que a capital, e os dois municípios mais populosos da RMGV, Serra e Vila Velha, exercem sobre os demais no quesito investimentos públicos.

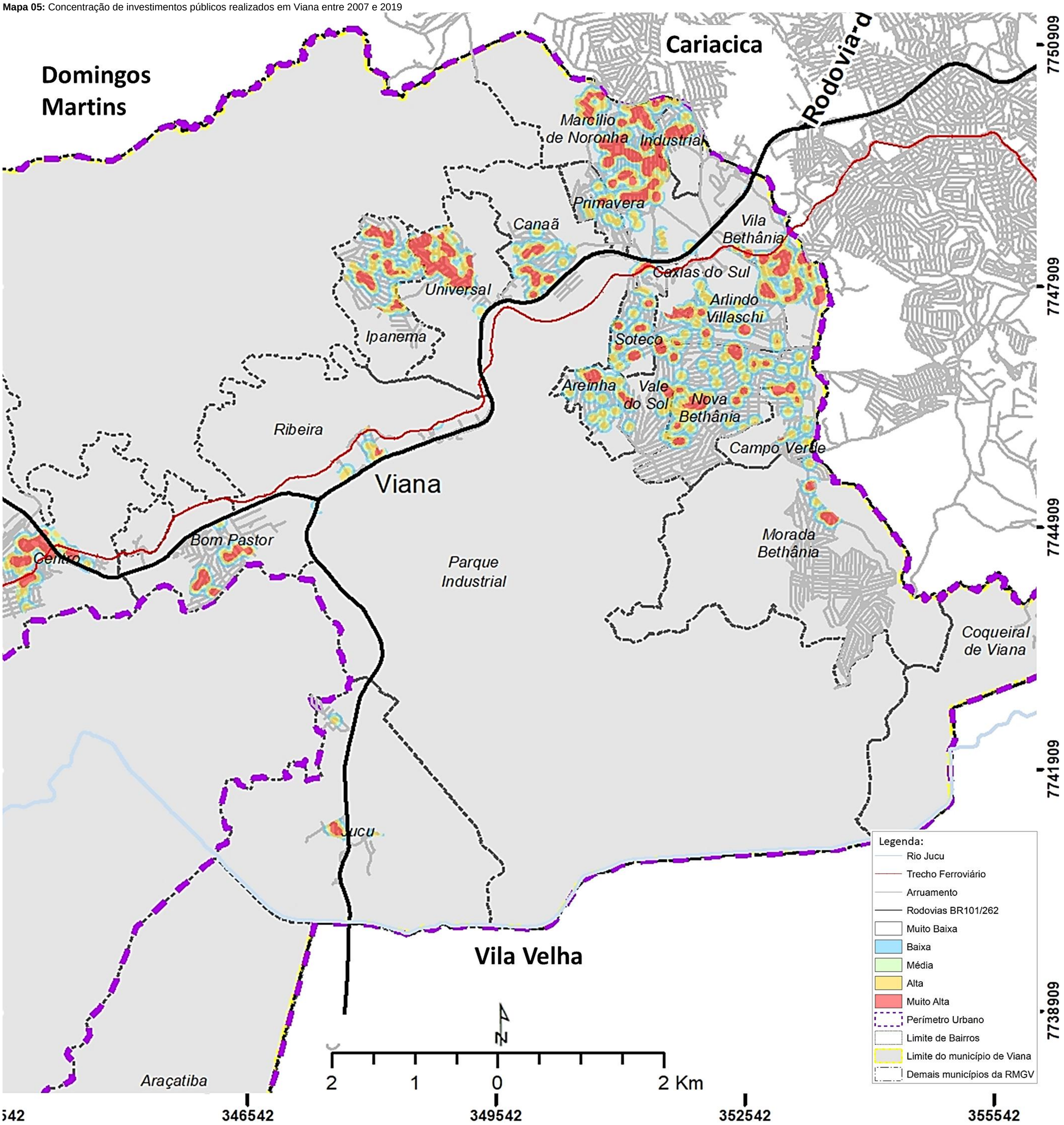
[18] Limite temporal disponível no site, não compreendendo os anos de 2007 e 2008, anos iniciais do PAC.

Na escala municipal, os investimentos que ocorreram no município de Viana, entre os anos de 2007 e 2019 podem ser observados no mapa 05. A atenção vai para a ação do Estado – na escala municipal, estadual e federal –, quando o mesmo é responsável pela igualdade de distribuição de equipamentos à população, diminuindo as diferenças espaciais e mitigando processos de segregação que possam originar ou se acentuar devido a tais diferenças.

Por mais que o processo de segregação socioespacial seja reflexo de ações da sociedade (SPOSITO, 2013), o Estado é o promotor de infraestrutura, equipamentos públicos e serviços, que tendem a diferenciar os espaços e causar distintas percepções por parte da sociedade. O modo como o Estado concentra investimentos ou os distribui muito tem a ver com o poder da elite que se reflete na política e na tomada de decisões, promovendo alterações no espaço urbano que beneficiem uma pequena parcela da população.

