

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

MINIELI FIM

**ATIVIDADE PORTUÁRIA E PROCESSOS TERRITORIAIS:
UMA ABORDAGEM URBANÍSTICA - GRANDE VITÓRIA (ES)**

**VITÓRIA
2015**

MINIELI FIM

**ATIVIDADE PORTUÁRIA E PROCESSOS TERRITORIAIS:
UMA ABORDAGEM URBANÍSTICA - GRANDE VITÓRIA (ES)**

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 no Território.

Orientador: Prof^a Dr^a Martha Machado Campos.

**VITÓRIA
2015**

Dados Internacionais de Catalogação-na-publicação (CIP)
(Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo, ES, Brasil)

F489a Fim, Minieli, 1988-
Atividade portuária e processos territoriais : uma abordagem
urbanística – Grande Vitória (ES) / Minieli Fim. – 2015.
285 f. : il.

Orientador: Martha Machado Campos.

Coorientador: Flávia Nico Vasconcelos.

Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) –
Universidade Federal do Espírito Santo, Centro de Artes.

1. Áreas portuárias - Vitória (ES). 2. Conflito social. 3.
Cidades e vilas. 4. Planejamento urbano - Vitória (ES). 5. Vitória,
Porto de (Vitória, ES). I. Campos, Martha Machado. II.
Vasconcelos, Flávia Nico. III. Universidade Federal do Espírito
Santo. Centro de Artes. IV. Título.

CDU: 72

MINIELI FIM

"ATIVIDADE PORTUÁRIA E PROCESSOS TERRITORIAIS: UMA
ABORDAGEM URBANÍSTICA - GRANDE VITÓRIA (ES)"

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

Aprovada em 31 de março de 2015.

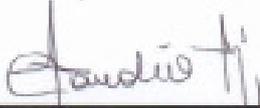
Comissão Examinadora



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



Profa. Dra. Flávia Nico Vasconcelos
(co-orientadora – UVV)



Prof. Dr. Claudio Luiz Zanotelli
(membro externo – PPGAU/UFES)



Profa. Dra. Heliana Comin Vargas
(membro externo – USP)

Aos meus amados pais, Rita Aparecida Gava Fim e Francisco Geraldo Fim.

AGRADECIMENTOS

A Deus, por tudo, sempre.

À minha orientadora Martha Machado Campos, pelas sábias orientações, apoio e parceria ao longo deste processo de crescimento intelectual e pessoal.

À Flávia Vasconcelos, pelo incentivo e esclarecimentos que muito auxiliaram a organização deste trabalho.

Ao Prof. Cláudio Zanotelli, por sua admirável visão crítica, permitindo-me aguçar sobre a compreensão dos fenômenos urbanos.

À Prof^a. Heliana Comim Vargas, pelo valioso parecer no exame de qualificação, contribuindo no direcionamento desta dissertação.

A todos os professores e funcionários do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espírito Santo, pelos ensinamentos e suporte oferecidos ao longo de todo o mestrado. Agradecimento especial a Prof^a. Renata Hermany, pelo constante apoio e incentivo.

Aos funcionários da Codesa e da Receita Federal do Brasil, em particular ao Marcio S. Suzuki e Alexandre Barreto, respectivamente, pela atenção e solicitude.

Aos colegas do Núcleo de Arquitetura e Urbanismo (Nau- Ufes), em especial ao Kaio Bossato, que me auxiliou na elaboração da cartografia apresentada.

Aos colegas da pós-graduação pela amizade e convívio.

Aos meus amigos pela alegria e entendimento de minhas ausências.

Aos meus amados pais, Rita Aparecida Gava Fim e Francisco Geraldo Fim, pelo amor e apoio de sempre.

Ao restante da família, em especial às minhas irmãs, Míria Fim e Milena Gava Fim, pelo incentivo e amizade.

Ao Olavo Maia, pelo amor, companheirismo e compreensão.

Ao Cnpq, pelo apoio financeiro concedido durante a pós-graduação.

A todos, que porventura, não mencionei, que contribuíram em minha carreira acadêmica e no desenvolvimento deste trabalho.

“Assim se redefinem os lugares: como ponto de encontro de interesses longínquos e próximos, mundiais e locais, manifestados segundo uma gama de classificações que está se ampliando e mudando.”

Milton Santos

RESUMO

O fenômeno dos portos na cidade pode ser associado às relações socioeconômicas de ordem temporal e espacial distintas, sempre balizadas por processos globais. As novas tecnologias de informação e comunicação, a partir de 1970, implicaram na multiplicação do transporte marítimo com modificações estruturais no sistema portuário e nas cidades com portos. A adequação dos portos às novas condições produtivas acentua sua desvinculação com a cidade, traduzindo-se em conflitos e impactos ambientais, sociais e culturais. Diante desta problemática, esta pesquisa tem como objetivo analisar os desdobramentos espaço-temporais da atividade portuária nos processos de transformação do território da Grande Vitória, na extensão de seus municípios conurbados (Vitória, Vila Velha, Serra e Cariacica). A metodologia inclui abordagem conceitual acerca da evolução portuária e suas implicações nas cidades; análise empírica do desenvolvimento portuário na Grande Vitória desde a substituição dos antigos cais em Vitória com a criação do Porto de Vitória, até o contexto atual com a interiorização da atividade portuária pelo território. A dissertação contempla abordagem urbanística empírica mediante recortes territoriais e eixos temáticos, referentes às problemáticas acerca do meio ambiente, da expansão do território logístico e dos fluxos portuários. Como resultado, confirmase que a atividade portuária é vetor de modificação permanente do território em estudo, além de alterações em sua dimensão paisagística. Verifica-se ainda no contexto atual a fragmentação econômica do espaço portuário no território, em subespaços produtivos vinculados ao comércio internacional, associada a impactos urbanos e socioambientais. Constata-se, por fim, a importância do (re) fortalecimento dos lugares frente à hegemonia dos imperativos econômicos, na busca de um planejamento territorial relacionado aos interesses do espaço cotidiano.

Palavras-chave: atividade portuária, porto, cidade, território, conflitos urbanos.

ABSTRACT

The harbor phenomenon in the city can be associated to socio economic relationships, in distinct time and space order, always started by global process. The new information and communication technologies, after 1970, brought multiplication in the number of sea transport, with structural modifications in the harbor system and in the cities with harbors. The harbors' adaptation to new productive conditions increases its differences with the city, showing itself as conflicts and problems in environment, society and culture. In front of this problem, this research has the objective of analyzing the time and spacial development of harbor activity in the process of territory transformation in the metropolitan area of Vitoria - in its cities (Vitória, Vila Velha, Serra e Cariacica). The methodology includes conceptual view of the harbor development and its consequences in the cities; analysis of the harbor development in the metropolitan area of Vitoria since the substitution of the old haven in Vitoria with the construction of the Porto de Vitoria, until the actual movement of the harbor activity down the country zone. The essay shows an urban view in front of territorial records, which references to problems in the environment, logistic territorial expansion and harbor's flow. As result, it confirms that harbor activity is an area of permanent modification of the studied territory, besides alterations in its landscapes' dimension. One can see, yet the economic fragmentation of the harbors space in the territory, in smaller productive spaces linked to international market, associated to impacts - urban, social and environmental. In the end, it's reforced the importance of strengthening in the places in front of hegemony in the economics imperatives, in the search of a territorial plan related to daily spaces interests.

Keywords: harbor activity, harbor, city, territory, urban conflicts.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Atuação da empresa Vale em escala global, com atividades dispersas em cinco continentes (países em cinza escuro).....	39
Figura 2: Desenvolvimento do comércio marítimo internacional (milhões de toneladas), 1970-2005.	40
Figura 3: Desenvolvimento do comércio marítimo internacional (milhões de toneladas), 1980-2013.	41
Figura 4: Navio de contêineres.....	46
Figura 5: Terminal de contêineres em Barcelona.....	46
Figura 6: Terminal de contêineres no Porto de Itaguaí, RJ.	48
Figura 7: Porto de Gioia Tauro, Itália.	48
Figura 8: Área retroportuária da empresa Cotia (Terca), em Cariacica (ES).	50
Figura 9: As 20 principais companhias armadoras mundiais de contêineres.....	51
Figura 10: Gráfico da evolução do comércio mundial de contêiner, 1996 - 2013.....	52
Figura 11: Quadro de geração de portos.	54
Figura 12: Modelo organizacional da interface entre cidade e porto.....	59
Figura 13: O modelo <i>Anyport</i> , de J. Bird (1963).....	60
Figura 14: A evolução do desenvolvimento portuário.....	61
Figura 15: Desenvolvimento espacial do sistema portuário.	63
Figura 16: Um modelo espacial de sítios de logística interiores.....	65
Figura 17: Evolução da interface entre cidade e porto.....	67
Figura 18: Terminal de contêineres da empresa MSC Mediterranean Logística, em Vila Velha (ES).....	72
Figura 19: Localização da área de estudo e da RMGV.....	80
Figura 20: Uso e cobertura do solo na Grande Vitória.	83
Figura 21: Planta geral de Vitória em 1895, com destaque para os principais cais da cidade.....	85

Figura 22: Perspectiva da Vila de Vitória, 1805.....	86
Figura 23: Vista frontal da cidade, 1884.....	86
Figura 24: Movimentação portuária na cidade, 1902.	86
Figura 25: Cais em Vitória, início século XX.....	87
Figura 26: Frente marítima anterior à implantação do Porto de Vitória, 1909.	88
Figura 27: Casas comerciais conformando a frente marítima da cidade, 1909.....	88
Figura 28: Enrocamento para a construção do Porto de Vitória, s/d.	91
Figura 29: Obras de aterro no Porto de Vitória, 1927.....	92
Figura 30: Vista da cidade de Vitória, em 1925, antes da construção da ponte Florentino Avidos.....	93
Figura 31: Construção da Ponte Florentino Avidos, s/d.	93
Figura 32: Ponte Florentino Avidos com acesso ferroviário, s/d.....	93
Figura 33: Ponte Florentino Avidos ligando a cidade de Vitória ao continente, 1930.	93
Figura 34: Ponte Florentino Avidos, 1940.	94
Figura 35: Avenida Jerônimo Monteiro recém inaugurada, 1929.....	94
Figura 36: Avenida Jerônimo Monteiro reformulada, 1936.....	95
Figura 37: Armazém portuário concluído, 1936.....	96
Figura 38: Plataforma em aterro com armazéns e equipamentos portuários, 1936. .	96
Figura 39: Obras na cidade nas imediações do Cais Comercial, s/d.	96
Figura 40: Traçado viário reformulado nas imediações do Cais Comercial, s/d.....	97
Figura 41: Construção da Praça Oito nas imediações do Cais Comercial, s/d.	97
Figura 42: Vista para os armazéns portuários inseridos na frente marítima da cidade, [1936?].	97
Figura 43: Planta da cidade de Vitória, 1895.	99
Figura 44: Planta da cidade de Vitória, 1910.	100
Figura 45: Planta da cidade de Vitória, 1928.	101

Figura 46: Planta da cidade de Vitória, 1946.	102
Figura 47: Embarque de minério de ferro no Porto de Vitória, 1940.	103
Figura 48: Minério de ferro descarregado no Porto de Vitória (ES), s/d. Observar a contiguidade física entre áreas portuárias e urbanas.	103
Figura 49: Início da construção do Cais Eumenes Guimarães no Morro do Atalaia, 1941.	104
Figura 50: Cais Eumenes Guimarães, após a fixação das estruturas portuárias, com modificação do aspecto natural do elemento perceptivo, 1949.	105
Figura 51: Infraestruturas portuárias no Morro do Atalaia, 1961. Observar a alteração das características naturais do Morro, utilizado como suporte das operações portuárias com o minério.	105
Figura 52: Porto de Paul em primeiro plano, ao fundo, observa-se a área de vegetação ainda preservada ao redor do Morro do Penedo e do Rio Aribiri, 1961.	106
Figura 53: Porto de Paul à direita e Cais Comercial do Porto de Vitória, à esquerda, 1960. Nota-se a presença de braços de água nas proximidades do Penedo, onde posteriormente, se instalam os terminais portuários, a partir de aterros, com supressão dessas áreas naturais. Observar também a diferença de ambiência urbana nos sítios de Vitória e Vila Velha.	106
Figura 54: Porto de Vitória (à esquerda) e terminais portuários em Vila Velha (à direita), 1961.	107
Figura 55: Obras para implantação dos terminais em Vila Velha, s/d.	107
Figura 56: Detalhe Cais Eumenes Guimarães, com infraestruturas que se destacam na paisagem e interferem no aspecto visual natural do Morro do Atalaia, s/d.	108
Figura 57: Vista dos Cais Eumenes Guimarães, com estruturas fixadas no Morro do Atalaia e o Cais de Paul, 1961. Observa-se que a instalação dos terminais consistiu na mudança significativa no sítio, seja por interferências nos elementos naturais perceptivos ou por obras de aterros.	108
Figura 58: Aterro para a construção da Esplanada Capixaba e da Avenida Beira Mar, década de 1950. Observar a alteração da linha de contorno da ilha de Vitória com estreitamento da Baía.	109

Figura 59: Vista área para a Esplanada Capixaba, 1960. Nota-se como as obras de crescimento portuário implicaram na reorganização urbana de Vitória.....	110
Figura 60: Aterro Ilha do Príncipe, década 1960. Observar a anexação da Ilha do Príncipe à Ilha de Vitória, o que desfaz a caracterização morfológica de ambas, em nome da expansão portuária. Destaca-se que uma das partes da Ponte Florentino Avidos, que fazia conexão da Ilha do Príncipe a Vitória, torna-se obsoleta, ficando conhecido como Ponte Seca.....	110
Figura 61: Obras de construção do Terminal de Tubarão, década de 1960. Nota-se a alteração do sítio, a partir do processo de artificialização da região litorânea, ainda desocupada.....	112
Figura 62: Vista da construção do Terminal de Tubarão, s/d. Observar a Praia de Camburi, à esquerda da imagem, predominantemente, sem ocupação urbana.	112
Figura 63: Vista aérea das obras de expansão do Terminal de Tubarão, entre 1971 e 1972.	112
Figura 64: Vista para região de Camburi, 1970. Nota-se a criação de pontes e estradas.....	114
Figura 65: Loteamento em Camburi, impulsionado pela construção do Terminal de Tubarão ao fundo, década 1970.	114
Figura 66: Área predominantemente natural, anterior à instalação do Complexo Portuário de Capuaba, década 1960, Vila Velha. Observar a integridade do conjunto natural do Penedo.	115
Figura 67: Vista anterior à construção do Porto de Capuaba. Observa-se parte do Rio Aribiri, com vegetação preservada, 1961.....	115
Figura 68: Obras de construção do Porto de Capuaba, sobre as águas, Vila Velha, década de 1970.....	116
Figura 69: Complexo Portuário de Capuaba, 1985. Observar que o conjunto de rochedos anexos, à direita do Morro Penedo, ainda estava mantido. Contudo, essa situação é desfeita posteriormente, com a expansão do terminal portuário.....	116
Figura 70: Silo vertical no Porto de Capuaba, 1984.....	116
Figura 71: Obras no Terminal de Praia Mole.....	117

Figura 72: Obras no Porto de Praia Mole, década 1980.	117
Figura 73: Movimentação de contêineres no Terminal portuário de Capuaba, 2008.	118
Figura 74: Veículos importados em área alfandegada na atual Praça do Papa, Vitória, 1993/94.	122
Figura 75: Obras de EADI para automóveis importados em Cariacica (1995). Observar a paisagem tipicamente rural do entorno, em área predominantemente não ocupada.	124
Figura 76: Automóveis importados em EADI (Área da Coimex- atual Tegma), em Cariacica, 1995.	124
Figura 77: Foto aérea de parte da Grande Vitória, em 1998, com indicação da expansão das atividades portuárias, que inicia-se nos anos 1940, do Porto de Vitória/Cais Comercial para o Cais de Capuaba, prossegue nos anos 1960, com a transferência de atividades para Tubarão, e nos anos 1990, com a implantação das EADIs em Cariacica. Observar a predominância de áreas vazias próximas as EADIs, indicando processo de dispersão urbana.....	126
Figura 78: Localização e demarcação dos Clias (antigas EADIs) na Grande Vitória.	129
Figura 79: Localização e demarcação dos Redex na Grande Vitória.....	130
Figura 80: Vista para o Redex (MSC), à esquerda da imagem, aos moldes de um terminal de contêineres, em Vila Velha.	131
Figura 81: Vista para os contêineres do Clia (Silotec), em Cariacica.....	131
Figura 82: Localização e demarcação das instalações retroportuárias alfandegadas na Grande Vitória.	133
Figura 83: Localização e demarcação das instalações portuárias marítimas na Grande Vitória.	135
Figura 84: Imagem aérea do Cais Comercial de Vitória em 2014, com identificação dos armazéns portuários e demarcação (tracejado em vermelho) das possíveis estruturas a serem demolidas.	138

Figura 85: Vista aérea do Cais Comercial de Vitória em 2011, sem a construção do aterro.....	140
Figura 86: Vista aérea do Cais Comercial de Vitória em 2013, com o aterro finalizado.....	140
Figura 87: Vista para o Cais Comercial, em 2010, ainda sem a construção do aterro.	141
Figura 88: Vista para o Cais Comercial, com o aterro finalizado, em 2013. Observar a alteração na dimensão paisagística do local e o estreitamento da Baía, em comparação com a Figura anterior.....	141
Figura 89: Localização dos portos existentes na Grande Vitória e indicação das possíveis localizações do PAP na região. Observar as diferenças entre os dois sítios indicados: Ponta da Fruta, com características predominantemente naturais, com presença de muitos rios, alagados e vegetação e Praia Mole, local consolidado por ocupação portuária e industrial.	144
Figura 90: Imagem esquemática da instalação do PAP em Praia Mole, na Ponta de Tubarão.....	145
Figura 91: Imagem esquemática da instalação do PAP em Ponta da Fruta.	145
Figura 92: Vista aérea da região de Ponta da Fruta, com recursos ambientais predominantemente preservados.....	148
Figura 93: Vista aérea da região de Ponta de Tubarão, que já é impactada por atividades portuárias e industriais.	148
Figura 94: Mapa de localização das áreas portuárias e retroportuárias da Grande Vitória.....	156
Figura 95: Mapa de localização e diferenciação das áreas portuárias e retroportuárias da Grande Vitória.....	157
Figura 96: Recorte territorial 1.....	159
Figura 97: Recorte territorial 1, com identificação de áreas portuárias.	160
Figura 98: Recorte 1 – Diferenciação de áreas portuárias e retroportuárias.....	161