Em Viana, a principal particularidade está no fato de que não é um município que abriga uma parcela considerável de população de alta renda na RMGV, ao contrário, ainda pode ser considerado, pelo posicionamento geográfico em relação à capital, como periferia da periferia, tendo Cariacica como periferia imediata de Vitória, implicando em um distanciamento de Viana para com as ações do Estado no atendimento dos anseios da classe dominante. Esse distanciamento geográfico também implicou, ao longo do tempo, em um distanciamento de interesses políticos, que faz ampliar a capacidade de percepção das diferenças de renda entre as classes, que se torna escandalosa quando é analisada em relação à toda RMGV.

Mapa 05: Concentração de investimentos públicos realizados em Viana entre 2007 e 2019



Fonte: Portal da transparência, Governo do estado do Espírito Santo. Disponível em: <https://transparencia.es.gov.br/Mapas>. Portal da Transparência do Plano Municipal de Obras da PMV. Disponível em: < http://www.viana.es.gov.br/site/guiadeservicos/busca/12/PMO%20Transpar%C3%AAncia> Acesso em: 29 dez. 2019. Adaptado pelo autor. Datum Sirgas 2000 -24- S. Mapa kernel com raio de 100m

No mapa anterior, os locais onde ocorreram obras de infraestrutura e construção de equipamentos públicos foram espacializados. Todas as obras receberam o peso igual, pois a finalidade é compreender a concentração das tais obras, e não o valor empregado em cada uma. Entende-se que uma obra de pavimentação asfáltica é consideravelmente mais cara que uma edificação de um posto de saúde ou uma escola. Contudo para análise das ações do Estado privilegiando determinadas localidades em detrimento de outra, optou-se por classificar cada obra com valor unitário.

Analisando o mapa é possível perceber que houve uma grande concentração de investimentos públicos nos bairros de Marcílio de Noronha e Industrial, ficando menos concentrado no bairro Primavera.

Nos bairros de Universal e Ipanema, onde há a demarcação de aglomerados subnormais em quase toda a extensão, além de serem ocupados, predominantemente pela classe baixa e média baixa (até 1 SM per capita), há uma concentração considerável de investimentos, com maior presença em Universal, e mais rarefeito em Ipanema.

Quanto às duas localidades que apresentam os maiores rendimentos médios, Centro e Ribeira, se pode perceber uma inconstância. O bairro Centro, que já concentra o maior número e diversidade de equipamentos públicos, também recebeu um considerável número de investimentos, que se apresentaram com concentração alta na região. Já Ribeira, mesmo possuindo pouquíssimos equipamentos, foi um dos bairros com menor concentração de investimentos. Tal fato permite refletir se a população não possui força política para atrair investimentos, ou se por causa de demandas com maior prioridade, a localidade não é atendida, ou ainda se a “elite” que lá reside possui acesso a serviços privados e não demanda por serviços públicos, e dessa maneira, controla o uso daquele espaço. Na escala de estudo aqui adotada não seria possível abranger tamanha discussão, cabendo estudos posteriores.

Os bairros de Caxias do Sul, Soteco, Areinha e Vale do Sol, que também estão delimitadas como aglomerados subnormais, apresentam altos índices de

concentração de investimentos, contudo de modo intercalado, pois representam uma considerável extensão de terras do território municipal.

Nova Bethânia, Campo Verde e Morada Bethânia, que em sua maioria abrigam a população com rendimento médio de até 0,5 SM per capita, receberam poucos investimentos. Mostra-se uma alta aglomeração em Nova Bethânia, mas com grandes intervalos entre elas. Em Morada Bethânia, que é um bairro com carência de equipamentos, a concentração foi bastante rarefeita, localizada próximo ao limite com o bairro de Campo Verde. Indicando uma distribuição de modo desigual no território.

Mesmo com boa distribuição dos investimentos públicos em Viana, as diferenças entre as classes sociais e seu arranjo espacial ainda se expressam no município, mesmo que essas diferenças sejam percebidas de maneira sutil. Talvez como resquícios de um passado onde as legislações eram menos exigentes no que tange aos loteamentos, ou até mesmo pela falha nas ações de fiscalizações dos órgãos responsáveis para implantação dos mesmos.

As ocupações irregulares e as ilegais são um entrave na vida dos citadinos vianenses, pois o direito à propriedade não é garantido aos mesmos em forma de lei.

A PMV, por meio da lei Nº 3.036, de 29 de agosto de 2019, que instituiu o Programa Municipal de Regularização Fundiária, iniciou trabalhos para amenizar essa diferença social e entregar aos moradores os documentos de propriedade de seus imóveis. O trabalho foi iniciado pelo bairro Vila Bethânia, contudo ainda são muitos os loteamentos que se encontram em condições irregulares.

As ações tomadas pelo Estado vêm promovendo melhorias no espaço urbano, e diminuindo, em alguns casos, as diferenças sociais existentes na cidade de Viana. O que se pode concluir é que, na escala municipal, de modo geral, a distribuição dos investimentos realizados pelo Estado ao longo de pouco mais de uma década, foram orientados, em sua maioria, a minimizar as carências de equipamentos e serviços públicos em cada bairro.