Figura 99: Recorte 1 – Identificação dos bairros e situação urbana do entorno imediato às áreas portuárias e retroportuárias.....	163
Figura 100: Recorte territorial 2.....	167
Figura 101: Recorte 2- Diferenciação de áreas portuárias e retroportuárias.....	168
Figura 102: Recorte 2: Identificação dos bairros e situação urbana do entorno imediato área portuário-industrial.....	170
Figura 103: Recorte Territorial 3.....	172
Figura 104: Recorte 3 - Identificação das áreas portuárias e retroportuárias.....	173
Figura 105: Recorte 3 - Identificação dos bairros e situação urbana do entorno imediato às áreas retroportuárias.....	174
Figura 106: Mapa de interface de áreas portuárias e retroportuárias junto às redes rodoferroviárias conformando o arco metropolitano (linha pontilhada) na Grande Vitória. Observar que algumas áreas retroportuárias (tracejado amarelo) localizam-se fora da delimitação proposta para o arco.	178
Figura 107: Mapa de interface entre as principais empresas (setor industrial e serviços) e áreas portuárias e retroportuárias da Grande Vitória.....	182
Figura 108: Galpões de armazenagem para locação às margens da BR-262, em Viana.....	185
Figura 109: Recorte 1- porto-indústrias e serviços, com classificação segundo IEL (2013).....	186
Figura 110: (A) Carretéis para armazenamento de tubos flexíveis da empresa Flexibrás, no Cais Comercial do Porto de Vitória, em Vitória. Observar obstrução visual nos elementos naturais de Vila Velha; (B) Edifícios comerciais no centro de Vitória, abrigando serviços de importação e exportação.....	188
Figura 111: (C) Centro de distribuição e logística no entorno do Redex MSC, na Av. Capuaba, em Vila Velha; (D) Galpão de distribuição de mercadorias nas imediações do Redex Interport, na Av. Carlos Lindenberg, em Vila Velha.	189
Figura 112: Vista para pilhas de contêineres do Redex MSC Mediterranean Logística.....	190

Figura 113: Vista para o Redex Interport (ao fundo, à direita da imagem).....	190
Figura 114: (E) Terreno com contêineres próximo à Rodovia Darly Santos e ao Redex Flexibrás; (F) Galpões de armazenagem na Rodovia Darly, em Vila Velha.	191
Figura 115: Vista para o Redex Flexibrás Tubos Flexíveis, (à esquerda da imagem).	191
Figura 116: (G) Vista frontal para amplo terminal de cargas gerais, em Cariacica; (H) Área logística da empresa Vale, próxima aos Redex Tora e Multilift, em Cariacica.	193
Figura 117: Recorte 2- porto-indústrias e serviços, com classificação segundo IEL (2013).....	194
Figura 118: (A, B) Galpões de atividades logísticas às margens da BR-101, na Serra. Observar na imagem aérea, ocupação urbana ao longo da via característica por grandes armazéns.....	195
Figura 119: (C) Galpões de atividades logísticas, às margens da Av. Brasil, próximo ao Complexo Portuário de Tubarão, na Serra; (D) Áreas de armazenagem nas imediações da Rod. ES-010, próximas ao Redex Cafeco Armazéns Gerais, na Serra.	196
Figura 120: Vista para o Redex Cafeco Armazéns Gerais.....	196
Figura 121: (E, F) Galpões de atividades logísticas no Civit II, na Serra. Observar o predomínio de galpões, como tipologia construtiva de ocupação da área.	197
Figura 122: (G, H) Galpões de atividades logísticas no Civit I, na Serra.....	198
Figura 123: Recorte 3 - porto-indústrias e serviços, com classificação segundo IEL (2013).....	199
Figura 124: (A) Transportadora de caminhões às margens da BR-101 Contorno, na Serra; (B) Vista para empreendimentos do Tims, de via interna, paralela às margens da BR-101 Contorno, na Serra.....	200
Figura 125: (C) Vista para empreendimento de armazenagem, às margens da BR-101 Contorno, Serra; (D) Vista para empreendimentos logísticos, em cota baixa, às margens da BR-101 Contorno, Serra.....	201

Figura 126: (E) Vista para Clia Silotec, (à direita da imagem), e vista para parte do pátio de armazenagem do Clia Tegma, (à esquerda), às margens da BR-101 Contorno, Cariacica; (F) Vista para entrada do Clia Terca, às margens da BR-101 Contorno, Cariacica. Observar na imagem aérea ampla ocupação de atividades logísticas no município.	202
Figura 127: (G) Centro de distribuição da empresa Coca Cola, às margens da BR-101 Contorno, Cariacica; (H) Vista para uma série de galpões logísticos, às margens da BR-101 Contorno, Cariacica.....	203
Figura 128: Porto-espacos naturais protegidos na Grande Vitória.....	207
Figura 129: Recorte 1- Sequência de imagens aéreas com destaque para ocupação portuária, ao longo do tempo. Observa-se que os impactos mais significativos de ocupação portuária sobre os elementos naturais, se sucedem, sobretudo, entre 1970 a 1978, em Vila Velha, a partir da implantação do Terminal de Capuaba.....	210
Figura 130: Porto-espacos naturais protegidos: Recorte 1.	211
Figura 131: Imagem aérea de interface entre áreas portuárias e o Parque Morro da Mantegueira.	214
Figura 132: Vista para o Parque Morro da Mantegueira, 2007. Observar ocupação portuária, retroportuária e urbana adjacente às áreas de mangue e ao Rio Aribiri.	214
Figura 133: Observar a pressão das áreas de mangue, (à esquerda da imagem), com áreas portuárias, em primeiro plano, e urbanas, ao fundo.	214
Figura 134: Vista para área do manguezal, Rio Aribiri e demais áreas naturais, (ao fundo da imagem), ainda sem ocupação portuária e urbana imediatas, 1961, Vila Velha.	214
Figura 135: Vista para área do atual Cais de Capuaba. Observar, (à esquerda da imagem), o Rio Aribiri e a vegetação de manguezal livres de ocupação urbana e portuária, 1960?.	214
Figura 136: Imagem aérea de interface entre áreas portuárias e retroportuárias e o Morro do Penedo.....	215
Figura 137: Vista aérea para complexo portuário em Vila Velha, com destaque ao Morro do Penedo.....	215

Figura 138: Vista parcial para o Morro do Penedo. Observar que rochedos ao redor do monumento foram destruídos para ampliação portuária.	215
Figura 139: Implantação do CPVV contribui no comprometimento físico e visual do monumento, 2007.	215
Figura 140: Vista para o Morro do Penedo anterior à ocupação portuária, 1926. Os rochedos à direita da imagem foram desfeitos para instalação de porto.	215
Figura 141: Imagem aérea da interface entre os Morros Atalaia (4), Argolas (5) e Pão de Açúcar (6) com áreas portuárias e retroportuárias.	216
Figura 142: Vista para o o Morro do Atalaia (primeiro plano) e logo após, o Morro de Argolas (à direita). Notar as interferências das estruturas portuárias nos elementos.	216
Figura 143: Vista para Morro do Atalaia, (ao fundo e ao centro da imagem), ainda sem ocupação, no início do século XX.	216
Figura 144: Vista para o Morro do Atalaia, intensamente ocupado por estruturas portuárias, 2010. Observar a implantação de tanques de granéis líquidos, entre 2007 e 2010, para uso portuário (ao centro da imagem).	216
Figura 145: Vista para os Morros de Argolas (cume à esquerda) e Pão de Açúcar (à direita). Notar tanques de granéis líquidos na base do Morro Pão de Açúcar (à esquerda da imagem).	216
Figura 146: Imagem aérea da Baía de Vitória, com imediações de uso portuário.	217
Figura 147: Observar intenso uso portuário das bordas da Baía de Vitória. É significativo, em primeiro plano, (à direita da foto), o aterro da Prysmian (em 2010), que atualmente já se ampliou sobre a reentrância de água existente ao lado do Cais do Terminal São Torquato, 2007.	218
Figura 148: Terminal portuário de Capuaba, às margem sul da Baía, em Vila Velha, 2007.	218
Figura 149: Ocupação portuária-industrial da empresa Flexibrás, à oeste, nas bordas da Baía, em Vitória, 2007.	218
Figura 150: Percepção visual da Baía de Vitória, no centro de Vitória, comprometida pelos armazéns portuários, (à direita da imagem).	218

Figura 151: Vista para Baía de Vitória, da Avenida Beira Mar.	218
Figura 152: Vista para aterro do Cais Comercial do Porto de Vitória, (à direita da imagem), 2013. Observar que o muro e os gradis aumentam o comprometimento da percepção visual da Baía de Vitória.	218
Figura 153: Imagem aérea do Parque Natural Municipal do Manguezal de Itanguá em Cariacica.	219
Figura 154: Redex da empresa Torex, (à esquerda da imagem), e área do manguezal Itanguá, (à direita), 2014. Observar fluxo de veículos e caminhões nas imediações do mangue.	219
Figura 155: Autoconstruções situadas na área do manguezal Itanguá, em Cariacica, 2014.	219
Figura 156: Vista para o manguezal Itanguá, em Cariacica, (ao fundo, ao centro da imagem), da orla noroeste de Vitória. Observar que a área de mangue encontra-se circundada por ocupação urbana.	219
Figura 157: Sequência de imagens de satélite da área portuária, com destaque para a ocupação portuária da Ponta de Tubarão.	220
Figura 158: Porto-espacos naturais protegidos: Recorte 2.	221
Figura 159: Imagem aérea da interface entre a APA de Praia Mole e as áreas portuário-industriais.	223
Figura 160: Observar APA de Praia Mole, em primeiro plano, próximas às áreas portuário-industriais, ao fundo.	223
Figura 161: Áreas verdes do complexo portuário-industrial, (à esquerda da imagem), separadas por via da APA Praia Mole, (à direita da imagem), 2014.	223
Figura 162: Observar que as áreas de preservação ambiental do Complexo Portuário de Tubarão (manchas verdes), presentes na Lei 4.167/1994, não constam no zoneamento atual, Lei 6.705/2006.	223
Figura 163: Imagem aérea da interface entre áreas ambientais e áreas portuário-industriais do entorno.	224
Figura 164: Complexo de Tubarão e vista para Praia de Camburi e Parque Atlântico, (ao fundo da imagem).	224

Figura 165: Infraestruturas portuárias e industriais em destaque na paisagem da Praia de Camburi.	224
Figura 166: Vista para Praia de Camburi (ao fundo da imagem), ainda sem ocupação, anos 1960.	224
Figura 167: Sequência de imagens aéreas, com destaque para ocupação logística e urbana do Recorte Territorial 3.	226
Figura 168: Porto-espacos naturais protegidos: Recorte 3.	228
Figura 169: Imagem aérea da interface entre RDS e uso retroportuário e urbano do entorno.	230
Figura 170: Vista para RDS, ao fundo, próxima ao Clia da Silotec, em primeiro plano. Notar a predominância de áreas livres, que tendem à ocupação pela expansão das atividades retroportuárias.	230
Figura 171: Vista para Clia da Cotia, em primeiro plano, e RDS ao fundo. Observar que o crescimento das áreas produtivas pode afetar o elemento natural.	230
Figura 172: Ocupação urbana na porção sul da RDS de Cariacica.	230
Figura 173: Vista aérea para face leste da RDS de Cariacica. Com formato singular é visto como elemento cênico, que sofre pressão por ocupação urbana e retroportuária, 2013.	230
Figura 174: Imagem aérea da interface a APA Manguezal Sul da Serra e uso retroportuário e urbano do entorno.	231
Figura 175: Área do Manguezal Sul da Serra ao fundo da imagem, limítrofe ao loteamento do condomínio residencial, em primeiro plano.	231
Figura 176: Imagem aérea da interface entre a APA do Mestre Álvaro e uso logística do entorno.	232
Figura 177: Mestre Álvaro, elemento cênico ao fundo, com atividades logísticas de armazenagem em suas imediações sul, 2013.	232
Figura 178: Esquema de obra viária no entorno do Mestre Álvaro.	232
Figura 179: Infraestrutura viária e ferroviária da Grande Vitória, relacionada a áreas portuárias e retroportuárias.	241

Figura 180: Recorte 1- Porto-infraestrutura viária e ferroviária.	243
Figuras 181 e 182: Intenso fluxo de caminhões no interior do Complexo Portuário de Capuaba, que se reflete na Av. Capuaba 2014.....	245
Figura 183: Ausência de espaços para pedestres e ciclistas na Av. Capuaba.	245
Figura 184: Ausência de calçadas na Av. Capuaba, eixo viário de baixa acessibilidade urbana.....	245
Figura 185: Vista aérea para viaduto entre a Av. Carlos Lindenberg (primeiro plano), Av. Capuaba (trecho ao fundo, à esquerda), e Rodovia Darly Santos (à direita)....	246
Figura 186: Rodovia Darly Santos, sentido Porto de Capuaba, anterior ao viaduto de cruzamento com a Av. Carlos Lindenberg.	247
Figuras 187 e 188: Trechos Av. Carlos Lindenberg, bairro São Torquato, em Vila Velha.....	248
Figura 189: Trecho da Av. Carlos Lindenberg após confluência de fluxos da Segunda Ponte.....	248
Figura 190: Av. Carlos Lindenberg próximo ao viaduto de cruzamento com a Rod.Darly Santos.	248
Figura 191: Trecho leste da Av. Carlos Lindenberg, região consolidada comercialmente. Observar a diferença do perfil da via, comparado ao trecho próximo ao viaduto.....	249
Figura 192: Projeção Rodovia 447, interligando a Rodovia Darly Santos, em Vila Velha à BR-262, em Cariacica	250
Figuras 193 e 194: Trecho ferroviário em meio à ocupação urbana, no bairro Paul, em Vila Velha. Neste ponto a linha férrea é imediata à Escola Municipal Graciano Neves, imagem à direita.....	251
Figuras 195 e 196: Perspectivas de viaduto proposto para o Centro de Vitória.....	251
Figuras 197 e 198: Fluxo de veículos na BR-262 em Cariacica, sentido Vila Velha e Vitória.	253
Figuras 199 e 200: Tráfego intenso na BR-262 em Cariacica, trecho de acesso aos terminais portuários de Vila Velha.....	253

Figura 201: Trecho ferroviário entre áreas urbanas em Cariacica. Notar como a linha férrea é segregada do meio urbano pela estrutura de gradis.....	254
Figura 202: Recorte 2- Porto-infraestrutura viária e ferroviária.	255
Figuras 203 e 204: Compartilhamento de tráfegos na BR-101 na Serra, circundada por ocupação urbana; e congestionamento no viaduto na BR-101, sentido Cariacica-Serra.	256
Figura 205: Ocupação urbana residencial às margens da ES-010 na Serra, o que incita conflitos entre fluxos produtivos e circulação urbana.....	257
Figura 206: Passarela sob Ferrovia Vitória-Minas interligando os bairros Carapina e Central de Carapina, na Serra. Observar separação física entre a ferrovia e a área urbana.	257
Figura 207: Figura esquemática do Contorno de Jacaraípe.	258
Figura 208: Recorte 3 - Porto-infraestrutura viária e ferroviária.	260
Figuras 209 e 210: Tráfego de cargas e urbano compartilhado na Rodovia Contorno BR-101, com acidentes freqüentes.	261
Figura 211: Bairro Nova Rosa da Penha, às margens da Rodovia Contorno BR-101, em Cariacica.	261
Figura 212: Área comercial e de serviços, ao sul da Rodovia Contorno BR-101, em Cariacica.	262
Figuras 213 e 214: Ausência de espaços de travessia de pedestres na Rodovia Contorno BR-101, nas imediações do Bairro Nova Rosa da Penha, em Cariacica.	262
Figura 215: Passarela nas imediações bairro André Carloni, na Rodovia Contorno BR-101, Serra.	263
Figura 216: Acesso condomínio Alphaville Jacuhy, nas imediações Rodovia Contorno BR-101.	263
Figura 217: Imagem aérea, com indicações esquemáticas do traçado proposto para o Contorno Mestre Álvaro e vias adjacentes.....	264
Figura 218: Mapa da situação de portos e terminais portuários no Espírito Santo.	271

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Dados territoriais, populacionais e socioeconômicos da Grande Vitória. ...	81
Tabela 2: Dados territoriais da Grande Vitória: áreas rurais, perímetros urbanos, espaços urbanos ocupados e vazios urbanos da região.....	82

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: CLIAS na Grande Vitória, 2013.....	128
Quadro 2: REDEX localizados na Grande Vitória, 2013.	130
Quadro 3: Instalações retroportuárias alfandegadas localizadas na Grande Vitória.	132
Quadro 4: Identificação de instalações portuárias marítimas na Grande Vitória.	134
Quadro 5: Levantamento das maiores empresas (setor serviços e industrial) associadas aos portos da Grande Vitória.....	181
Quadro 6: Identificação dos espaços naturais protegidos do Recorte 1. Abreviação das siglas: Categorias: UC- Unidade de Conservação; PN- Parque Natural; MN- Monumento Natural; APP- Área de Preservação Permanente; APA- Área de Preservação Ambiental; PU- Parque Urbano.....	212
Quadro 7: Identificação espaços naturais protegidos do Recorte 2. Abreviação das siglas: Categorias: UC- Unidade de Conservação; PN- Parque Natural; MN- Monumento Natural; APP- Área de Preservação Permanente; APA- Área de Preservação Ambiental; PU- Parque Urbano.....	222
Quadro 8: Identificação espaços naturais protegidos Recorte 3. Abreviação das siglas: Categorias: UC- Unidade de Conservação; APP- Área de Preservação Permanente; APA- Área de Preservação Ambiental; RDS- Reserva de Desenvolvimento Sustentável; EE- Estação Ecológica; PMC- Prefeitura Municipal de Cariacica; PMS- Prefeitura Municipal da Serra; PMV- Prefeitura Municipal de Vitória.	229

LISTA DE SIGLAS

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários

APA - Área de Preservação Ambiental

APP - Área de Preservação Permanente

BCU - Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo

CAP - Conselho de Autoridade Portuária

Capes - Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior

Civit - Centro Industrial Metropolitano de Vitória

CLIAs - Centros Logísticos Industriais Aduaneiros

CNPq - Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico

Codesa - Companhia Docas do Espírito Santo

CPVV - Companhia Portuária de Vila Velha

CST - Companhia Siderúrgica de Tubarão

CVRD - Companhia Vale do Rio Doce

Dnit - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

Eadis - Estações Aduaneiras de Interior

EE - Estação Ecológica

EFVM - Estrada de Ferro Vitória Minas

FAPES - Fundação de Amparo à Pesquisa e Inovação do Espírito Santo

FCA - Ferrovia Centro Atlântica

FPDVV - Fórum Popular em Defesa de Vila Velha

Fundap - Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IEL - Instituto Euvaldo Lodi

IEMA - Instituto Estadual de Meio Ambiente

IJSN - Instituto Jones dos Santos Neves

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

MN - Monumento Natural

Nau - Núcleo de pesquisas em Arquitetura e Urbanismo

PAP - Porto de Águas Profundas

PDU - Plano Diretor Urbano

PELTES - Plano Estratégico de Logística e Transportes do Espírito Santo

PIB - Produto Interno Bruto

PMC - Prefeitura Municipal de Cariacica

PMS - Prefeitura Municipal da Serra

PMV - Prefeitura Municipal de Vitória

PN - Parque Natural

PU - Parque Urbano.