Evidentemente que os bairros que dispunham de maior número de equipamentos e serviços públicos, Centro e Marcílio de Noronha, foram o que mais concentraram investimentos no período analisado, reforçando o conceito de causação circular (FONSECA, 2017), que privilegia determinadas áreas da cidade.

Em verdade, se na escala municipal os investimentos são distribuídos de modo compensatório, o mesmo não acontece na escala metropolitana.

Há uma diferença exorbitante entre a oferta de equipamentos nos municípios de Vitória, Vila Velha, Serra e Cariacica, em relação a Fundão, Guarapari e Viana. E mais do que isso, além de ocorrer uma forte concentração de renda nos três primeiros municípios citados, ainda são eles que canalizam as maiores quantidades de recursos para investimentos em obras na RMGV.

Na escala municipal, em Viana, um dos papeis legais do Estado tem sido o de minimizar as diferenças socioespaciais, porém quando as diferenças são levadas à escala da RMGV, o que se observa é um acirramento das diferenças entre os municípios mais populosos e com melhores infraestrutura e oferta de equipamentos, dos municípios com menor contingente populacional e menos equipamentos.

Ainda é cedo para se avaliar, devido à precocidade do PDUI e seus planos de ações, os efeitos de suas políticas públicas para promover equidade entre os municípios, e assim pensar em uma RM com menores diferenças socioespaciais. Ou pensar em um futuro onde a gestão da RMGV seja, de fato, pensada e executada de maneira integrada, com novos planos e novas ações que equilibrem as condições de existência dos cidadãos metropolitanos, e quem sabe remover as escaras deixadas por uma urbanização desigual.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A ação do Estado na consolidação do espaço urbano sempre se deu de maneira desigual ao longo da história de ocupação do município de Viana.

Se no final do século XIX e início do XX, a história do município ficou marcada por diminuição de território e população, por meio de emancipações de novos municípios, é na história mais recente, pós década de 1950, e principalmente a partir da década de 1970, que se consolida as desigualdades espaciais no município.

Investimentos maciços no setor industrial, concentrados na região portuária de Vitória atraíram para aquela região a maior parte da mão de obra. O aumento da população demandou naquela região por melhorias em infraestrutura, que foram se acumulando ao longo das décadas de 1970, 80, 90 e 2000.

Viana, na década de 1970 já contava com algumas fábricas de considerável importância para a Grande Vitória, mas, diferente do observado nos municípios no entorno da capital, o crescimento populacional foi menos acelerado.

A ocupação efetiva do território se deu, muitas vezes, em loteamentos ilegais, sem qualquer infraestrutura por trabalhadores e migrantes que buscavam moradias que pudessem custear. Era a alternativa de sobrevivência e reprodução da massa trabalhadora na cidade do capital.

Mesmo com diversos loteamentos sendo lançados no município, o que o caracteriza até a atualidade são as grandes porções de terras vazias. A baixa ocupação do território passou a ser revertida a partir da década de 2000.

Novas legislações, investimentos em infraestrutura e equipamentos fizeram de Viana um local atrativo para o mercado imobiliário. Interessado nas recentes intervenções do Estado no município, e na possibilidade de ampliar os lucros pela renda da terra, foram lançados produtos imobiliários de habitação, em condomínio fechado, além de comércio/serviços.

Tais ações induziram novos produtos imobiliários, mas também criaram novas relações sociais, salientando a segregação socioespacial, tão latente nas cidades brasileiras.

Tal fato evidencia a influência que o poder público tem, por intermédio de determinações legais ou pelas escolhas de locais que recebem investimentos, em causar e acentuar a segregação socioespacial já instaurada.

Se as diferenças socioespaciais são ainda sutis, devido à pequena diferença de renda, o que se revela de fato é uma força embrionária que aos poucos molda o espaço urbano, em favor do capital e do individualismo, em um arranjo dinâmico de classes sociais que tende a homogeneização.

O que já é realidade nos municípios mais populosos da RMGV, tende a se revelar como verdade absoluta também em Viana. Expressão maior que se tem desse fato é que já existem diferenciações nas gestões integradas dos municípios, e assim, do espaço, e da sociedade que o constrói.

Quando há concentração de investimentos em um município de uma região metropolitana, há a escassez de recursos em outros, uma vez que os recursos são limitados. Se isto acontece repetidas vezes, as diferenças socioespaciais vão se agravando, mostrando o posicionamento do Estado como promotor da segregação.

A realidade da RMGV não se distancia das demais regiões metropolitanas brasileiras, onde a classe dominante exerce maior poder político, principalmente no que tange a tomadas de decisões quanto a locação de investimentos públicos, sempre com objetivos claros de obter ganho de capital na manipulação das ações do Estado.

Ora, o Estado é reflexo da sociedade, da sociedade capitalista tão desigual que transforma o direito à moradia e acesso a bens e serviços um privilégio de poucos.

Estudar as relações sociais nas cidades brasileiras significa se deparar constantemente com as relações conflituosas dos distintos interesses de classes. É na cidade do capital onde tais conflitos se agravam, acirrando a disputa por localizações privilegiadas, dificultando o acesso a oportunidades.