RDS - Reserva de Desenvolvimento Sustentável

Redex - Recintos Especiais para Despacho Aduaneiro de Exportação

RMGV - Região Metropolitana da Grande Vitória

Sedec - Secretaria de Desenvolvimento da Cidade

SEL - Sistema de espaços livres

SEP - Secretaria dos Portos

Setop - Secretaria de Estado dos Transportes e Obras Públicas

SINDIEX - Sindicato do Comércio de Exportação e Importação do Estado do Espírito Santo

SNUC - Sistema Nacional de Unidades de Conservação

TEU - Twenty Foot Equivalent Unit - Unidade Equivalente de Transporte

Tims - Terminal Intermodal da Serra

UC - Unidade de Conservação

UNCTAD - Conferência das Nações Unidas de Comércio e Desenvolvimento.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	27
1 PORTOS E CIDADES PORTUÁRIAS NA ERA DA GLOBALIZAÇÃO	37
1.1 A globalização e a reestruturação dos territórios produtivos.....	37
1.2 O desenvolvimento tecnológico e a mudança do papel dos portos	45
1.3 A questão porto-cidade: conceitos, modelos evolutivos e novas configurações no século XX e XXI	56
2 DESDOBRAMENTOS ESPAÇO-TEMPORAIS DA ATIVIDADE PORTUÁRIA NA GRANDE VITÓRIA: QUESTÕES DE TERRITÓRIO	76
2.1 Caracterização da área de estudo: Grande Vitória	80
2.2 A gênese do porto (fins do século XIX-1940): dos Cais ao Porto de Vitória.	84
2.3 A expansão do sistema portuário (1940-1990): do Cais do Atalaia ao Complexo Portuário de Tubarão	103
2.4 A regionalização portuária (1990-2014): das Eadis ao Porto de Águas Profundas.....	120
3 PORTO-TERRITÓRIO NA GRANDE VITÓRIA: UM DIAGNÓSTICO CRÍTICO POR EIXOS TEMÁTICOS	153
3.1 Porto - indústrias e serviços: território logístico em expansão	175
3.2 Porto - espaços naturais: atributos urbano-ambientais e perceptivos	206
3.3 Porto - infraestrutura viária: fluxos portuários e mobilidade urbana	234
CONSIDERAÇÕES FINAIS	266
REFERÊNCIAS	276

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa aborda os desdobramentos espaço-temporais da atividade portuária, associados aos processos de transformação do território, e, de modo complementar, da paisagem. O recorte temporal investigado situa-se a partir dos anos 1970, quando as inovações tecnológicas intensificam a globalização da economia, alterando padrões de produção, consumo e comércio mundiais. Por sua vez, novas demandas são impostas ao transporte marítimo – espinha dorsal da circulação mundial – e, em decorrência, novas exigências impõem-se aos portos, acarretando mudanças estruturais no sistema portuário e nas cidades com portos.

Diante das novas tecnologias de produção e circulação e da intensificação das trocas mundiais, as principais alterações no sistema portuário consistem em novos padrões de manipulação de cargas, aumento da dimensão dos navios, containerização, flexibilização nas operações, fluidez na circulação e concorrência entre os portos. Portanto, os portos, como pontos estratégicos de conexão global-local, reestruturam-se de modo permanente aos novos parâmetros de modernização e eficiência do comércio mundial. Contudo, a reestruturação do sistema portuário resulta em situações territoriais de conflitos no espaço urbano das cidades portuárias, relacionadas, sobretudo, a questões de meio ambiente; interferências na paisagem; criação de terminais portuários alheios ao meio urbano; abandono de portos históricos; remodelação especulativa da frente marítima; expansão portuária seguida de processos de dispersão urbana; intensificação dos fluxos de cargas pelo território; obras de infraestruturas comprometendo a qualidade do espaço urbano; entre outras questões específicas de cada cidade portuária. Por outras palavras, surgem, no meio urbano, configurações espaciais descontínuas e não relacionadas com o espaço local, que aparecem na medida ideal para viabilizar a produção e a circulação econômicas.

Como questionamento contundente do sistema portuário contemporâneo tem-se a dinâmica de terminalização portuária, a partir da dispersão de terminais marítimos privados pelo território, alheios aos processos de desenvolvimento locais. Em geral, esses terminais atuam como infraestruturas técnicas em função da eficácia dos fluxos e da produção econômica, vinculados exclusivamente ao mercado internacional. Neste sistema, o território limita-se como campo de operação de um terminal portuário, sem interlocução positiva e reversão econômica significativa para

o lugar; pelo contrário, predominam impactos nocivos ambientais, sociais e culturais, na medida em que o território é transformado, sem ressalvas, para atender às demandas econômicas.

Por outro lado, como resultado do dito processo de terminalização portuária, na maioria das vezes ocorre redução do papel da cidade portuária tradicional, passando a atuar, sobretudo, como nó das redes de transporte da economia global. Assim, as ligações funcionais, territoriais e culturais entre cidade e porto, que já vinham comprometidas desde o período industrial, na atualidade, enfraquecem-se e diluem-se ainda mais. Destaca-se que as exigências de reestruturação física e funcional dos portos resultam na saída ou diminuição da movimentação portuária dos centros consolidados, frente à limitação de áreas para ampliação, contribuindo para o enfraquecimento da dinâmica urbana da região central. No Brasil, como a política portuária brasileira volta-se predominantemente para a eficácia funcional dos portos, na maioria dos casos, quando o porto tradicional ainda se mantém na cidade, é por meio de uma relação conflituosa com o meio urbano. Nesse contexto predominam ações de revitalização portuária articuladas aos interesses do mercado imobiliário e ao processo de dispersão de terminais pelo território. Esses terminais, limitados à condição de corredores de exportação, acentuam tendência de ruptura relacional entre cidade e porto.

Outra dinâmica portuária tensionada por conflitos no território refere-se ao processo de interiorização e regionalização portuária, correspondente a novo ciclo de expansão dos portos, caracterizado pela dispersão espacial do sistema logístico vinculado à atividade portuária para o interior do território, sobretudo, a partir da criação de zonas secundárias para armazenamento e manipulação de mercadorias, as denominadas áreas retroportuárias, distantes do núcleo urbano consolidado, incitando processo de dispersão e fragmentação urbana e impactos correlatos. Ainda, a ocupação da atividade portuária e serviços correspondentes dispersos pelo território sem devida avaliação das características locais – biofísicas e socioculturais – revelam uma série de impactos e transformações urbanas e socioambientais. Em síntese, para Campos (2004), da década de 1990 em diante, na realidade brasileira, a ocupação descontínua e fragmentada do território por atividades portuárias resulta do imperativo da fragmentação econômica do território

em subespaços produtivos especializados vinculados ao comércio internacional, alheios ao espaço urbano local.

Neste contexto, destaca-se que as questões relacionadas à alteração do sistema portuário no Brasil resultam, sobretudo, do perfil das legislações portuárias, que promovem indiretamente desvinculação entre porto e meio urbano. Em 1993, para inserir os portos brasileiros nos novos padrões mundiais, cria-se a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, instituindo política de privatização portuária e sistema de arrendamento dos portos à iniciativa privada, visando ao aumento da produtividade portuária. A Lei incita ainda a criação de zonas secundárias para manipulação e armazenamento de mercadorias para além das áreas dos portos marítimos, com implicações territoriais diversas. Para agravar esse processo, recentemente, a nova Lei dos Portos, Lei nº 12.815 de 5 de junho de 2013, promove ainda mais a participação do setor privado no sistema portuário, estimulando a criação de novos terminais particulares pelo território, distantes do porto organizado, ou seja, do núcleo portuário consolidado da cidade. Por outro lado, implica-se na disseminação de conflitos, sobretudo de ordem ambiental e social para áreas ainda não afetadas por impactante exploração portuária. Em geral, observa-se que as legislações portuárias brasileiras distanciam-se de políticas comuns para porto e cidade.

Em suma, portos e cidades, que eram associados, principalmente, entre o fim do século XIX e início do século XX, quando a modernização portuária implicava, para a maioria das cidades portuárias brasileiras, em reestruturação urbana, no contexto atual, encontram-se cada vez mais desarticulados. Tal processo acentua-se tanto por questões de escalas de funcionamento portuário e desenvolvimento urbano, como por parte da ausência de políticas de planejamento, que insiram o porto como uma estrutura, cujo funcionamento desdobra-se em sérios e irreversíveis impactos no meio urbano, visto que, em muitos casos, a exploração portuária implica em degradação da natureza.

Diante das questões emblemáticas expostas sobre a problemática atual entre porto e cidade, marcada pela relação de conflito entre ambos, este trabalho tem como foco analisar como o desenvolvimento portuário desdobra-se nos processos de

transformação urbana da Grande Vitória¹, principalmente os relativos a questões de território, e de modo associado, de paisagem.

A pesquisa empírica estrutura-se por periodização espaço-temporal do desenvolvimento portuário na Grande Vitória. Este método valida-se na visão de Saquet (2010, p. 131), quando aponta que “[...] o estudo do território [...] pode ser centrado no processo histórico (periodização dos elementos e momentos mais significativos e na análise dos principais agentes produtores do território e das principais mudanças e permanências ocorridas) [...]”, relacionado ao tempo coexistente, tal como proposto para a análise empírica pretendida.

Portanto, parte-se de uma perspectiva antecedente, período em que as instalações portuárias eram integradas ao tecido urbano, até o contexto atual, com interiorização e regionalização portuária. A atividade portuária, que de início restringe-se à capital Vitória, após os anos 1940, desdobra-se para as demais cidades da Grande Vitória. Os principais conflitos no âmbito local referem-se notadamente ao meio ambiente (supressão de áreas verdes, interferências nos elementos naturais paisagem, processos de aterros, acentuação da poluição dos recursos hídricos); ao processo de ocupação fragmentada de zonas logísticas – áreas retroportuárias e serviços correlatos – para o interior do território, distantes da mancha urbana consolidada e aos conflitos entre transporte de cargas e mobilidade urbana. Em resumo, o desenvolvimento do porto, tanto nas áreas portuárias consolidadas, como em sua interiorização na Grande Vitória, tem gerado conflitos socioeconômicos e ambientais, além de dúvidas sobre benefícios de sua localização e sobre retorno para o desenvolvimento do território local. De fato, tem provocado situações territoriais tensionadas pelo conflito entre as atividades de alta produtividade – portuárias, industriais e logísticas –, o meio ambiente e as comunidades urbanas instaladas no entorno.

Como argumentação crítica sobre as transformações no território pelo âmbito econômico, cujo vetor neste estudo consiste no desenvolvimento portuário, para Saquet (2010, p. 70), “[...] são as forças produtivas e as relações de produção, na expansão do capitalismo, que configuram o território [...]”. A partir da visão do autor,

¹ A denominação Grande Vitória utilizada nesta dissertação contempla os quatro municípios da região, caracterizados por situação de conurbação urbana (Vitória, Vila Velha, Cariacica, Serra), com tendência de processos de urbanização interligados. Deste modo, o município de Viana, que integra a expressão usual Grande Vitória, não se insere neste estudo.

o território constitui-se em lugar substantivado por uma trama de relações sociais, constituído histórica e geograficamente; portanto, as transformações urbanas resultam de mudanças que acontecem no território. Segundo ainda esse mesmo autor,

Nada se pensa, muda ou se faz, que não seja por meio da materialidade dos lugares; é através dela que passam, necessariamente, todas as relações sociais, as representações conceituais e as iniciativas e os projetos de desenvolvimento local [...] (SAQUET, 2010, p. 115).

Por esta perspectiva, entende-se que a atividade portuária, a partir de alterações na materialidade do território, acarreta transformações urbanas de ordens distintas.

Em suma, “[...] o território é um espaço natural, social e historicamente organizado e produzido, e a paisagem é o nível visível e percebido deste processo [...]”. Ainda, “[...] o território é o chão, formas espaciais, relações sociais, e tem significados; produtos de ações históricas (longa duração) que se concretizam em momentos distintos e superpostos, gerando diferentes paisagens” (SAQUET, 2010, p. 142). Assim, pode-se entender “[...] a paisagem como resultado de processos de diferenciação que se materializam no território” (SAQUET, 2010, p. 139). O território consiste em construção histórica e a paisagem em vestimenta histórica do território; em outras palavras, “[...] a paisagem [...] pode ser considerada como o visível do território [...]” (TURRI, 2002, apud SAQUET, 2010, p. 142). Portanto, neste estudo, importa considerar a paisagem como dimensão visível das transformações que se processam no território.

Retomando, salienta-se que o campo empírico da pesquisa em tela se justifica frente à intensificação dos processos econômicos globais, os quais exigem a reorganização permanente dos espaços produtivos, sobretudo os portuários, resultando em significativas interferências no território e paisagens locais. No novo contexto, os portos passam da tradicional função de transbordo para um processo com ênfase empresarial e logística, em conexão com as estratégias corporativas mundiais, e instauram-se novas territorialidades nas cidades portuárias, independentes de seus aspectos culturais, ambientais e socioeconômicos. Discutir esta problemática torna-se ainda mais relevante diante da crescente ampliação do sistema portuário no Brasil, regida por legislação portuária estratégica, que incita processo de terminalização portuária privada, em detrimento de conflitos e impactos que podem revelar-se no espaço local.

Além dos aspectos gerais apontados, na esfera local, fatores como exploração portuária intensa, contínua e impactante no núcleo portuário consolidado, a partir de sérias alterações ambientais e urbanas, pelas quais se evidencia o esgotamento do território para fins portuários na escala e condições praticadas, somada ao de processo de interiorização da atividade portuária pelo território, com ampliação de zonas logísticas, aos moldes de padrões territoriais conflituosos ao meio urbano e ambiental, e ainda a dinâmica de expansão portuária desmedida para locais ambientalmente frágeis, e principalmente a estratégia política e econômica de dispersão portuária no litoral do Estado do Espírito Santo como um todo, sustentam a importância de discussão atual da presente temática.

Portanto, diante da atual conjuntura, o objetivo principal deste trabalho consiste em analisar os desdobramentos espaço-temporais da atividade portuária nos processos de transformação do território, a partir de abordagem antecedente e atual, utilizando como área de estudo a Grande Vitória, na extensão de seus municípios conurbados (Vitória, Vila Velha, Serra e Cariacica), a saber: o contexto de modernização e reaparelhamento constantes do sistema portuário impactam em reconfiguração urbana permanente do território empírico, além de alterações em sua dimensão paisagística. Aliado ao objetivo principal, o estudo pretende de modo complementar:

- Compreender, em escala geral, os impactos da economia globalizada e do desenvolvimento tecnológico sobre a reestruturação dos territórios produtivos, inclusive sobre portos e cidades portuárias;
- Identificar questões, conceitos e modelos evolutivos que estruturam a discussão teórica acerca do desenvolvimento portuário e suas implicações na cidade, para fins de entendimento de tal processo na Grande Vitória;
- Investigar, por periodização espaço-temporal, como o desenvolvimento portuário implica nos processos de transformação territorial da Grande Vitória;
- Abordar as interferências territoriais contemporâneas do porto no território da Grande Vitória por recortes territoriais e por questões temáticas;
- Realizar mapeamento temático do território, identificando conflitos referentes ao meio ambiente; ampliação do território logístico e conflitos entre fluxos portuários e mobilidade urbana;

- Refletir criticamente o padrão de exploração portuária em vigor, que retrata o uso do território, sobretudo por interesses econômicos exógenos, alheios às condições e fragilidades do espaço urbano local.

A metodologia adotada abrange dimensões teórico-conceitual e empírica. A primeira consiste em pesquisa de fundamentação teórica acerca do tema proposto, que subsidia a análise crítica do trabalho. Os desdobramentos do sistema portuário na Grande Vitória são demonstrados em abordagem empírica, por iconografias e mapeamento temático do território. Os procedimentos metodológicos adotados compreendem as etapas a seguir.

A etapa inicial consiste em fundamentação teórica, visando, a partir de revisão bibliográfica, à abordagem dos principais assuntos acerca da temática, a exemplo de processos de globalização econômica, reestruturação de áreas portuárias, modelos evolutivos de desenvolvimento portuário, assim como questões porto-cidade, apontando as novas configurações na cidade portuária nos séculos XX e XXI.

Em seguida, detém-se em levantamento e análise de fontes bibliográficas, iconográficas e cartográficas, que revelam a influência da atividade portuária nos processos de transformação do território e da paisagem da região de estudo.

Na terceira etapa são identificadas, selecionadas e mapeadas as principais áreas portuárias e retroportuárias da Grande Vitória. Em prosseguimento, na quarta fase, realizam-se visita *in loco* em algumas dessas áreas, com registros fotográficos que subsidiam a caracterização das regiões produtivas e do entorno. Desta forma, se formata a base para o diagnóstico das implicações da atividade portuária na dimensão territorial e paisagística deste lugar.