Ao longo deste estudo, o que ficou claro é que por mais distintas que sejam as cidades brasileiras e as regiões metropolitanas, os processos espaciais se confirmam quase que como uma lei da física. Por menores que sejam as diferenças

entre as classes e por menores que sejam as escalas, as dinâmicas que modelam o urbano são geralmente semelhantes.

Levando para a escala municipal, o Estado tem poder para promover espaços socialmente justos, contudo, abre mão do mesmo, quando é direcionado pelo poder político da classe dominante, investindo em melhorias em áreas já valorizadas, ampliando assim o lucro desta classe. Fato que pôde ser constatado no município de Viana.

Na escala metropolitana, a ação do Estado deveria ser a de corrigir desequilíbrios anteriormente existentes, contudo o que se observou, ao longo do estudo, foi a afirmação mais uma vez do papel que o poder público tem em promover e evidenciar a segregação socioespacial.

Os resultados apresentados confirmam tais afirmações e comprovam que as localizações dos investimentos públicos, em Viana e na RMGV, estão diretamente ligadas à distribuição das classes sociais, tornando evidente que os mesmos são orientados pela classe dominante, que se beneficia dos novos investimentos para aumentarem os lucros com a renda da terra.

Analisando o perfil social na RMGV e a concentração de atividades centrais, junto com o rendimento médio salarial, nota-se uma predominância de investimentos nos três municípios que já concentram melhor infraestrutura, que por ventura receberam maior investimento em produtos imobiliários ao longo do período analisado. Isto faz aumentar os abismos sociais que separam as classes na RMGV.

Muito se avançou em políticas públicas a respeito das cidades. Desde a conquista do Estatuto da Cidade, o Ministério das Cidades e o Estatuto da Metrópole, contudo, novos tempos se apresentam na política nacional, onde discussões sobre o planejamento urbano, mais do que nunca, devem ser feitas de modo a minimizar os efeitos da política neoliberal que ronda a sociedade brasileira.

O futuro reserva novas atitudes do Estado em relação às cidades, centro de reprodução e consumo do capital, elas apresentam potencialidades distintas que requerem atenções também diferenciadas. O Estado pode assumir um posicionamento que tenderá a estagnação, se curvando ainda mais aos anseios da

classe dominante, ou, na utopia do otimismo, se posicionará de modo a agir com equidade para, enfim, exterminar o abismo social existente nas cidades brasileiras, que separa as classes sociais, condiciona lugares, e oprime pessoas, como nós mesmos, cidadãos.

Notou-se no decorrer desta dissertação, que são diversas as ferramentas de exclusão quanto aos processos de segregação socioespacial das cidades brasileiras. Contudo, a título de conclusão, cabe relembrar o geógrafo brasileiro Milton Santos, ao dizer que os processos de urbanização no Brasil não são processos de exclusão, e sim de “inclusão perversa”, portanto são processos estruturais na formação da cidade capitalista ocidental.

Este trabalho foi finalizado durante expansão da pandemia do Covid-19. Ainda não se mensura a real influência que a pandemia implicará diretamente na economia e nas dinâmicas das cidades. As relações sociais foram alteradas, assim como os hábitos de consumo de mercadorias, de cultura, de educação e conhecimento em todo o mundo. Foram alteradas também as relações do homem com a cidade, promovendo um esvaziamento dos espaços públicos, onde estes locais passaram a ser vigiados não para serem utilizados com maior segurança, mas para que os mesmos não sejam apropriados pelos cidadãos.

Ao longo da história da economia capitalista, podem ser observados períodos de crise de um modo recorrente, que sempre impactaram, principalmente as camadas populares, agravando ainda mais os problemas sociais, promovendo aumento do desemprego e subempregos, aumentando os abismos sociais pela concentração de renda, causando piora nas condições de vida.

As dúvidas sobre o futuro das cidades, causado pela pandemia do Covid-19, surgem após pouco mais de uma década de crescimento econômico, mesmo modesto, que sucedeu a crise financeira de 2008. No Brasil, os programas sociais que impactaram positivamente a estrutura social do país com distribuição de renda que ocorreram na década de 2010, serão afetados negativamente pela retração da economia, mas também por ideias neoliberais de uma política com tendências autoritarista que aos poucos vem se instalando no governo brasileiro. O futuro ainda incerto promete alterações sociais, culturais e econômicas.

Uma crise desigual, não pode ser percebida da mesma forma pela população. De um lado, a pequena parte da população, concentradora de renda, com acesso a água tratada, alimentação saudável, em lares salubres e bem equipados e contando ainda com saúde privada, e de outro, a grande massa trabalhadora que se espreme em pequenos cubículos nas favelas e periferias (DAVIS, 2020), inclusive das cidades brasileiras, sem infraestrutura básica, acesso a alimentação e tendo de contar com o sistema de saúde pública, já bastante saturado.

É certo que desde a grande metrópole brasileira, São Paulo, até o menor dos municípios, todos serão afetados pela crise causada pela pandemia. Assim sendo, o crescimento observado em Viana será também afetado por esta pandemia, que não respeita limites políticos administrativos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABE, A. T. Grande Vitória, ES: crescimento e metropolização. Tese de doutorado – Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo – USP, 1999.

ABREU, C.; MARTINS, J. B.; VASCONCELLOS, J. G. M. Vitória: trajetórias de uma cidade. Vitória:Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo, 1993.