A quinta fase consiste em levantamento de dados temáticos do território, a saber: seleção de áreas naturais protegidas e com interesse de preservação ambiental e paisagística próximas às áreas portuárias e retroportuárias; pré-seleção das empresas da Grande Vitória relacionadas à atividade portuária, a partir da publicação do Instituto Euvaldo Lodi (IEL-ES) de 2013, com listagem das 200 maiores empresas do Espírito Santo; e, por fim, levantamento das vias e ferrovias com uso compartilhado consolidado e conflituoso entre fluxos portuários e mobilidade urbana. Em seguida, realiza-se mapeamento temático do território, acompanhado de abordagem urbanística crítica das principais questões que balizam

a problemática porto-território (meio ambiente, expansão logística e mobilidade urbana), justificadas a seguir.

O trabalho estrutura-se em três capítulos. O capítulo 1 apresenta a temática conceitual acerca das implicações sobre a intensificação da globalização da economia nos processos de reestruturação urbana, seguida da abordagem das interferências do desenvolvimento tecnológico sobre o papel dos portos e dos modelos evolutivos de desenvolvimento portuário comuns e novas configurações contemporâneas porto-cidade.

O capítulo 2 apresenta caracterização urbanística da Grande Vitória, a respeito de aspectos sociais, ambientais e econômicos. Em prosseguimento, o desenvolvimento portuário é demonstrado em três etapas distintas: *A gênese do porto*; *A expansão do sistema portuário* e a *Regionalização portuária*. Na fase denominada *A gênese do porto*, a movimentação portuária concentra-se em Vitória até meados do século XX. Na capital, por intensa comercialização cafeeira, é construído o Porto de Vitória, um porto moderno, o qual se deve, em grande parte, à reestruturação urbana, econômica e social da Capital. Em seguida, na etapa *A expansão do sistema portuário*, com a diversificação de mercadorias nos anos 1940, a partir da inserção do minério de ferro na pauta de exportações, a atividade portuária expande-se para o município de Vila Velha, acarretando impactos e reconfigurações locais. Continuamente, nos anos 1960, parte da movimentação portuária se distancia do núcleo portuário tradicional de Vitória para Ponta de Tubarão, região conhecida como Camburi, na parte continental da cidade, área na época pouco ocupada e ainda sem urbanização. Com isso, a implantação do Complexo Portuário de Tubarão atua como vetor de crescimento urbano de Camburi, incitando transformações no território e na paisagem locais. Por fim, na etapa denominada *Regionalização portuária*, devido à intensificação do comércio marítimo mundial, tem-se novo ciclo de expansão portuária, em esfera metropolitana. No início da década de 1990, são criadas áreas retroportuárias, os denominados portos secos, infraestruturas de apoio ao comércio exterior e à movimentação portuária local, no interior do território, a partir da ocupação de extensas áreas vazias nos municípios de Cariacica e Serra, incitando ocupação urbana dispersa, seguidas de conflitos correlatos, relativos ao meio ambiente, mobilidade urbana e expansão do território logístico.

Após explanação histórica dos desdobramentos territoriais da atividade portuária na Grande Vitória mencionada no capítulo 2, no capítulo 3, prossegue-se com estudo exploratório² de abordagem qualitativa³, sobre as implicações contemporâneas do porto neste território, a partir de análise de eixos temáticos definidos. Analisam-se os desdobramentos do porto no meio urbano a partir de sua influência sobre o meio ambiente, ampliação do território logístico e na mobilidade urbana local, ou melhor, como a atividade portuária influencia a reconfiguração do meio urbano a partir destes três aspectos: expansão território logístico, conflitos entre fluxos portuários e mobilidade urbana – que no entendimento deste estudo compreendem as principais problemáticas relativas ao desenvolvimento da atividade portuária no meio urbano em análise. No território empírico, verifica-se exploração portuária imediata a áreas ambientalmente frágeis – mangues, rios, monumentos naturais –, os quais têm seus atributos biofísicos e paisagísticos em risco de comprometimento pelo funcionamento do porto. Com processo de regionalização portuária, verifica-se também tendência de expansão de atividades logísticas dispersas pelo território das cidades em estudo, como consequência de situações territoriais conflituosas, decorrentes da não observância das questões ambientais e fragilidades urbanas do entorno. Em seguida, evidenciam-se no território, por meio de intensa movimentação de cargas, conflitos entre os fluxos portuários e mobilidade urbana, agravados ainda mais por projetos viários que priorizam a fluidez da circulação do setor produtivo, em detrimento da resolução de problemas locais. Em cada eixo temático discutem-se questões conceituais correlatas, e no âmbito empírico têm-se os mapeamentos específicos e imagens correspondentes, buscando expressar o conflito descrito. Ainda como recurso metodológico, utilizam-se três recortes territoriais⁴, que

² O estudo exploratório tem como objetivo proporcionar maior familiaridade e conhecimento com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou à construção de hipóteses. O objetivo principal consiste no aprimoramento de ideias. Seu planejamento, por consequência é bastante flexível, para que seja possível considerar os mais variados aspectos relativos ao fato estudado. As pesquisas exploratórias visam proporcionar uma visão geral de um determinado fato, do tipo aproximativo (GIL, 2008).

³ “[...] A pesquisa qualitativa não procura enumerar e/ou medir os eventos estudados, nem emprega instrumental estatístico na análise dos dados, envolve a obtenção de dados descritivos sobre pessoas, lugares e processos interativos pelo contato direto do pesquisador com a situação estudada [...]” (CLEMENTE, 2007).

⁴ O entendimento do território em recortes subsidia-se pela visão de Saquet (2010). Para o autor, “[...] o território é entendido como recortes (local, regional e nacional) [...]” (SAQUET, 2010, p. 136).

delimitam áreas relativas às principais localidades de desenvolvimento portuário na região de estudo.

Em síntese, os três recortes territoriais adotados remontam, em partes, à periodização da evolução do desenvolvimento portuário espaço-temporal proposta no capítulo 2, a saber: o Recorte 1 compreende o local de estabelecimento inicial da atividade portuária, com a criação do Porto de Vitória, no início do século XX, assim como as primeiras áreas de expansão portuária, em Vila Velha (gênese do porto e expansão do sistema portuário); o Recorte 2, na área do Complexo Portuário de Tubarão, refere-se à segunda grande etapa de ampliação portuária afastada do porto consolidado, nos anos 1960 (expansão do sistema portuário); e o Recorte 3, na zona retroportuária do município de Cariacica, trata da terceira e mais recente área de expansão das atividades portuárias no território, na década de 1990, devido à implantação de portos secos (regionalização portuária).

Nesta dinâmica, as considerações finais consistem em síntese crítica do modelo de desenvolvimento portuário em vigência, visto os desdobramentos conflituosos no meio urbano. Adicionalmente, salienta-se a necessidade de estudos futuros interdisciplinares acerca da questão, diante de expansão portuária impactante antevista para a área de estudo, e principalmente para o litoral capixaba. Destaca-se ainda a importância de reconhecimento dos conflitos do porto no meio urbano, para que não haja tendência de esgotamento contínuo de demais territórios, como se verifica na Grande Vitória, como consequência da dissolução de recursos ambientais e características culturais e sociais.

Por fim, mediante os conflitos territoriais impulsionados pelas dinâmicas portuárias, atenta-se para a necessidade de conexão entre planejamento urbano e portuário, em uma lógica que se impera a minimização dos conflitos de ordem portuária no território, visto que estratégias econômicas mundiais, que conduzem a implantação e a reorganização de terminais portuários, por não considerarem as particularidades locais, são impactantes e destrutivas para as cidades.

1 PORTOS E CIDADES PORTUÁRIAS NA ERA DA GLOBALIZAÇÃO

O presente capítulo constitui em baliza conceitual para o entendimento da evolução do sistema portuário e seus desdobramentos no espaço urbano. De início, conforme dito anteriormente parte-se do recorte temporal dos anos 1970, apresentando as implicações do fenômeno da globalização sobre os territórios produtivos, os quais incluem os portuários, que se reestruturam às novas condições de produção do período.

Em seguida, expõe-se como o desenvolvimento tecnológico, de meados e final do século XX, interfere na transformação do sistema portuário, alterando a dimensão de navios, as técnicas operacionais e de controle, entre outros fatores, que modificam o papel dos portos, gerando novos desafios e mudanças para o território portuário local.

Por fim, abordam-se conceitos sobre a questão porto-cidade e propostas de modelos evolutivos comuns de desenvolvimento portuário. O capítulo sinaliza ainda as configurações e desafios contemporâneos das cidades portuárias, decorrentes das novas funções dos portos na economia mundial.

As questões apontadas neste capítulo, principalmente os modelos de evolução espaço-temporal do porto auxiliam posteriormente a compreensão deste processo na área de estudo. Por sua vez, o conteúdo apresentado sustenta e justifica a temática do presente trabalho.

1.1 A globalização e a reestruturação dos territórios produtivos

Nesta dissertação, a temática globalização é abordada como pré-condição do entendimento da complexa situação entre cidades e portos na contemporaneidade. Parte-se do pressuposto que, dos anos 1970 em diante, as novas tecnologias e condições de produção e comércio mundiais, impõem significativas mudanças nos territórios produtivos, inclusive em portos e cidades portuárias, que como centros do sistema de articulação dos fluxos global-local, devem reestruturar-se às novas demandas de comércio internacional.

Este capítulo utiliza distintos autores de fundamentação teórica sobre os desdobramentos espaciais da relação global-local. A princípio, a publicação “A

Sociedade em Rede” de Manuel Castells atende ao conceito de redes, pautado na disponibilidade de novas tecnologias de comunicação e informação, a partir dos anos 1970, por meio da conexão eletrônica em rede de todos os locais, permitindo a integração entre mercados, produção e comércio mundiais e acarretando processos de reestruturação dos territórios produtivos em âmbito local. A visão de Silva e Cocco (1999) e de outros autores, contribuem no debate acerca da complexidade do sistema portuário e das cidades portuárias, vinculada às implicações globais e às tecnologias avançadas. Por outro lado, apresenta-se a visão crítica do geógrafo brasileiro Milton Santos sobre as consequências da globalização econômica no território local, em argumentação sobre a vigência da submissão desmedida do local às demandas externas. Em geral, essas referências funcionam como base teórica e subsidiam o entendimento da problemática do presente trabalho, situando os portos e as cidades portuárias como protagonistas.

Como mencionado, o processo de globalização da economia intensifica-se a partir da década de 1970. Nesta linha, as inovações tecnológicas dos meios de informação e comunicação permitem a expansão e dispersão comercial e produtiva de empresas e mercados financeiros em escala mundial, implicando na reorganização dos territórios produtivos (CASTELLS, 1999). O novo contexto decorre da transição de um modelo de produção econômica rígido, conhecido como Fordismo - caracterizado por produção e consumo em massa, relações estáveis de trabalho, regulação do Estado na economia, base territorial nacional - para um sistema de produção flexível, em que novas tecnologias de informação e comunicação permitem flexibilidade de equipamentos e produtos, desterritorialização da produção e competição entre nações e regiões, resultando em uma ordem econômica espacialmente dispersa.

Portanto, diante de novas condições de integração entre mercados e produção, Castells (1999) aponta o surgimento de uma economia global, no final do século XX, denominada de informacional, global e em rede.

[...] É informacional porque a produtividade e a competitividade de unidades ou agentes nessa economia (sejam empresas, regiões ou nações) dependem basicamente de sua capacidade de gerar, processar e aplicar de forma eficiente a informação baseada em conhecimentos. É global porque as principais atividades produtivas, o consumo e a circulação, assim como seus componentes (capital, trabalho, matéria-prima, administração, informação, tecnologia e mercados) estão organizados em escala global, diretamente ou mediante uma rede de conexões entre agentes econômicos.

É rede porque, nas novas condições históricas, a produtividade é gerada, e a concorrência é feita em uma rede global de interação entre redes empresariais (CASTELLS, p. 119, 1999).

A rigor, a disponibilidade técnica-informacional gerou “[...] integração global dos mercados financeiros e a articulação segmentada da produção e do comércio mundial” (CASTELLS, 1999, p. 98). Neste cenário, as estratégias para descentralização da produção restabelecem a lucratividade em ambientes competitivos, com baixo custo de produção e acessibilidade aos negócios (MONIÉ; VIDAL, 2006). Assim, “[...] o verdadeiro desafio para as empresas e para o capitalismo era encontrar novos mercados capazes de absorver uma crescente capacidade de produção de bens e serviços” (CASTELLS, 1999, p. 137).

A saber, Castells (1999) destaca o papel das tecnologias de comunicação e informação, que garantem coordenação da produção, distribuição descentralizada e funcionamento de uma teia de transporte rápido. Com efeito, “[...] as empresas industriais de dimensão mundial controlam impérios espalhados, arquipélagos de competências coordenados, graças às tecnologias materiais e informáticas da circulação” (BAUDOIN, 1999, p. 29). Diante das novas condições, uma única empresa é capaz de atuar em escala global, com atividades administrativas e/ou operacionais nos locais de maior lucratividade (Figura 1).



Figura 1: Atuação da empresa Vale em escala global, com atividades dispersas em cinco continentes (países em cinza escuro).

Fonte: <<http://www.vale.com/PT/aboutvale/across-world/Paginas/default.aspx>>. Acesso em: 5 mar. 2014.

Nesta perspectiva, Carmona (2005) pontua que dois novos fatores estão mudando a divisão internacional do trabalho e a configuração do espaço global. O primeiro consiste na rápida e contínua expansão de investimentos estrangeiros, que

expandem o papel da produção econômica internacional. E o segundo, refere-se à velocidade e a natureza dos fluxos, que alteram a produção e os aspectos de localização, atribuindo novas estratégias de desenvolvimento para as cidades.

Portanto, em consonância a um modelo de produção econômica, que se fundamenta por uma rede difusa de empresas situadas de forma flexível sobre o território, condiciona-se uma transformação significativa das redes logísticas, do papel dos portos e das cidades portuárias (SILVA; COCCO, 1999). As interferências sobre os portos decorrem de um contexto de aceleração da produtividade, a partir da multiplicação do transporte, acentuado por uma circulação das múltiplas partes dos processos de produção fracionados pelo mundo (BAUDOIN, 1999).

Nesta dimensão, Silva e Cocco (1999) confirmam que as infraestruturas portuárias passam a ser estratégicas para a nova articulação entre produção e consumo, exigindo um desempenho cada vez mais qualificado dos portos, cujas alterações reverberam diretamente no espaço das cidades portuárias.

A rigor, a descentralização do processo de produção intensifica, consideravelmente, a circulação de mercadorias e a importância do transporte marítimo, visto a função de articular fluxos do sistema portuário (BAUDOIN, 1999; SILVA; COCCO, 1999). Sobre a equivalência das novas condições de consumo e de produção via comércio marítimo internacional, notam-se nos gráficos a seguir significativo crescimento desse comércio, a partir do novo cenário econômico de 1970 (Figuras 2 e 3).

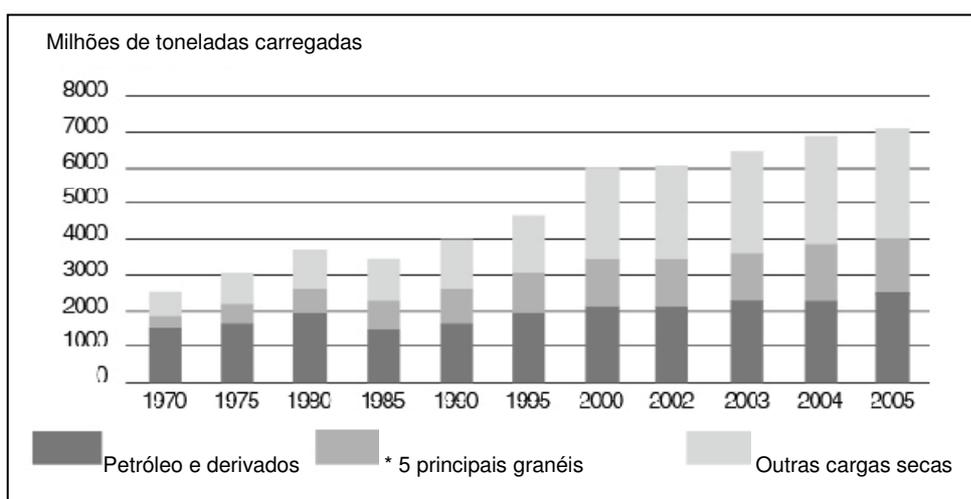


Figura 2: Desenvolvimento do comércio marítimo internacional (milhões de toneladas), 1970-2005. * 5 principais grãos: minério de ferro, grãos, carvão, bauxita/alumínio e fosfato de rocha.

Fonte: UNCTAD (2006), traduzido e editado pela autora.

Milhões de toneladas carregadas

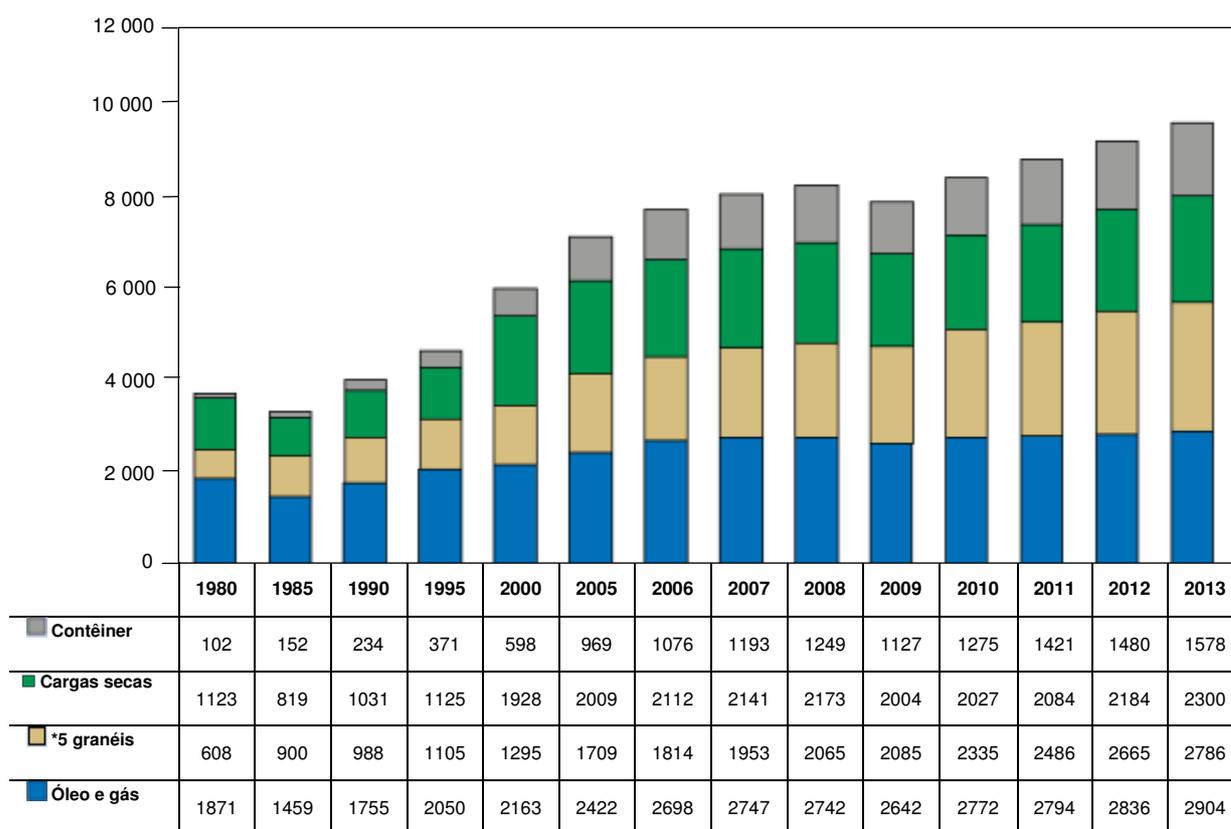


Figura 3: Desenvolvimento do comércio marítimo internacional (milhões de toneladas), 1980-2013.
 * 5 principais granéis são: minério de ferro, grãos, carvão, bauxita/alumínio e fosfato de rocha.