ALVES, Glória da Anunciação. As centralidades periféricas: da segregação socioespacial ao direito à cidade. In: CARLOS, A. F. A.; SANTOS, C. S.; ALVAREZ, I. P. (orgs.). Geografia urbana crítica: teoria e método. São Paulo: Contexto 2018. 160 p.

BAENINGER, Rosana. (2004). Interiorização da migração em São Paulo: novas territorialidades e novos desafios teóricos. Disponível em: http://www.abep.org.br/publicacoes/index.php/anais/article/download/1282/1246. Acesso em: 24/06/2018.

BALESTRERO, H. L. Obra completa, V.1: Subsídios para o estudo da geografia e da história do município de Viana – 2. Ed. Viana - ES: Ed. JEP Gráfica, 2012. 300 p.

_____. Obra completa, V.2: O povoamento do Espirito Santo: A marcha da penetração do território – 2. Ed. Viana - ES: Ed. JEP Gráfica, 2012. 314 p

_____. Obra completa, V.3: A Obra dos jesuítas no Espírito Santo: Sinopse Histórica – 2. Ed. Viana - ES: Ed. JEP Gráfica, 2012. 172 p.

BOECHAT, Cássio Arruda. O colono que virou suco: terra, trabalho, Estado e capital na modernização da citricultura paulista. Tese de doutorado – Programa de Pós-graduação de Geografia Humana da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – USP, São Paulo, 2013, 567p.

BOTELHO, A. O Urbano em Fragmentos: a produção do espaço e da moradia pelas práticas do setor imobiliário. São Paulo: Annablume: FAPESP, 2007.

BRASIL. Lei Nº 6.766 de 19 de Dezembro de 1979: Parcelamento do Solo Urbano. Disponível em: .< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6766.htm>. Acesso em:15 de out. de 2018.

_____. Lei Nº 10.257, de 10 de julho de 2001, institui o Estatuto da Cidade. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm>. Acesso em: 15 de out. de 2018.

_____. Lei Nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, institui o Estatuto da Metrópole. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm>. Acesso em: 15 de out. de 2018.

BRITO, Fausto; SOUZA, Joseane de. Expansão urbana nas grandes metrópoles: o significado das migrações intrametropolitanas e da mobilidade pendular na reprodução da pobreza. São Paulo Perspec., São Paulo , v. 19, n. 4, p. 48-63, Dez.

2005. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392005000400003&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 16 jun. 2019.

CALDEIRA, T. P. do R. Cidade dos muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Ed. 34; Edusp, 2000. 400 p.

CAMPOS JÚNIOR, Carlos Teixeira de. A construção da cidade: formas de produção imobiliária em Vitória. Vitória: Flor & Cultura, 2002. 161p. il. map.

CAMPOS, M. M., FIM, M. Processos Territoriais e Paisagem: Porto na Cidade de Vitoria (ES/Brasil). Cadernos de Pós-Graduacao em Arquitetura e Urbanismo, v. 17, n. 1, jan./jul. 2017. Disponível em: < http://editorarevistas.mackenzie.br/index.php/cpgau/article/download/2017.1%20Campos/6581/>. Acesso em: 25 de janeiro de 2019.

CAMPOS, M. M. Vazios operativos da cidade: Territórios interurbanos na Grande Vitória (ES). Tese de doutorado em Comunicação e Semiótica, Programa de Estudos Pós-graduados e Comunicação e Semiótica, Pontífica Universidade Católica de são Paulo, São Paulo, 2004.

CARLOS, A. F. A. A privação do urbano e o “Direito à Cidade” em Henri Lefebvre. In: CARLOS, A. F. A.; ALVES, G.; PADUA, R. F. (orgs.). Justiça espacial e o direito à cidade. São Paulo: Contexto, 2017. 192 p.

CARLOS, A. F. A. (org.). A reprodução do espaço urbano como momento de acumulação capitalista. In: Crise urbana. São Paulo: Contexto, 2015. 192 p.

CASTIGLIONI, A. H. Mudanças na estrutura demográfica do espírito santo ocorridas durante a segunda metade do século XX. Geografares,Vitória. n. 7. p. 93-109, 2009.

_____. Transição migratória e urbana no estado do Espírito Santo – 1950 a 2010. Caminhos da Geografia: Uberlândia, v.20, n. 72. Dez/2019, p.33-53.

CETURB-GV. No princípio era bonde. Revista CETURB-GV - Uma viagem no tempo, maio 2001. Disponível em: <https://ceturb.es.gov.br/historia>. Acesso em 13 jan. 2019.

COCCO, G.; SILVA, G. Cidades e Portos. Os espaços da globalização. Rio de Janeiro, DP&A Editora, 1999.

CORRÊA, Roberto L. A periferia urbana. GEOSU - Revista do departamento de Geociências (UFSC) nº 2 - ano I, 1986.

_____. Segregação residencial, classes sociais e espaço urbano. In: VASCONCELOS, Pedro Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria. A cidade contemporânea: segregação socioespacial. São Paulo: Contexto, 2013.