Fonte: UNCTAD (2013), traduzido e editado pela autora.

Como resultado, diante da nova dimensão dos fluxos e evolução técnica, intensificase a complexidade espacial portuária, a partir de exigências de reformulação dos portos, que devem tornar-se mais eficientes e competitivos (SEASSARO, 1999; COLLIN, 1999). Neste contexto, a navegação e o armazenamento de cargas em contêineres que “[...] se tornou eficiente por intermédio de sistemas de informática que rastreavam e programavam as mercadorias e as rotas, bem como por sistemas automatizados de carga/descarga” (CASTELLS, 1999, p.178), aparece como um dos principais vetores responsáveis pela complexidade da atividade portuária mais recente.

A partir da conteneurização a proximidade com os mercados já não é primordial na escolha de um porto, o que importa são fatores de tempo e custo de manipulação de cargas, nível de equipamentos e eficiência dos serviços portuários, os quais exigem a adequação dos portos, para tornarem-se competitivos no gerenciamento dos fluxos e na manipulação de mercadorias (SEASSARO, 1999). Com a “[...] conteneurização a mercadoria começa a seguir o navio, enquanto no passado, era o

navio que seguia a mercadoria” (SEASSARO, 1999, p. 134). Em outras palavras, com o contêiner, as mercadorias devem ser embarcadas em portos com capacidade técnica e custos compatíveis à nova forma de armazenamento e à nova velocidade dos fluxos. Em contraposição, no passado, esses condicionantes não eram essenciais para a inserção de um porto nas rotas comerciais, que hoje, em grande parte, são controladas e definidas por companhias privadas de armadores, que estabelecem as rotas dos navios e os portos do comércio marítimo internacional, conforme os aspectos indicados.

Em síntese, as novas condições comerciais e a intensificação dos fluxos resultaram em uma série de exigências comuns para a maioria dos portos. As principais mudanças consistem em reestruturação portuária a partir da reorganização ou abandono de portos tradicionais; criação de portos monofuncionais distantes dos núcleos urbanos; necessidade de áreas para manipulação de mercadorias fora das instalações portuárias e privatização das infraestruturas portuárias. Deste modo, essas alterações, entre outras expostas no decorrer do capítulo, influenciaram progressivamente o aumento dos conflitos e o distanciamento entre porto e cidade, diante de novas demandas para a infraestrutura portuária, que em muitos casos, desloca-se do núcleo urbano portuário tradicional.

Para complementar as implicações da reestruturação econômica global nos territórios produtivos, insere-se a visão de Milton Santos, que analisa criticamente as imposições e ordens mundiais no espaço local. A princípio, Milton Santos entende o espaço como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e de ações, cuja definição varia conforme o período histórico. Por sua vez, o autor, denomina o período atual como meio técnico-científico-informacional, diante da predominância de técnicas, ciência e informação na estruturação do território. Nesta dissertação, os objetos de Milton Santos podem ser interpretados como os portos, suas atividades e infraestruturas, e as ações se referem ao caráter dominante das demandas e respostas dos atores econômicos hegemônicos que ditam, de modo autônomo, as regras do sistema portuário global.

A rigor, para Santos (2006), a globalização possibilitada pelas técnicas de informação, caracteriza-se como globalização perversa. Para o autor, “[...] os atores hegemônicos, armados com uma informação adequada, servem-se de todas as

redes e se utilizam de todos os territórios” (SANTOS, 2006, p. 243). Por esse paradigma,

A ordem trazida pelos vetores da hegemonia cria, localmente, desordem, não apenas porque conduz a mudanças funcionais e estruturais, mas, sobretudo, porque essa ordem não é portadora de um sentido, já que o seu objetivo – o mercado global – é uma auto-referência, sua finalidade sendo o próprio mercado global (SANTOS, 2006, p.334).

No atual sistema global, para Santos (2006, p. 222), prevalece o “imperativo da competitividade [que] faz com que equipamentos e lugares se tornem rapidamente envelhecidos e sejam declarados incapazes ou insuficientes para fornecer esforços úteis”. Por essa lógica, muitos portos tradicionais impedidos de se reformularem para atender as demandas atuais, são gradualmente afastados das principais rotas comerciais e, em geral, ficam a mercê do abandono e degradação. Logo, nas redes mundiais permanecem apenas os portos que se modernizam e se adequam aos padrões ideais de fluidez, eficiência e lucratividade impostos.

Entretanto, a fluidez econômica para a qual se renovam e criam-se objetos, está sempre sendo ultrapassada, causando mudanças brutais no valor dos objetos e dos lugares (SANTOS, 2006). Em outras palavras, modificam-se e renovam-se lugares e infraestruturas em nome da técnica e economia global, a despeito dos impactos urbanos, sociais, ambientais e culturais. Como exemplo, de um lado, tem-se criação de terminais portuários privativos, exclusivamente voltados para atendimento das redes globais, por outro lado, núcleos portuários tradicionais são desfeitos ou reestruturados, sem considerações relativas às peculiaridades culturais e aos danos locais de distintas ordens.

Deste modo, a redefinição do cenário portuário - alterações no setor institucional, nas modalidades técnicas e operacionais, nas redes de circulação e nas cidades portuárias – inserindo-a na perspectiva de Santos (1996) deriva das novas condições globais, que modificam os equilíbrios preexistentes e impõem suas próprias normas, resultando em transformações alheias às demandas locais. Santos (1996) pontua que os aspectos globais de racionalidade e intencionalidade, que atingem todos os territórios, inclusive os portuários, convergem para o processo de homogeneização e de fragmentação do espaço urbano, em uma fase caracterizada pela imaterialidade como dado fundamental, pela fragmentação como realidade do território e pela “redução do espaço ao tempo” (SANTOS; SOUZA; SILVEIRA, 1998).

Em suma, segundo Santos (2006), por meio das técnicas que atuam como facilitadoras da produção, circulação e informação mundializadas,

Cada lugar [...] é ponto de encontro de lógicas que trabalham em diferentes escalas, reveladoras de níveis diversos, e às vezes contrastantes, na busca da eficácia e do lucro, no uso de tecnologias do capital e do trabalho. Assim se redefinem os lugares: como ponto de encontro de interesses longínquos e próximos, mundiais e locais, manifestados segundo uma gama de classificações que está se ampliando e mudando (SANTOS, 1996, p. 19).

Desta forma, os espaços produtivos são organizados para garantir a eficiência dos fluxos, com “dissolução” das fronteiras, melhoria de transportes e comunicações e eliminação dos obstáculos à circulação (SANTOS, 2006). Como resultado, “o espaço é hoje um sistema de objetos cada vez mais artificializados, povoado por sistemas de ações igualmente imbuídos de artificialidade, e cada vez mais tendentes a fins estranhos ao lugar e a seus habitantes” (SANTOS, 2006, p. 63). Neste cenário, para o mesmo autor, a maioria das ações que se exercem em um lugar advém de necessidades alheias e são, predominantemente, contrastantes com níveis de urbanidade adequados para a cidade, visto a exclusiva busca da eficácia e do lucro (SANTOS, 2006; 1996).

Em relação a presente temática, na realidade brasileira, no entorno de portos e áreas retroportuárias, sinaliza-se comumente a precariedade e a pobreza urbana, se contrapondo com atividades de elevado potencial econômico, revelando os conflitos de uma globalização econômica excludente no território local, como observa Milton Santos. Diante desta conjuntura, os portos, como parte do sistema de objetos do território “[...] põem-se à disposição das forças sociais mais poderosas, quando não são deliberadamente produzidos para o seu exercício” (SANTOS, 2006, p. 97).

Como complementação desta discussão, cabe referir-se aos conceitos de fluidez territorial e de porosidade territorial inerentes aos espaços portuários. De modo que,

Definimos então *fluidez territorial* como a qualidade que têm os territórios nacionais de permitir uma aceleração cada vez maior dos fluxos que os estruturam, a partir da existência de uma base material formada por um conjunto de objetos concebidos, construídos e/ou acondicionados para garantir a realização dos fluxos. E definimos a *porosidade territorial* como a qualidade que têm os territórios nacionais de ampliar ou aprofundar sua vinculação com o exterior, a partir do desenho de uma base normativa, formada por um conjunto de ações cuja intencionalidade é a inserção externa dos territórios (ARROYO, 2001, apud RIAL, 2008, p.88).

Por esta ordem, Sassen (1998, p. 11) indica que “a globalização da economia, acompanhada pelo surgimento de uma cultura global, alterou profundamente a

realidade social, econômica e política dos Estados-Nação, das regiões transnacionais e [...] das cidades”, diante de demandas externas que desconsideram as lógicas do espaço local. Na visão da autora, este contexto deriva da “mobilidade transnacional do capital [que] dá origem a formas específicas de articulação entre diferentes áreas geográficas e as transformações no papel desempenhado por tais áreas na economia mundial” (SASSEN, 1998, p. 15).

Em geral, predomina o que Castells (1999) denomina de *espaço dos fluxos*, onde toda a estrutura é sistematizada para favorecer a disseminação da produção e a circulação econômica.

Em cada país a arquitetura de formação de redes reproduz-se em centros locais e regionais, de forma que o sistema todo fique interconectado em âmbito global. Os territórios em torno desses nós [portos e cidades portuárias] desempenham uma função cada vez mais subordinada, às vezes, perdendo a importância (ou até mesmo a função) (CASTELLS, 1999, p. 470-471).

Adicionalmente, “[...] quanto mais uma organização social baseia-se em fluxos aistóricos, substituindo a lógica de qualquer lugar específico, mais a lógica do poder global escapa ao controle sociopolítico das sociedades locais/nacionais historicamente específicas” (CASTELLS, 1999, p. 505). Portanto, diante do exposto, impera-se a necessidade de controle por parte dos atores locais das implicações perversas da globalização no território, para que não se processe, sobretudo, uma inserção subordinada e desmedida do local à produção econômica internacional, a despeito de impactos na cidade. Importa lembrar que o porto, mesmo como suporte de atuação em escala global, refere-se a uma infraestrutura local, cujas dinâmicas e alterações afetam, substancialmente, a escala urbana. Deste modo, torna-se necessário analisar com precaução como as mudanças e o funcionamento do sistema portuário se processam no espaço urbano, para se minimizar os conflitos entre porto e cidade, e, quando possível, estabelecer níveis de interação positivos entre ambos.

1.2 O desenvolvimento tecnológico e a mudança do papel dos portos

Como visto anteriormente, a função dos portos modifica-se, efetivamente, a partir da segunda metade do século XX, quando possibilidades técnicas permitem a

intensificação dos fluxos do comércio internacional, além de transformações na indústria marítima.

A modernização do transporte marítimo, com o aumento do porte dos navios (Figura 4) e a intensificação do uso do contêiner (Figura 5) impôs mudanças significativas no sistema portuário mundial (MONIÉ; VIDAL, 2006). Para os autores, se no passado, o transporte marítimo foi caro e pouco seguro, nas últimas décadas, o desenvolvimento tecnológico viabiliza o crescimento da capacidade dos navios, a diminuição do tempo de permanência nos portos e a redução dos custos operacionais, garantindo segurança e eficiência às atividades portuárias.



Figura 4: Navio de contêineres.

Fonte: <http://www.portdebarcelona.cat/cntmng/d/d/workspace/SpacesStore/9f5a44c7-9b89-4bc8-b856-ee858463a7f2/12_400x203_AC.jpg>.
Acesso em: 4 jan. 2014.

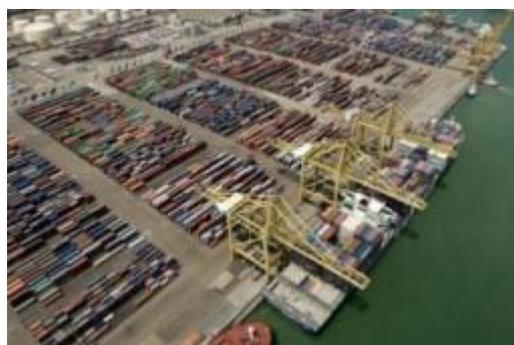


Figura 5: Terminal de contêineres em Barcelona.

Fonte: <<http://www.portdebarcelona.cat/cntmng/d/d/workspace/SpacesStore/0a160f65-2bf1-45dd-ba31-a717dd971889/01tcb.jpg%7C01-tcb.jpg>>.
Acesso em: 4 jan. 2014.

No segundo pós-guerra, a organização do sistema portuário era altamente vinculada à produção industrial, com estreita ligação territorial e funcional entre polos industriais e portos, que eram setorizados, segmentados e direcionados a cargas específicas, sem flexibilidade às variações de mercadorias, transportes e mercados (SILVA; COCCO, 1999). Nesse contexto, “[...] o porto da era fordista caracterizava-se como prótese das linhas de montagem fabris” (SILVA; COCCO, 1999, p. 16). Contudo, segundo os autores, a partir de intensa mudança dos fluxos de circulação, torna-se necessária a conexão entre portos e mercados, por meio de sistemas organizados em redes, e não mais, em grandes concentrações industriais.

Nesta linha, a crise do sistema portuário fordista, para Silva e Cocco (1999), associa-se por um lado, pelo distanciamento do Estado do cenário econômico, cedendo o poder de intervenção na estrutura produtiva para o setor privado, e por outro lado, pelo declínio da fábrica, com rígidas formas de produção. No novo cenário global, os

autores destacam a importância dos meios de circulação para garantir o máximo de extensão e diversidade no abastecimento dos mercados e tempo mínimo no fornecimento das mercadorias ao consumidor. Assim,

Os portos, especificamente, devem assumir rapidamente uma nova função, que é a de organizar e gerenciar os fluxos contínuos de bens para a produção e o consumo, a partir de redes de empresas que se estendem de maneira mais difusa e flexível pelos territórios (SILVA; COCCO, 1999, p. 17).

Portanto, o papel do porto não é mais de embarque, desembarque e armazenagem de mercadorias, e sim de transitar fluxos, guardando as cargas o menor tempo possível, para garantir operações constantes (HENRY, 2006, apud VASCONCELOS, 2011). Com efeito, pela demanda de eficiência na movimentação de mercadorias, nas últimas décadas do século XX, os portos saíram dos centros urbanos para se transformarem em corredores de exportação (SILVA; COCCO, 1999). Os autores argumentam que os portos deram as costas para as cidades, marcando uma ruptura com o período colonial. “O porto transformou-se em um anexo específico de uma organização cada vez mais funcional do espaço nacional” (SILVA; COCCO, 1999, p. 10). Por sua vez,

[...] sob os efeitos da containerização e da reestruturação produtiva, a fluidez da circulação das mercadorias e a produtividade operacional impostas pelos atores controlando as redes logísticas mundiais transformam progressivamente os portos em peões no jogo de xadrez da logística mundial (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012a, p. 1).

Em outras palavras,

[o] perfil dos portos modernos não está mais intimamente relacionado às cidades com as quais estão associados, mas é grandemente ditado por designers e operadores de navios que investem grandes somas de dinheiro em economias de escala (HOYLE, 2002, apud VASCONCELOS, 2011, p. 59).

Neste marco, pelas lógicas econômicas globais, na visão de alguns autores, o porto transformou-se em nó do sistema de intermodalidade, de modo que “[...] é relativamente indiferente à existência de uma cidade e mantém com o território somente relações de contigüidade (e, às vezes, de dominação)” (SEASSARO, 1999, p. 135). Em razão disso, o autor acredita que, os portos desterritorializados podem ser implantados em quase todos os lugares, e não precisam de uma cidade, sendo essencial, apenas, a proximidade com redes infraestruturais.

Diante dessa realidade, a invenção do contêiner, dos anos 1950 em diante, intensifica a migração dos portos para locais com amplas reservas fundiárias e

calados profundos, geralmente, distantes das cidades (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012b). Surgem os denominados mega-portos ou *hub ports*, como plataformas de concentração e redistribuição de contêineres, configurando-se como nós de trânsito rápido, multiplicador de lógicas desterritorializadas (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012b). No caso brasileiro, os altos investimentos em portos dessa tipologia resultam em “[...] uma nova geração de portos-indústria inseridos nas cadeias de valor de atores econômicos cujas escalas de ação ignoram o nível local” (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012b, p. 10).

Como exemplo de modelo portuário associado às grandes empresas e segregado da economia local, no Brasil, alude-se ao Complexo Portuário de Sepetiba, inaugurado em 1982, cuja nomeação altera-se para Porto de Itaguaí, em 2005. Distante cerca de 90 km da cidade do Rio de Janeiro, o porto, concentrador de cargas, constitui-se por vários terminais arrendados, conectado apenas a redes viárias e ferroviárias, desvinculado do território local (Figura 6). No cenário internacional, Baudoin (1999) também chama atenção para o surgimento de portos isolados nos cruzamentos logísticos da Europa, mencionando, entre outros, o Porto de Gioia Tauro, na Itália (Figura 7), que se configura aos moldes de *hub port*.



Figura 6: Terminal de contêineres no Porto de Itaguaí, RJ.

Fonte: <http://www.csn.com.br/irj/go/km/docs/csn_multimedia/tecon/imagens/1.jpg>. Acesso em: 7 mar. 2014.



Figura 7: Porto de Gioia Tauro, Itália.

Fonte: <<http://www.portodigioiatauro.it/gallery.php?id=3>>. Acesso em: 7 mar. 2014.

Neste contexto o *hub port* constitui-se em elo logístico desterritorializador, a serviço dos interesses comerciais das grandes firmas e armadores, como infraestrutura subordinada ao sistema global. As operações portuárias são impostas por lógicas de valorização alheias ao porto e às suas instâncias territoriais, administrativas ou empresariais. A questão principal consiste na vinculação do porto com outros

modais de transporte e na resolução dos obstáculos à rápida circulação de mercadorias (SILVA; COCCO, 1999). Assim, atenta-se para o elevado potencial de fragilidade e substituíbilidade dos hubs ports diante de outros terminais, que podem ser ainda mais eficientes (SEASSARO, 1999).

Os principais questionamentos em relação ao *hub port*, referem-se à dependência ao desempenho dos complexos industriais e às estratégias das companhias de navegação, além de configurar-se como infraestrutura especializada, separada das esferas locais (SILVA; COCCO, 1999). Do ponto de vista urbano, a crítica ao modelo portuário concentra-se na sua desvinculação territorial local (RIAL, 2008). Em resumo, tal porto constitui-se como “[...] apêndice da circulação de cargas que satisfazem prioritariamente as necessidades de abastecimento e de distribuição de produtos dessas empresas ou as rotas dos grandes armadores globais” (SILVA; COCCO, 1999, p. 19). Os mesmos autores notam que as especificidades locais importam na medida em que atendam às lógicas globais corporativas.

Neste sentido, as demandas de reestruturação portuária intensificam a crise dos portos urbanos, muitos dos quais, sem condições de adaptação aos novos padrões propostos, são abandonados, acentuando a ruptura física, gerencial, social e cultural entre cidade e porto. Contudo, atenta-se que a desvinculação entre porto e cidade, se desdobra desde o período industrial, a partir do avanço tecnológico, que diferencia as escalas entre ambos, sobretudo, por aspectos técnicos e econômicos.

Nesta linha, atualmente as “[...] novas instalações portuárias muito especializadas e dotadas de superestruturas de carga e descargas configuram-se como ilhas cada vez mais separadas da cidade e ligadas aos lugares de produção e consumo mais afastados” (SEASSARO, 1999, p. 143). Em uma visão paradoxal, “[...] desde o pós-guerra, o comércio marítimo tornou-se mais importante para a economia dos países, ao mesmo tempo em que os portos se tornaram menos importantes para a ordem espacial de suas cidades portuárias” (HOYLE, 2002, apud VASCONCELOS, 2011, p. 63).

Nas novas condições de produção e circulação econômicas, além do surgimento de portos desterritorializados, pontua-se o aparecimento de “[...] um sistema de portos secos, zonas de atividades logísticas e centros de distribuição estrategicamente localizados nas suas hinterlândias que garantem maior agilidade nos processos de

distribuição” (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012b, p. 9). Em relação à criação dessas áreas retroportuárias, Rial (2008) chama atenção para suas localizações, geralmente, em espaços alheios ao porto, em qualquer outro ponto da cadeia, a partir de ocupação territorial fragmentada e descontínua do entorno local (Figura 8).



Figura 8: Área retroportuária da empresa Cotia (Terca), em Cariacica (ES).

Fonte: <<http://www.cotia.com.br/index.php/pt/infra-estrutura/cotiaarmazensgerais>>. Acesso em: 7 mar. 2014.

A propósito, os portos *hubs* e os portos secos, são novos tipos de configurações espaciais distantes dos centros urbanos. Como “[...] novos elos de trânsito e de redistribuição de fluxos terra/mar modificam não apenas as hierarquias tradicionais entre cidades e portos, mas também remetem à questão dos tradicionais vínculos que caracterizam as cidades portuárias” (VASCONCELOS, 2011, p. 66), tais como a relação de proximidade entre porto e cidade.

Portanto, a partir de uma organização portuária pautada no modelo de excelência dos fluxos, o porto reduziu-se a um dispositivo técnico subordinado às redes de circulação, com o poder de suplantar o comércio da praça (BAUDOIN, 1999). Em suma,

[...] as novas condições e elementos do tráfego portuário moderno somados às atividades logísticas vinculadas a ele levaram à mudança da função portuária: se antes o porto era a razão de ser da economia local, agora ele é vetor de fluxos. O porto faz a conexão terra e mar, como uma plataforma multimodal, fruto das exigências das atividades de produção do sistema globalizado que se organiza em rede (VASCONCELOS, 2011, p. 61).

Neste sistema, destaca-se o controle das empresas mundiais nos tráfegos marítimos. O oligopólio de firmas transnacionais incita políticas portuárias unilaterais,

em substituição à relação de equilíbrio, que deveria existir entre operadores portuários e interesses de um porto, como elemento do sistema urbano e territorial (SEASSARO, 1999). Para ilustrar o domínio privado sobre a esfera portuária marítima, na Figura 9 observa-se que apenas 20 companhias armadoras respondem por cerca de 80% do transporte mundial de cargas contêineres.

Ranking (TEU)	Operador	Cidade	Número de navios	Tamanho médio do navio	TEU ⁵	Parcela do total mundial TEU	Ações acumuladas TEU	Crescimento em TEU em 2012
1	Maersk Line	Dinamarca	453	4 745	2 149 524	13.4%	13.4%	2.1%
2	MSC	Suiça	398	5 186	2 064 118	12.9%	26.2%	1.9%
3	CMA CGM Group	França	288	4 004	1 153 088	7.2%	33.4%	-0.7%
4	COSCO	China	155	4 614	715 219	4.5%	37.9%	14.6%
5	Evergreen Line	Taiwan	187	3 795	709 702	4.4%	42.3%	24.3%
6	Hapag-Lloyd Group	Alemanha	141	4 533	639 148	4.0%	46.3%	-1.5%
7	APL	Singapura	127	4 492	570 497	3.6%	49.8%	-4.9%
8	CSCCL	China	124	4 550	564 151	3.5%	53.3%	1.3%
9	Hanjin	Republica da Coreia	107	5 190	555 279	3.5%	56.8%	11.6%
10	MOL	Japão	111	4 576	507 894	3.2%	60.0%	13.2%
11	OOCL	Hong Kong	102	4 442	453 044	2.8%	62.8%	14.0%
12	NYK	Japão	93	4 334	403 030	2.5%	65.3%	28.0%
13	Hamburg Sud	Alemanha	93	4 132	384 293	2.4%	67.7%	4.1%
14	HMM	Republica da Coreia	67	5 438	364 373	2.3%	70.0%	15.8%
15	Yang Ming	Taiwan	86	4 222	363 057	2.3%	72.2%	5.7%
16	K Line	Japão	75	4 558	341 848	2.1%	74.3%	-0.2%
17	Zim	Israel	71	3 978	282 411	1.8%	76.1%	-7.1%
18	UASC	Kuwait	41	6 361	260 818	1.6%	77.7%	36.5%
19	CSAV	Chile	55	4 716	259 391	1.6%	79.3%	25.5%
20	PIL	Singapura	98	2 426	237 776	1.5%	80.8%	0.3%
Total das 20 maiores companhias			2 872	4 519	12 978 661	80.8%		
Outras			2 957	1 041	3 079 572	19.2%		
Total de todas as companhias			5 829	2 755	16 058 233	100.0%		

Figura 9: As 20 principais companhias armadoras mundiais de contêineres.

Fonte: Elaborado por UNCTAD - Conferência das Nações Unidas de Comércio e Desenvolvimento. Disponível em: <http://unctad.org/en/publicationslibrary/rmt2013_en.pdf>. Acesso em: 7 mar. 2014. Traduzido pela autora.

⁵ A sigla TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) refere-se à Unidade Equivalente de Transporte. Trata-se de uma medida padrão para medir capacidade de um contêiner, com um tamanho padrão de 20 pés (6.10m de comprimento x 2.44m de largura x 2.59m de altura). Um contêiner de 20 pés é um contêiner de 1 TEU, e 1 contêiner de 40 pés é um contêiner de 2 TEUs. Disponível em: <<http://portogente.com.br/portopedia/teu-twenty-foot-equivalent-unit-74883>>. Acesso em: 08 jul. 2014.

Como dito, a inserção do contêiner, a partir da década de 1950, aparece como fator fundamental na reorganização das áreas portuárias. Desta tecnologia resulta nova logística de transporte marítimo, com o aumento da capacidade dos navios e de equipamentos portuários específicos. As atividades portuárias tornam-se menos dependentes de mão de obra e de infraestrutura de armazenagem, reduzem-se tempos e custos operacionais (DO AMARAL E SILVA; VASCONCELOS, 2009).

O uso do contêiner levou “[...] à expansão de mercados, propiciada por conexões virtuais e em tempo real, e ampliou a competitividade dos portos levando a uma nova hierarquia mundial baseada no papel que cada porto tem nos fluxos do comércio internacional de carga” (DO AMARAL E SILVA; VASCONCELOS, 2009, p. 4). Para as autoras, o crescimento do comércio mundial de contêineres (Figura 10) contribuiu no processo de localização de portos rumo a regiões com áreas maiores e calados mais profundos, frente à necessidade de amplos espaços para armazenagem de cargas unitizadas⁶ e o aumento dos navios.

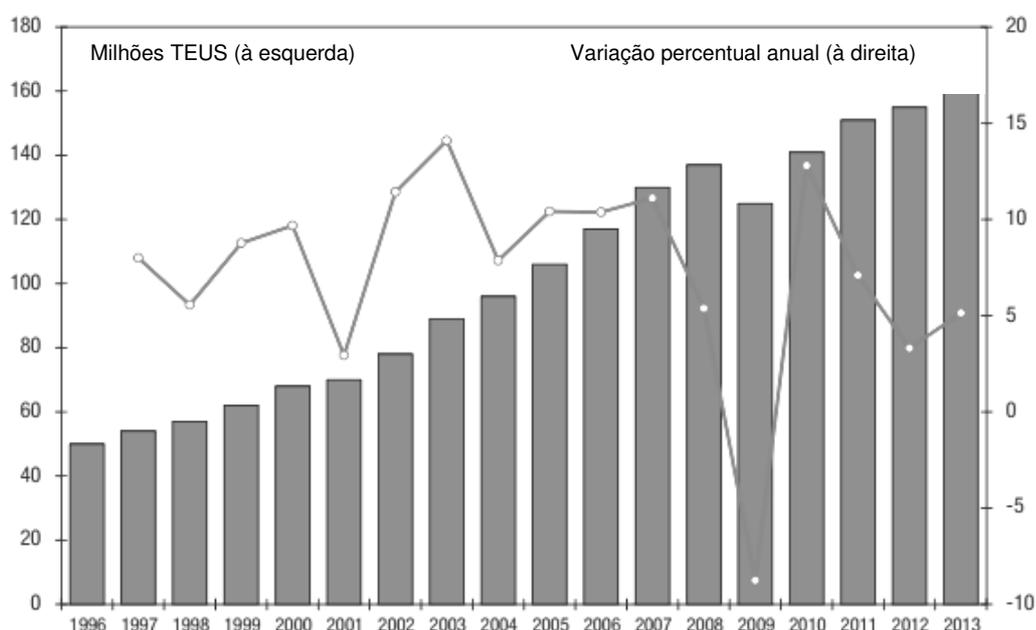


Figura 10: Gráfico da evolução do comércio mundial de contêiner, 1996 - 2013.

Fonte: Elaborado por UNCTAD - Conferência das Nações Unidas de Comércio e Desenvolvimento.

Disponível em: <http://unctad.org/en/publicationslibrary/rmt2013_en.pdf>. Acesso em: 7 mar. 2014.

⁶ A unitização consiste na união de mercadorias de peso, tamanho e formato distintos em cargas de volumes unitários, possibilitando uma racionalização do espaço útil e maior agilidade e segurança em processos de desembarque e embarque. A containerização é um das formas de unitização de cargas. Disponível em: <<http://portogente.com.br/portopedia/unitizacao-de-cargas-73025>>. Acesso em: 08 jul. 2014.

Por essas abordagens, o contêiner representa o símbolo do processo de reestruturação portuária (MONIÉ; VIDAL, 2006). Contudo, os autores reiteram que para além de um novo tipo de armazenamento de mercadorias, a nova economia global introduziu modificações estruturais nos portos - novos métodos de movimentação de cargas, equipamentos tecnológicos, mão de obra especializada e avanços de engenharia naval - que condicionaram efetiva reorganização portuária.

Diante do exposto, Vasconcelos (2011) considera a evolução tecnológica o vetor de maior relevância na transformação do papel dos portos, que impulsiona, sobretudo, o afastamento e a complexidade entre cidade e porto. Em resumo, a autora, apresenta os principais condicionantes deste processo, tais como: (1) gigantismo naval; (2) mecanização, unitização e containerização; (3) intermodalidade e multimodalidade; (4) terminais especializados e portos-indústria; (5) competição entre portos; (6) globalização e (7) dispersão dos poderes decisórios, com perda de controle dos portos sobre o tráfego de cargas.

Como síntese à mudança da função portuária tem-se a classificação dos estágios de desenvolvimento dos portos, proposta pela Conferência das Nações Unidas de Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), conforme Figura 11.

Classificação de portos	Primeira Geração	Segunda geração	Terceira geração
Período de desenvolvimento	Até os anos 60	Depois dos 60	Depois dos 80
Principais tráfegos	Carga geral convencional	Carga geral convencional, granel sólido e líquido	Granéis e unitizados. Carga containerizada
Atitude e estratégia de desenvolvimento portuário	Conservadora. Ponto de transferência de modais	Expansionista. Centro comercial, industrial e de transporte	Orientada ao comércio. Centro de transporte integrado e plataforma logística para o comércio exterior.
Escopo de atividades	1. Carregamento, armazenagem, descarregamento de mercadorias e serviços à navegação. Atuação junto à faixa do cais.	1 (como o anterior) + 2. Transformação de cargas; serviços industriais e comerciais em relação a navios; áreas portuárias ampliadas	1+2+3. Atividades logísticas de informação e distribuição de cargas. Terminais e zonas de distribuição em retroáreas.
Características de organização	Atividades independentes do âmbito do porto. Relações informais entre o porto e usuários.	Relações mais estreitas entre o porto e os usuários. Fraca relação entre atividades do porto. Eventual relação porto/município	Comunidade portuária. Integração do porto ao comércio e à cadeia de transportes. Forte relação do porto com a municipalidade. Maior organização
Características da produção	Fluxo de cargas. Serviço individual simples. Baixo valor agregado.	Fluxo de cargas. Transformação das cargas. Serviços combinados. Médio valor agregado.	Fluxo de cargas e informações. Distribuição de cargas e informações. Pacotes de múltiplos serviços. Alto valor agregado.
Fatores decisivos	Trabalho/capital	Capital	Tecnologia/Know-how

Figura 11: Quadro de geração de portos.

Fonte: Elaborado por UNCTAD - Conferência das Nações Unidas de Comércio e Desenvolvimento.

Disponível em: BURKHALTER, 1999, apud RIAL, 2008, p. 108.

Pela categorização da UNCTAD, os portos atuais situam-se na “terceira geração” ou em direção a tal estágio. Contudo, visto que nesta fase de desenvolvimento, há intensa ligação do porto com a municipalidade, observa-se notoriamente, que esta prática ainda não condiz com a realidade da maioria dos portos brasileiros.

Em análise da Figura 11, atenta-se ainda que os principais padrões de modernização e gerenciamento dos portos contemporâneos relacionam-se, sobretudo, a aspectos de eficiência e produtividade, e são sempre associados a fatores econômicos e técnicos, sendo incomuns, visões a partir do prisma urbano-portuário (RIAL, 2008). Assim, a padronização espacial e normativa portuária, ditada pelo mercado global aparece independentemente de questões sociais, urbanas e ambientais.

Apesar da importância dos condicionantes tecnológicos, alguns autores acreditam que o porto “[...] não pode ser pensado apenas do ponto de vista técnico e operacional. Ele não é apenas um corredor, ele é mais: um instrumento a serviço de um projeto de desenvolvimento” (MONIÉ; VIDAL, 2006, p. 977). Neste sentido, para autores que defendem este posicionamento,

[...] o porto, longe de afastar-se da cidade, nela penetra e cada vez mais estreitamente. O gigantismo das infra-estruturas de transporte mantém-se, é claro, estranho à dimensão urbana, mas os armazéns onde a mercadoria é manipulada, assim como os centros de informática que a codifica precisam, necessariamente, permanecer no coração da cidade, única a fornecer ao mesmo tempo trabalhadores não qualificados e super-qualificados (BAUDOIN, 1999, p. 37).

Silva e Cocco (1999), favoráveis a nova condição de integração entre porto e cidade, apresentam outra modalidade de agenciamento portuário, um porto relacionado ao planejamento do território, como dispositivo de desenvolvimento local e infraestrutura complementar à cidade, com implicações essencialmente opostas às dos *hubs ports*. O novo modelo, denominado cidade portuária, caracteriza-se, por um lado, quando

[...] um porto encontra nas redes sociais urbanas os recursos empresariais e as competências para aprimorar seus serviços (e otimizar sua capacidade de gerar valor e empregos) e, por outro, de uma cidade que recupera sua relação histórica (e não apenas paisagística) com o mar (SILVA; COCCO, 1999, p. 20).

Por estes aspectos, a modalidade cidade portuária contesta o porto como dispositivo exclusivo de fluxos. Os principais questionamentos referem-se: (1) a ausência de sustentabilidade da infraestrutura portuária, que não se relaciona com estratégias de desenvolvimento locais; (2) ao caráter privativo de terminais portuários vinculados às grandes empresas, que não oferecem integração com o desenvolvimento regional e (3) ao deslocamento da atividade portuária do contexto urbano, que impede sua assimilação como parte do cotidiano e cultura da sociedade local (SILVA; COCCO, 1999).