_____. O espaço urbano. 4. ed. São Paulo: Ática, 1989.

_____. Região e Organização Espacial. 7ª ed. São Paulo: Editora Ática, 2000. Disponível em: <https://www.academia.edu/6494354/Roberto_Lobato_Corr%C3%AAa_Regi%C3%A3o_e_Organiza%C3%A7%C3%A3o_Espacial>. Acesso em: 21 de maio de 2019.

CUNHA, A. S. A migração na Região Metropolitana de São Paulo e os espaços da mobilidade intrametropolitana – 1980/2010. Tese de doutorado em Demografia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2015.

CUNHA, J. M. P.; STOCO, S.; DOTA, E. M.; NEGREIROS, R.; MIRANDA, Z. A. I. et. al. A mobilidade pendular na Macrometrópole Paulista: diferenciação e complementariedade socioespacial. Caderno Metrópole, São Paulo, v. 15, n. 30, pp. 433-459, jul/dez 2013.

DAVIS, Mike. A crise do coronavírus é um monstro alimentado pelo capitalismo. In: DAVIS, Mike, et al. Coronavirus e a luta de classes. Terra sem Amos: Brasil, 2020. 48p.

DOTA, E. M.; RODRIGUES, R. M.; BARROS, A. M. L.; FERREIRA, F. C. Os dados sobre atividades e ocupação numa perspectiva comparada: Censo Demográfico, PNAD e RAIS. Geografares: Vitória, out/dez. 2018, p. 201-221.

DOTA, E. M.; CAMARGO, D. M. Regionalização, mobilidade pendular e os desafios metropolitanos: o caso da RM de Campinas. Revista Política e Planejamento Regional, Rio de Janeiro, v. 2, n. 1, janeiro/junho 2015, p. 127 a 148.

DUARTE, Maurizete Pimentel Loureiro. A expansão da periferia por conjuntos habitacionais na Região da Grande Vitória (1964-1986). Dissertação –Universidade Federal do Espírito Santo, Centro de Ciências Humanas e Naturais, 2008.

ESPÍRITO SANTO. Plano Estratégico de Logística e de Transportes do Espírito Santo. Vitória, SETOP: 2009. Disponível em: <https://planometropolitano.es.gov.br/referencias>. Acesso em: 10 de jan. de 2019.

_____. Região Metropolitana da Grande Vitória: dinâmica urbana da década de 90. Vitória, 2001. Disponível em: <http://www.ijsn.es.gov.br/ConteudoDigital/20120828_646_rmgvdinamicaurbananadecadade90.pdf>. Acesso em: 29 de maio de 2019.

_____. Lei estadual Nº 5.816, de 22 de dezembro de 1998, versa sobre Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro. Disponível em: < http://www.ciflorestas.com.br/arquivos/lei_lei_5.8161998_1854.pdf>. Acesso em: 10 de jan. de 2019.

_____. Lei complementar Estadual nº 58 de 23 de fevereiro de 1995: Instituição da Região Metropolitana da Grande Vitória. Disponível em: < http://www3.al.es.gov.br/Arquivo/Documents/legislacao/html/LC%2058.html>. Acesso em: 10 de jan. de 2019.

_____. Lei complementar Nº 159, de 8 de julho de 1999, inclui o município de Guarapari na Região Metropolitana da Grande Vitória. Disponível em: <http://www3.al.es.gov.br/Arquivo/Documents/legislacao/html/LEC1591999.html>. Acesso em: 14 de fev. de 2019.

_____. Lei complementar Nº 204, de 21 de jun. de 2001, institui a Região Metropolitana da Grande Vitória com a inclusão do município de Fundão. Disponível em: < http://www3.al.es.gov.br/Arquivo/Documents/legislacao/html/lec2042001.html#a15 >. Acesso em: 14 de fev. de 2019.

_____. Lei estadual Nº 15.177, de 31 de dezembro de 1943, altera o nome do município de Viana, que passa a se chamar Jabaeté. Disponível em: < http://www3.al.es.gov.br/Arquivo/Documents/legislacao/html/Decreto%2015177%20de%201944.pdf>. Acesso em: 12 de out. de 2019.

_____. Lei estadual Nº 779, de 29 de dezembro de 1953, altera o nome do município de Jabaeté para Viana. Disponível em: < http://www3.al.es.gov.br/Arquivo/Documents/legislacao/html/LEI7791953.html>. Acesso em: 12 de out. de 2019.

_____. Lei estadual Nº 10.907, O DE 2018, de 17 de outubro de 2018, considera o município de Viana como “Capital Estadual da Logística”. Disponível em: <http://www3.al.es.gov.br/Arquivo/Documents/legislacao/html/LEI109072018.html >. Acesso em: 14 de fev. de 2019.

_____. Lei complementar nº 872, de 07 de dezembro de 2017, institui o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado – PDUI da Região Metropolitana da Grande Vitória – RMGV. Disponível em: <http://www3.al.es.gov.br/Arquivo/Documents/legislacao/html/lec8722017.html>. Acesso em: 14 de fev. de 2019.

FERREIRA, F. C. A organização do espaço urbano de Serra na Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV-ES). Maringá: Revista Percurso – NEMO, v. 10, n. 1 , p. 23- 50, 2018. Disponível em: <http://periodicos.uem.br/ojs/index.php/Percurso/article/view/49718>. Acesso em: 26 de maio de 2019.