Na modalidade cidade portuária, “[...] a preocupação com o porto deve se transformar numa preocupação do conjunto dos cidadãos e das instituições que organizam e que dão vida pública às cidades, seja através do trabalho e da produção, seja através do consumo e do lazer” (SILVA; COCCO, 1999, p. 21). O porto enquadra-se como infraestrutura capaz de potencializar o desenvolvimento econômico local. Entretanto, a questão não se resume em dar preferência à cidade

em relação ao porto, mas, sobretudo em entender que “[...] apenas um (a cidade) detém as melhores condições para fixar localmente o valor gerado pelos fluxos e, portanto, para gerar emprego e renda para o território local” (SILVA; COCCO, 1999, p. 21).

Por esse caminho, “de instrumento de transporte nacional, o porto começa a ser visto também como um motor econômico local, fonte de mais-valia e de empregos para a cidade” (COLLIN, 1999, p. 47). Assim, a possibilidade de oferecer serviços de apoio à movimentação portuária representa, na visão de Collin (1999), a capacidade do porto agregar valor e empregos, com o fortalecimento, de seu elo com a cidade.

Neste contexto, Rial (2008) pontua a importância do posicionamento de um porto para além das dimensões de transportes, produção e distribuição da produção, atentando para seu caráter de infraestrutura física local, como elemento do espaço urbano, que interfere nas relações sociais do lugar. Assim, entende-se que o sistema portuário não deve ser associado exclusivamente com vetores técnicos e econômicos, sem contrapartidas positivas para o território local.

1.3 A questão porto-cidade: conceitos, modelos evolutivos e novas configurações no século XX e XXI

Continuando a abordagem das alterações do sistema portuário e suas implicações urbanas, apresentam-se conceitos acerca da temática “cidade portuária”, modelos evolutivos que propõem uma trajetória comum para o desenvolvimento portuário, assim como as novas configurações impostas à questão porto-cidade.

A princípio, pontua-se que não existe um consenso sobre o conceito de cidade portuária. As definições variam conforme diferentes disciplinas e abordagens (VASCONCELOS, 2011). Em geral, as terminologias “cidade-portuária” e “cidade-porto” não são adotadas de maneira diferenciada, visto a ausência de concordância frente à interdisciplinaridade da questão.

Por outro lado, diante da dificuldade de elencar fatores que definem as cidades portuárias, alguns autores partem para o que as distingue: os portos sem cidade e as cidades sem portos. Na visão de Ducruet (2008), como não são todos os portos

que se vinculam a cidades costeiras e nem toda cidade costeira que se relaciona ao porto, é possível diferenciar cidades portuárias e cidades-porto.

Portanto, o termo “cidade porto” pode referir-se a uma cidade onde houve um porto, agora desativado, ou a uma cidade, que possui um porto, sem, entretanto, manter relação de proximidade com essa estrutura (HENRY, 2006, apud VASCONCELOS, 2011). Por sua vez, a expressão “cidade-portuária”, trata de uma cidade que possui associação tradicional e íntima com seu porto (HOYLE, 1997/98). O primeiro modelo, para Vasconcelos (2011), traduz-se em justaposição e imbricação, e o segundo refere-se à interação, complementaridade e interligação.

Em linhas gerais,

As cidades portuárias são muito mais do que a soma “cidade mais porto”. A presença do porto na vida da cidade transforma a dinâmica urbana, ao mesmo tempo em que a cidade faz parte da evolução da história e da atividade portuária. Nas cidades portuárias, cidade e porto vivem uma relação complexa, simbiótica e de interdependência. Juntos formam um sistema, com uma trama única que não pode ser apreendida olhando-se para as partes isoladamente; é necessário observar a interface entre a cidade e o porto (VASCONCELOS, 2011, p. 20).

Nessa perspectiva, os portos e as cidades portuárias inserem-se na categoria de sinapses, lugares onde há a transferência de cargas entre transporte terrestre e marítimo, atuando como importantes pontos no espaço, onde se tem a passagem de fluxos e informações, além da concentração de conexões multimodais e atividades de apoio à manipulação de mercadorias (VASCONCELOS, 2011).

Na caracterização de cidades portuárias, Vasconcelos (2011) em referência aos estudos de Ducruet (2005), aponta a associação de três conceitos: sistema, território e rede. Assim,

Cada cidade portuária é um *sistema* particular resultante de uma combinação específica de seus elementos constitutivos em um determinado espaço em cada momento. Uma das características peculiares às cidades portuárias é sua inscrição em diferentes sistemas: sistema de trocas dos transportes internacionais (cadeia logística), sistema portuário propriamente dito (o porto como nó de uma rede de portos) e sistema territorial de planejamento urbano e público. A cidade portuária está integrada regional e globalmente através da globalização e é, portanto, também um *território* onde acontecem interações de vários fenômenos. Caracteriza-se ainda pela presença do “porto territorial” - e não do “porto metropolitano”, contrastando uma interpretação de porto sem limites bem definidos a outro que polariza o porto em relação à cidade. Já a noção de *rede* é aplicada de duas formas: ao porto, como nó de redes de transportes marítimos e terrestres, e à cidade, que integra uma rede urbana de cidades. Vista como rede e como território, a cidade portuária é um lugar que participa do espaço transnacional (VASCONCELOS, 2011, p. 31-32, grifo da autora).

Embora, apresentada a diferenciação entre cidade-portuária e cidade-porto por alguns autores, este estudo não prossegue com tal distinção, visto que são utilizadas outras referências que não aplicam essas expressões de forma específica.

Quanto à evolução da interface entre cidade e porto, sabe-se que varia de acordo com o tempo, que condiciona fases, ora de proximidade, ora de afastamento entre ambos. Tal interface também é resultado de mudanças relacionadas ao porto e a cidade, como alterações tecnológicas e econômicas e evolução urbana portuária (VASCONCELOS, 2011). A rigor, a associação entre cidade e porto, pode ser recente, resultante de implicações das inovações tecnológicas, ou muito antiga, com raízes históricas (HOYLE, 1997/1998).

Sobre a definição de interface entre cidade e porto, compreende-se o “[...] ponto limítrofe entre cidade e porto que dá lugar a elementos físicos e funcionais comuns, de onde emergem aspectos sociais, econômicos e culturais, que se refletem numa relação simbiótica e de interdependência entre as duas partes” (VASCONCELOS, 2011, p. 33). Para exemplificar essa questão, o esquema proposto por Hoyle (1997/1998) - Figura 12 - identifica a zona de interface entre cidade e porto, entre funções urbanas e portuárias.

Para Vasconcelos (2011) a zona de interface entre cidade e porto é marcada por momentos de cooperação ou de conflitos de ambos na disputa de áreas para novas atividades. Nesta região podem desenvolver-se ações de *waterfront*, com renovação da frente marítima portuária, em áreas inutilizadas. Contudo, Vasconcelos (2011) esclarece que a interface entre cidade e porto não se resume a área física, outros aspectos externos criam questões comuns entre ambos, tais como: meio ambiente, tecnologia, economia, legislação e política, também afetam e controlam o sistema portuário (Figura 12).

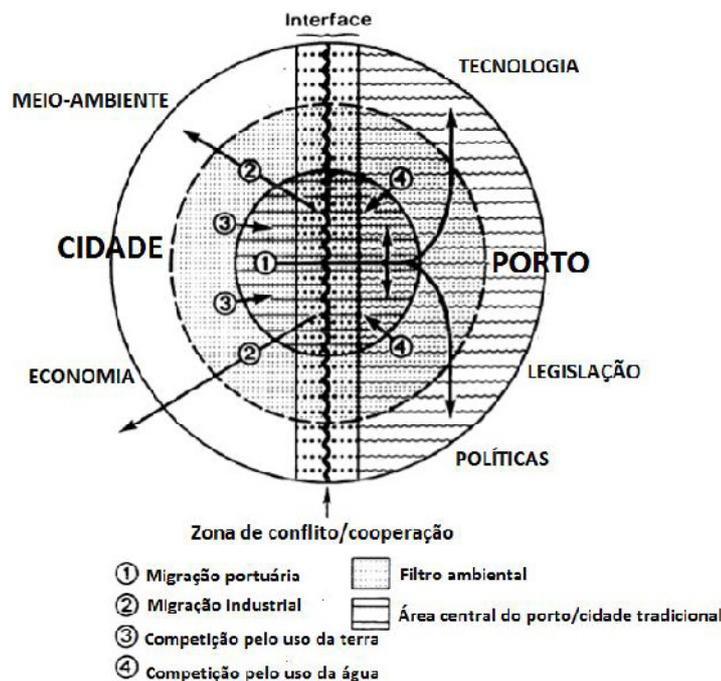


Figura 12: Modelo organizacional da interface entre cidade e porto.

Fonte: HOYLE 1997/98. Tradução: VASCONCELOS (2011).

Pelo esquema proposto (Figura 12), inicialmente, (1) com o desenvolvimento portuário, tem-se a expansão do porto, migrando para áreas mais amplas e de águas mais profundas. Simultaneamente, (2) tem-se a migração de indústrias dos centros urbanos, impulsionada por fatores ambientais e econômicos. A partir desses deslocamentos, áreas costeiro-portuárias ficam disponíveis, e em geral, são abandonadas, entrando em decadência. Assim, inicia-se o processo de competição para remodelação dessas áreas, centrado tanto (3) nos terrenos disponíveis - uso residencial e comercial - como (4) em atividades associadas à água - marinas, aquários, equipamentos de lazer, entre outras (VASCONCELOS, 2011; HOYLE, 1997/1998).

Em suma, “[o] desenvolvimento da interface na maior parte das cidades portuárias pode ser considerado como o reflexo do desenrolar das relações entre o porto e o ambiente urbano ao seu redor” (DAAMEN, 2007, apud VASCONCELOS, 2011, p. 35). Entretanto, apesar das particularidades de cada caso, a evolução do sistema portuário e relação entre cidade e porto, em geral, segue uma trajetória comum, proposta por modelos evolutivos apresentados a seguir.

Uma das visões conceituais mais reconhecidas no desenvolvimento portuário é modelo *Anyport*, de J. Bird (1963), organizado a partir de perspectiva histórico-morfológica. O modelo *Anyport* descreve a evolução espaço-temporal das infraestruturas portuárias em três etapas: estabelecimento, expansão e especialização, conforme mudanças ou evolução no layout dos portos (Figura 13) (RODRIGUE et al., 2013).

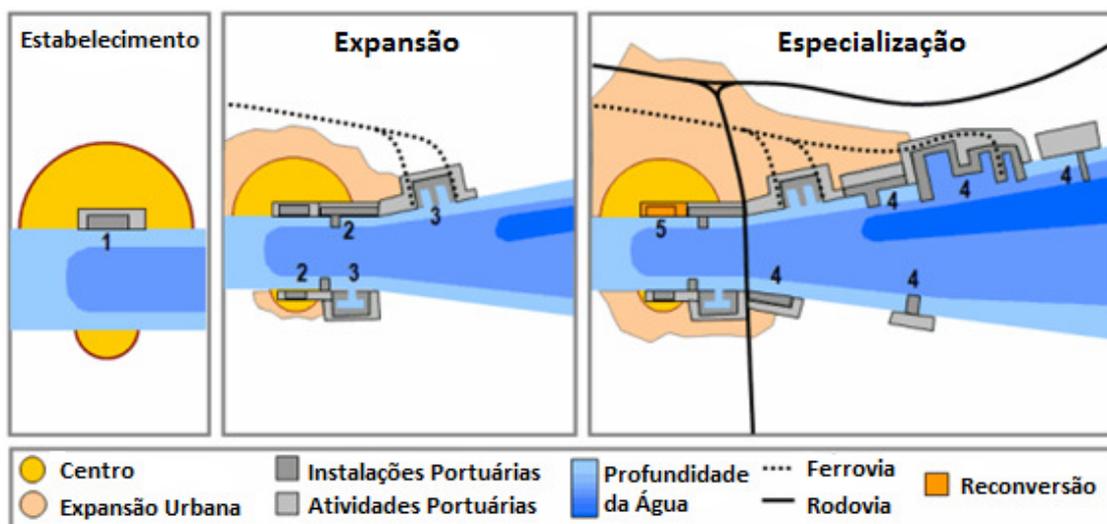


Figura 13: O modelo *Anyport*, de J. Bird (1963).

Fonte: Elaborado por RODRIGUE et al. (2013). Adaptação e tradução: VASCONCELOS (2011).

A fase inicial do modelo *Anyport* refere-se ao *Estabelecimento*, com a implantação do porto próximo ao centro urbano, a escolha do sítio portuário é determinada por questões geográficas e finalidades portuárias do porto primitivo, cujas estruturas, instalações e funcionamento mantêm-se, por muito tempo, de forma rudimentar, sem alterações (RODRIGUE et al., 2013). Na etapa seguinte de *Expansão*, tem-se a ampliação de terminais, infraestruturas, instalações e atividades portuárias, tanto na área de estabelecimento inicial, como em novas áreas. A expansão decorre da modernização das instalações e operações portuárias e do aumento do porte dos navios. Observa-se que o sítio portuário passa a contar com linhas férreas no escoamento da produção. Adicionalmente, junto ao desenvolvimento portuário tem-se o processo de expansão urbana (Rodrigue et al., 2013). A terceira e última fase de *Especialização*, caracteriza-se pela intermodalidade e multimodalidade, expansão de áreas portuárias, agigantamento de navios, implantação de infraestrutura rodoferroviária no porto e construção de terminais especializados. Os portos afastam-se da cidade, rumo a áreas mais amplas e de águas mais profundas. Em

alguns casos, os núcleos portuários tradicionais são abandonados, sendo reconvertidos e transformados por ações de *waterfront* (RODRIGUE et al., 2013).

Apesar do reconhecimento da importância do modelo de Bird (1963), Nottebom e Rodrigue (2005) apontam ausência de aspectos relativos ao desenvolvimento portuário contemporâneo, tais como *hub ports* e redes de distribuição de mercadorias. Assim, acrescentam a fase de regionalização aos estudos de evolução portuária, como nova etapa do desenvolvimento portuário contemporâneo, expandindo o modelo *Anyport* (Figura 14).

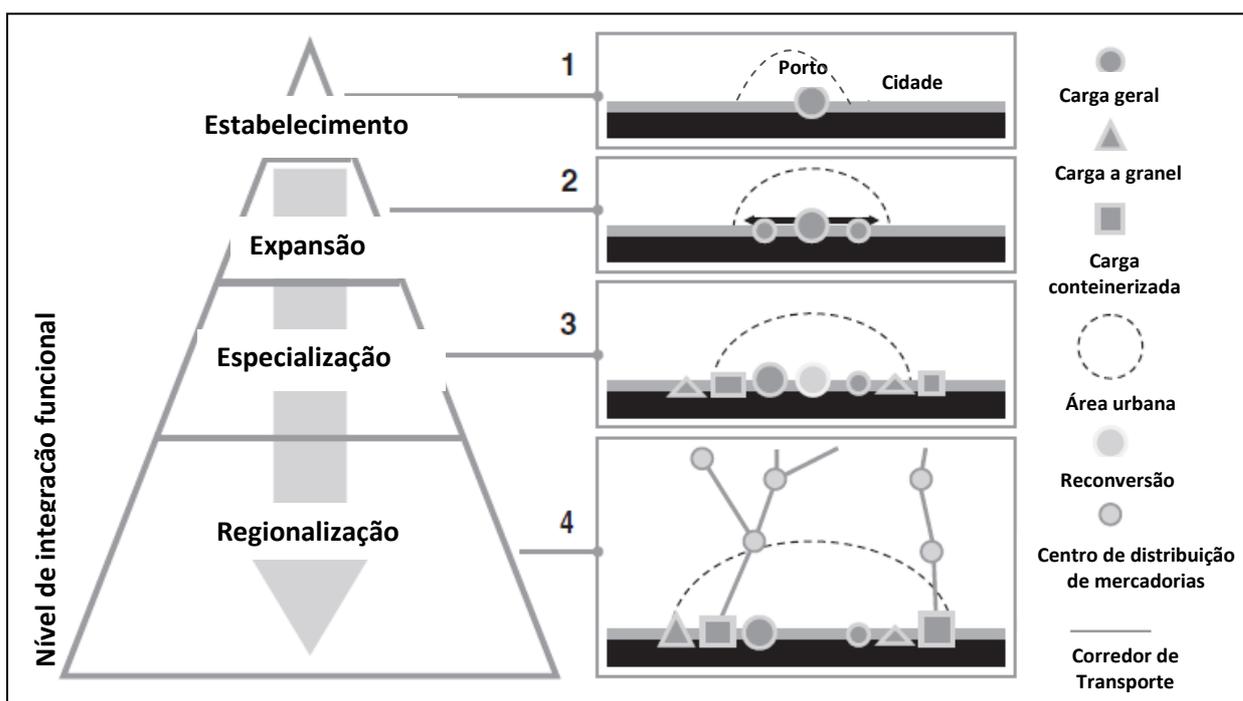


Figura 14: A evolução do desenvolvimento portuário.

Fonte: NOTTEBOM; RODRIGUÉ (2005, p. 298), com tradução e adaptações da autora.

Observa-se na figura anterior, que após a fase de especialização (3), que encerra o modelo *Anyport*, Nottebom e Rodrigue (2005) acrescentam a fase de (4) regionalização portuária, em que surgem os centros de distribuição de mercadorias interiores, para além da área urbana, a partir do aumento da movimentação dos portos (Figura 14). É neste contexto que se identifica na área de estudo em tela, ainda que em menor escala a fase de regionalização portuária, com o surgimento de portos secos, em Cariacica, na Grande Vitória, em área distante do núcleo urbano consolidado.

Para Nottebom e Rodrigue (2005), mediante a integração logística e as redes no setor portuário e na estrutura do transporte marítimo, redefine-se o papel funcional dos portos, gerando na contemporaneidade novos padrões de distribuição de mercadorias. Os autores destacam a importância da distribuição terrestre de mercadorias para o transporte marítimo e custos logísticos (NOTTEBOM; RODRIGUE, 2005).