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.

FONSECA, P. R. A localização diferenciada dos investimentos e seu impacto na estruturação socioespacial das cidades à luz da teoria da causação circular. Rio de Janeiro: e-metropolis, nº 28, ano 8, março de 2017. Disponível em: <http://emetropolis.net/artigo/209?name=a-localizacao-diferenciada-dos-investimentos-e-seu-impacto-na-estruturacao-socioespacial-das-cidades-a-luz-da-teoria-da-causacao-circular>. Acesso em: 26 de maio de 2019.

GROSSELLI, R. 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 justiça social e a cidade. São Paulo: Hucitec, 1980.

_____. A produção capitalista do espaço. São Paulo: Annablume, 2005.

HONORATO, J. P.; SILVA, E. R. A. O Estado e a questão portuária na transformação do município de Viana (ES). Anais do XVI Simpósio Nacional de Geografia Urbana. Vitória, v. 1, 2019, p. 3392-3407. Disponível em:< http://www.periodicos.ufes.br/simpurb2019/article/view/26736>. Acesso em: 29 dez. 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Censo Demográfico. Brasil: 2010

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES. Plano de desenvolvimento urbano integrado. Região Metropolitana da Grande Vitória. Diagnóstico Integrado, v.2, Vitória, 2018. 186p.

_____. Plano de desenvolvimento urbano integrado. Região Metropolitana da Grande Vitória. Diagnóstico Integrado, v.4, Vitória, 2018. 122p.

KOWARICK, L. A Espoliação urbana. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

LEFEBVRE, H. A revolução urbana. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999

LENCIONI, S. Reconhecendo metrópoles: território e sociedade. In: SILVA, C. A.; FREIRE, D. G.; OLIVEIRA, F. J. G. (orgs.). Metrópole: governo, sociedade e território. FAPERJ, DP&A: Rio de Janeiro, 2006. cap. 2. p. 41-57.

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

MARICATO, Ermínia. As ideias fora do lugar, e o lugar fora das ideias. In: ARANTES, Otília Beatriz Fiori; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2013.

MARICATO, E. Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana. 3. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008.

MARTINS, José de Souza. O cativeiro da terra. São Paulo: Editora Contexto, 2013 (288p.).

MARTINE, G.; MCGRANAHAN, G. A transição urbana brasileira: trajetória, dificuldades e lições aprendidas. In: Baeninger, Rosana (org.). População e Cidades: subsídios para o planejamento e para as políticas sociais. Campinas: Nepo/Unicamp, Brasília: UNFPA, 2010. 304p.

MEYER, R. M. P.; GROSTEIN, M. D.; BIDERMAN, C. São Paulo metrópole. [S.l: s.n.], 2004..

MIRANDA, Clara Luiza. Dispositivos Territoriais das Redes Mundiais. Tese de doutorado, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC/SP, São Paulo, 2004.

MIRANDA, L. I. B. Planejamento em Áreas de Transição Rural-Urbana: Velhas Novidades em Novos Territórios. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR), v. 11, p. 83-100, 2008. Disponível em: < https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/208>. Acesso em: 23 de agosto de 2019.

NATAL, J. L. A. Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas. Ensaios FEE, Porto Alegre, 1991. Disponível em:https://revistas.fee.tche.br/index.php/ensaios/article/download/1443/1808. Acesso em: 25 jun. 2019.

OJIMA, R.; MARANDOLA JR., E.; PEREIRA, R. H. M.; SILVA, R. B.. O estigma de morar longe da cidade: repensando o consenso sobre as “cidades-dormitório” no Brasil. Cadernos Metrópole, v. 12, n. 24, 2010. Disponível em: <http://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/5896>. Arquivo capturado em: 16 de jun. 2017.

PASSAMANI MARIANO, Fabiene. A Festa do Divino em Viana no século XXI: Memórias afetivas na construção de uma açorianidade capixaba. Tese de doutorado apresentada ao programa de pós-graduação da universidade federal do Espírito Santo. Vitória, 2019.

PEREIRA COSTA, S. A; GIMMLER NETTO, M. M. Fundamentos da morfologia urbana. Belo Horizonte: C/Arte, 2015. 236 p.

RIBEIRO, L. C. de Q. Segregação, acumulação urbana e poder: classes e desigualdades na metrópole do Rio de Janeiro. In: Cadernos IPPUR/UFRJ. Planejamento e Território: ensaios sobre a desigualdade. DP&A: Rio de Janeiro. ago/dez 2001 / jan/jul 2002. cap. 2. p. 79-103.

RÖLKE, H. Raízes da Imigração Alemã: história e cultura alemã no Estado do Espírito Santo. Vitória (ES): Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2016. 624 p.

SANTOS, M. A urbanização brasileira. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2008. 176 p.

_____. O espaço do cidadão. São Paulo, Nobel, 1987.

_____. Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teórico e metodológico da geografia. Hucitec: São Paulo, 1988.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. Laura. O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SILVA, E. R. A.; HONORATO J. P. Terra de passagem: o município de Viana (ES) e sua importância logística na Região Metropolitana da Grande Vitória. Anais do XIII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação em Geografia, 2019. 13p. Disponível em: <https://www.enanpege2019.anpege.ggf.br/resources/anais/8/1562537939_ARQUIVO_TERRADEPASSAGEM-ELENSILVA-07-07-19.pdf>. Acesso em: 15 jan.2020.

SILVA, Letícia Tabachi. A produção de localizações: estruturação territorial da Grande Vitória. Tese de doutorado – Prog. Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo – USP São Paulo, 2014. 235 p.

SINGER, Paul. Economia política da urbanização. 3 ed. São Paulo: Brasiliense, 1976.

_____. Urbanização e desenvolvimento. 1 ed. Belo Horizonte: Autêntica Editora; São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2017. 208 p.

SIQUEIRA, M da P. S. 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>. Arquivo capturado em: 16 de jun. 2017.

_____. Industrialização e empobrecimento urbano: o caso da Grande Vitória, 1950-1980. Vitória: EDUFES, 2001. 182p.

_____. 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.

SPOSITO, E. S. Redes e cidades. São Paulo: UNESP, 2008. 168 p.

SPOSITO, M. E. B. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VASCONCELOS, Pedro Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria. A cidade contemporânea: segregação socioespacial. São Paulo: Contexto, 2013.

SUGAI, Maria inês. Segregação Silenciosa: Investimentos Públicos e Dinâmica Socioespacial na Área Conurbada de Florianópolis (1970-2000). Santa Catarina: UFSC, 2015. 200p.

UMBELINO, G.; BARBIERI, A. Metodologia para a compatibilização de setores censitários e perímetros urbanos entre os censos de 1991, 2000 e 2010. Anais do

XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 2016. 18 p. Disponível em: < http://www.abep.org.br/publicacoes/index.php/anais/article/view/1872> Acesso em: 27 ago. 2019.

VASCONCELOS, Pedro Almeida. Contribuição para o debate sobre processos e formas socioespaciais nas cidades. In: VASCONCELOS, Pedro Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria. A cidade contemporânea: segregação socioespacial. São Paulo: Contexto, 2013.

VASCONCELOS, Pedro Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria. A cidade contemporânea: segregação socioespacial. São Paulo: Contexto, 2013.

VERLI, Caique. **Governo do ES planeja construção de terminal do Transcol em Viana.** Disponível em: < https://www.agazeta.com.br/es/gv/governo-do-es-planeja-construcao-de-terminal-do-transcol-em-viana-0120>. Data da reportagem: 06/01/2020. Acesso em: 15 de jan. de 2020.

VIANA (ES), Prefeitura Municipal. Viana Em Muitos Olhares. Viana, ES: PMV, 2007. 73 p.

_____. Lei Nº 757, de 30 de junho de 1971, considera as zonas urbanas em Viana. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/es/v/viana/lei-ordinaria/1971/76/757/lei-ordinaria-n-757-1971>. Acesso em: 13 de janeiro de 2019.

_____. Lei Nº 1.867 de 18 de dezembro de 2006. Cria o Plano Diretor de Viana.

_____. Lei Nº 2.750 de 09 de outubro de 2015. Altera o Perímetro Urbano do Plano Diretor de Viana e dá outras providências.

_____. Lei Nº 2.829 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 providencias.

_____. Lei Nº 926, de 23 de abril de 1982, altera a delimitação do perímetro urbano no município de Viana. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/es/v/viana/lei-ordinaria/1982/92/926/lei-ordinaria-n-926-1982-altera-a-delimitacao-do-perimetro-urbano-do-municipio-de-viana>. Acesso em: 13 de janeiro de 2019.

_____. Lei Nº 3.036, de 29 de agosto de 2019, institui o Programa Municipal de Regularização Fundiária do Município de Viana e aprova o Plano Municipal de Regularização Fundiária Sustentável, e dá outras providencias. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/es/v/viana/lei-ordinaria/2019/304/3036/lei-ordinaria-n-3036-2019-institui-o-programa-municipal-de-regularizacao-fundiaria-do-municipio-de-viana-e-aprova-o-plano-municipal-de-regularizacao-fundiaria-sustentavel-e-da-outras-providencias?r=p>. Acesso em: 13 de janeiro de 2019.

VAINER, Carlos B. Utopias urbanas e o desafio democrático. Revista paranaense de desenvolvimento. Curitiba, IPARDES, nº 105, 2003.

VILLAÇA, Flávio. As ilusões do Plano Diretor. Livro em arquivo pdf. São Paulo: Edição do autor, 2005. Disponível em: < http://www.planosdiretores.com.br/downloads/ilusaopd.pdf>. Acesso em: 24 de abril de 2018.

VILLAÇA, F. O espaço Intraurbano no Brasil. São Paulo: Estúdio Nobel/ FAPESP/ Lincoln Institute, 2001.

VOLOCHKO, Danilo. Conflitos socioespaciais, socioambientais e representações: dimensões da análise urbana. In: CARLOS, A. F. A.; SANTOS, C. S.; ALVAREZ, I. P. (orgs.). Geografia urbana crítica: teoria e método. São Paulo: Contexto 2018. 160 p.