Diante do novo cenário, prosseguindo com Nottebom e Rodrigue (2005), a fase de regionalização dos portos expressa fortalecimento dos vínculos do porto com o interior, portos intermediários e de transbordo, expandindo alcance de sua hinterlândia, devido, sobretudo, interligação aos centros de distribuição de mercadorias interiores. Nesta ordem, os autores revisam os modelos de desenvolvimento do sistema portuário em duas dimensões. A primeira indica surgimento de centros *offshore* em ilha ou locais sem hinterlândia significativa, que desenvolvem serviços agregando valor à carga, portanto, não se restringem a movimentação de cargas entre navios, desencadeando criação de zonas de logística no interior ou na vizinhança da área do porto (NOTTEBOM; RODRIGUE, 2005). A segunda dimensão refere-se à criação de terminais de distribuição de mercadorias interiores, que definem a formação de centro de cargas. Portanto, na fase de regionalização, o funcionamento do porto depende de plataformas logísticas multimodais interiorizadas no território terrestre, levando à formação de uma *rede regional de centro de carga* (Figura 15) (NOTTEBOM; RODRIGUE, 2005).

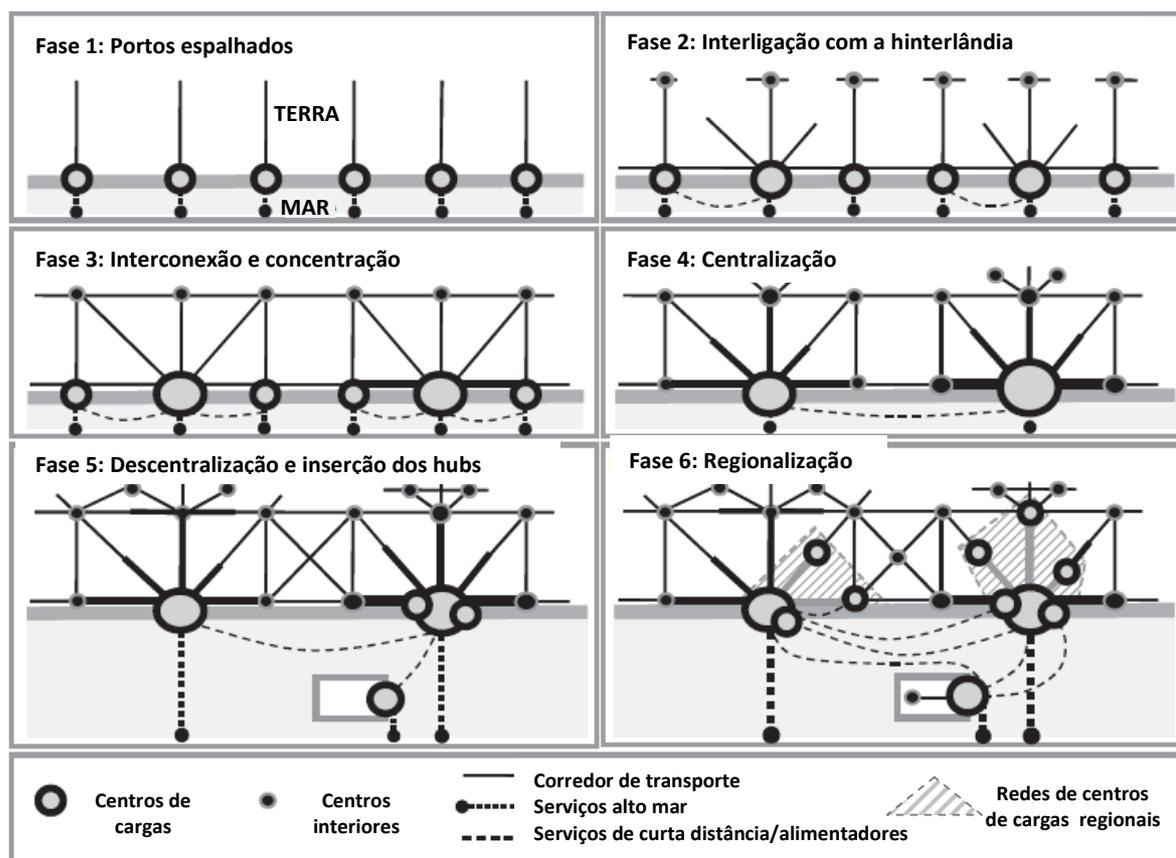


Figura 15: Desenvolvimento espacial do sistema portuário.

Fonte: NOTTEBOM; RODRIGUE (2005, p. 299), com tradução e adaptações da autora.

Dentre os fatores que contribuem para o aparecimento da fase de regionalização, Nottebom e Rodrigue (2005) situam as restrições locais e as mudanças globais. Como restrições locais têm-se a falta de áreas para a expansão portuária; a necessidade de águas mais profundas; a sobrecarga dos sistemas rodoviários e ferroviários e os problemas ambientais. Quanto às mudanças globais, incluem-se novos padrões de produção e consumo global, para os quais é necessário o desenvolvimento de uma rede de distribuição que corresponda à fragmentação de sistemas de produção e consumo (NOTTEBOM; RODRIGUE, 2005).

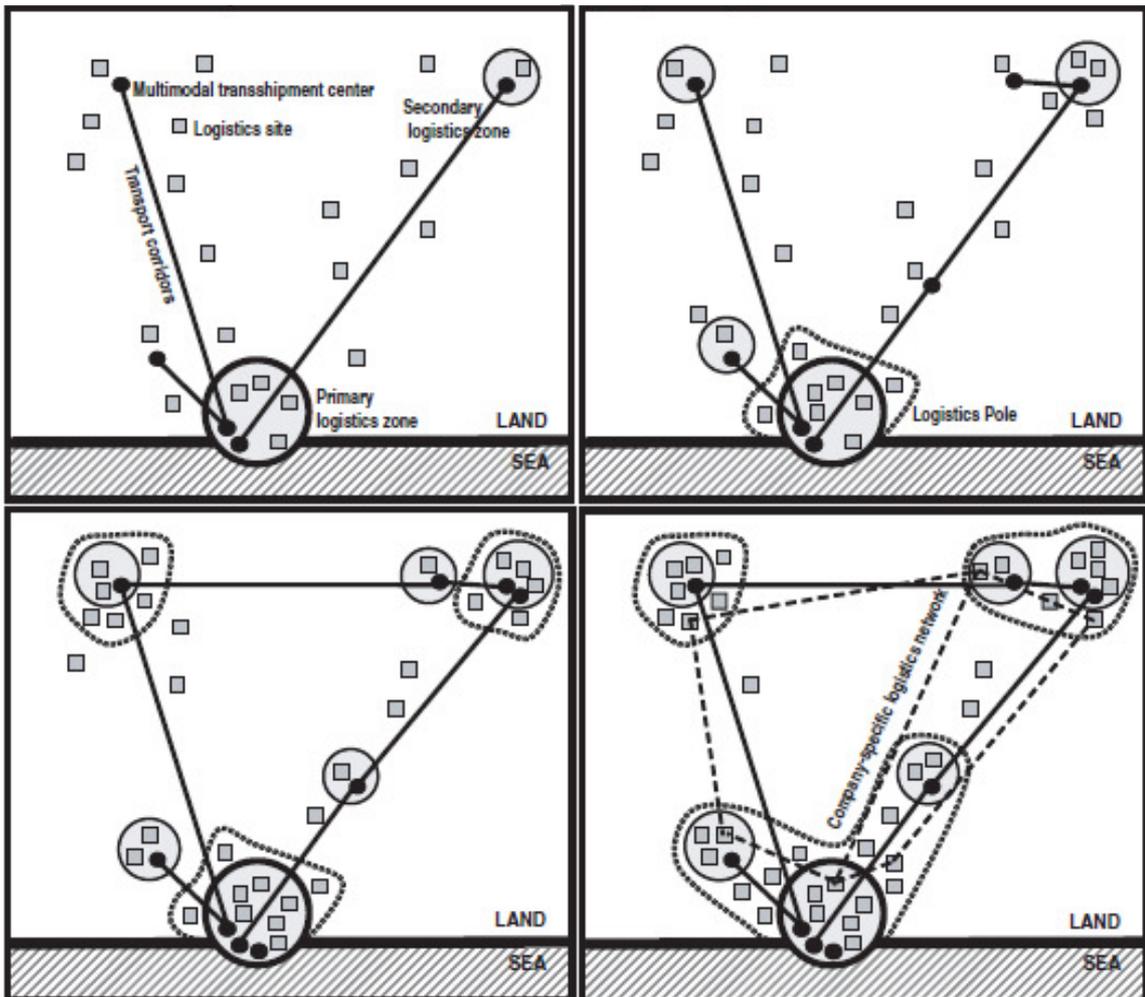
Na regionalização, portanto, a eficiência do porto é derivada da integração com os sistemas de distribuição de mercadorias interiores, a partir de fatores como containerização, intermodalidade e tecnologias de informação e comunicação, que aprimoram a reconfiguração espacial e funcional entre os nós logísticos (NOTTEBOM; RODRIGUE, 2005). Para os autores, os terminais terrestres como centros de cargas regionais podem funcionar como pontos de agrupamento de cargas, conectados à extensa rede de transporte, além de atuar como depósito de

mercadorias, aliviando saturação de áreas portuárias marítimas. Por fim, segundo os autores, os terminais terrestres são primordiais na otimização logística de um porto (NOTTEBOM; RODRIGUE, 2005).

Nesta linha, mencionam que as zonas logísticas nos territórios portuários ultrapassam as funções de porto tradicional, devido concentração de serviços logísticos, envolvendo atividades de alta tecnologia, centros de distribuição, agentes de navegação, empresas de transporte de cargas, despachantes, instalações de reparação, empresas de embalagem, entre outros serviços correlatos (NOTTEBOM; RODRIGUE, 2005). Conclui-se que para a regionalização eficiente do porto, além de terminais terrestres, torna-se necessária a adição de serviços logísticos. E mais, a formação de *polo de logística*, a partir das redes de centro de carga regionais, garante as ligações entre cargas e zonas logísticas. No modelo de Nottebom e Rodrigue (2005), para efetiva regionalização, a interação entre portos marítimos, portos de navegação interior (fluviais) e terminais terrestres conduzem ao desenvolvimento de grande polo de logística, que consiste em várias zonas logísticas (Figura 16) (NOTTEBOM; RODRIGUE, 2005).

FASE 1: Dispersão espacial dos locais de logística e concentração em centros de transbordo.

FASE 2: Multiplicação de zonas de logística no interior e crescente polarização marítima.



FASE 3: Forte zoneamento e polarização de locais de logística, também no interior.

FASE 4: Agrupamento funcional de zonas logísticas para formar grandes pólos logísticos.

Figura 16: Um modelo espacial de sítios de logística interiores.

Fonte: Elaborado por NOTTEBOM; RODRIGUE, 2005, p. 306.

A concentração espacial desse sistema logístico, na maioria dos casos, resulta de estratégias de mercado, porém, autoridades nacionais e regionais e/ou locais podem direcionar esse sistema por incentivos financeiros ou reserva de terrenos para desenvolvimento logístico futuro, argumentam os mesmos autores (NOTTEBOM; RODRIGUE, 2005).

Em síntese, a regionalização implica em uma nova fase no desenvolvimento portuário, a partir de uma escala maior, ou seja, para além do perímetro do porto (NOTTEBOM; RODRIGUE, 2005). Neste cenário, pautado em lógica econômica, a regionalização torna-se fundamental para competição portuária internacionalizada,

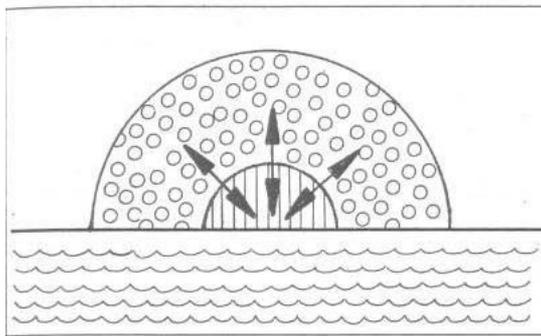
em processo associado à implantação de corredores de transporte e polos logísticos em territórios regionais e/ou locais.

Por fim, Nottebom e Rodrigue (2005) lembram que embora os pólos logísticos auxiliem no funcionamento dos portos marítimos, muitos aspectos negativos ainda ficam concentrados nas áreas portuárias primárias, referindo-se aos conflitos sócio-econômicos e aos benefícios para a comunidade local, em vista dos recursos utilizados e das implicações urbanas do desenvolvimento portuário.

A partir do exposto, considera-se que o modelo de evolução portuária proposto por Bird (1963), seguido da etapa de regionalização de Nottebom e Rodrigué (2005), correspondem, notadamente, ao processo de desenvolvimento portuário verificado na área de estudo, a despeito do menor porte do território. Contudo, o desenvolvimento do porto em sua interiorização na Grande Vitória tem gerado conflitos socioeconômicos e ambientais, dúvidas sobre benefícios de sua localização e sobre retorno para o desenvolvimento do território local, como será explanado a seguir.

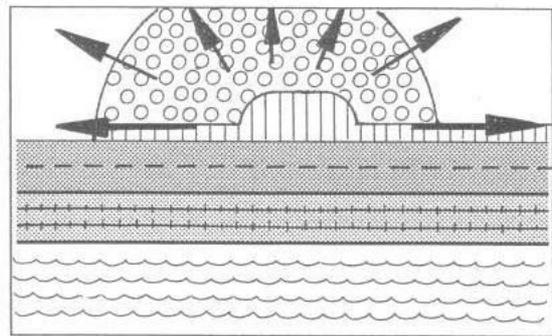
Em complemento às propostas explanadas, apresenta-se o modelo evolutivo de desenvolvimento de interface entre cidade e porto, proposto por Gravari-Barbas (1996 apud VASCONCELOS, 2011), que se estende do período pré-industrial, marcado pela simbiose entre cidade e porto, até a saída do porto do centro urbano, possibilitando a recuperação das áreas costeiro-portuárias (Figura 17).

A presente proposta, com exceção das fases (D) e (E), também pode ser identificada na área em estudo. Contudo, no futuro, diante da atual tendência de implantação de terminais portuários para o interior do Estado do Espírito Santo, sob novas vantagens de fluidez e logística, sinaliza-se a possível retirada dos portos da área do núcleo central portuário da Grande Vitória, o que denota a importância de se discutir, mesmo que, sucintamente, as possibilidades de reconversão de áreas portuárias. Contudo, salienta-se que este assunto não é o foco da pesquisa.



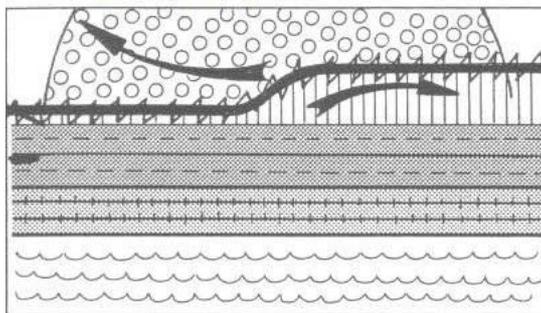
A : Cidade portuária pré-industrial

A cidade se desenvolve ao redor do porto
Articulação estreita cidade/porto



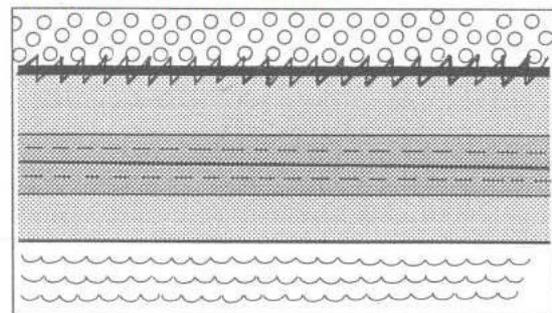
B : Expansão ao longo do litoral

Desenvolvimento das instalações portuárias e industriais
ao longo da costa marítima. Passagem das estradas de ferro
e das avenidas entre a cidade e o porto



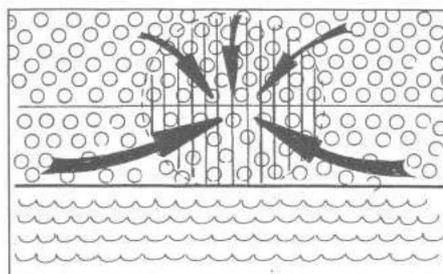
C : O afastamento do porto

Desenvolvimento centrífugo da cidade e do porto.
As rodovias de alta velocidade e as novas barreiras
separam o espaço portuário



**D : A retirada das atividades
industriais e portuárias**

Os portos se avastam e são seguidos pelas indústrias. As
rodovias e outras barreiras continuam separando a
região urbano-portuária. Surgimento de áreas
degradadas e abandonadas - "no man's lands"



E : A "reconquista" da área portuária

As funções terciárias se instalam nas áreas
desocupadas. A cidade retoma as áreas costeiro-
portuárias urbanas



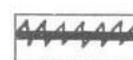
CIDADE



PORTO



FERROVIA
INSTALAÇÕES INDUSTRIAIS



BARREIRAS



RODOVIAS

Figura 17: Evolução da interface entre cidade e porto.

Fonte: GRAVARI-BARBAS, 1996, apud HENRY, 2006, apud VASCONCELOS, 2011, p. 48.

Quanto ao processo de reconquista de áreas portuárias apontado no modelo de Gravari-Barbas, indica-se cada vez mais que a integração entre cidade e porto, não deve restringir-se à substituição das funções portuárias por funções urbanas. Para

Vasconcelos (2011), a hipótese de que o porto não precisa da cidade, assim como a lógica de reconversão de zonas costeiro-portuárias aos moldes midiáticos dos *waterfronts* estão ultrapassadas. “A nova perspectiva busca o desenvolvimento durável da cidade *com seu porto*” (VASCONCELOS, 2011, p. 51).

Neste prisma, para o desenvolvimento equilibrado entre cidade e porto devem ser considerados uma mescla de aspectos urbanos e portuários, tais como: (1) tecnologia, a qual os portos têm que se adaptar continuamente; (2) arranjos espaciais, que dependem de condições técnicas; (3) cultura, resultante de diferentes atividades, povos e funções e (4) papel dos usuários, governos locais e autoridades portuárias na gestão das mudanças portuárias (NAS, 2004, apud VASCONCELOS, 2011).

Em síntese,

Os espaços da interface cidade/porto constituem um território em mutação onde se aplicam estratégias através das quais as cidades e portos algumas vezes se ignoram e em outras se enfrentam. Apesar disso, tendem progressivamente a converterem-se em espaços de diálogo e de cooperação. De fato, a reestruturação dessas áreas, devido aos esforços que requerem e o potencial que representam, requerem o envolvimento de todos os atores locais com o fim de criarem uma dinâmica própria para favorecer o desenvolvimento econômico, sustentável e humano das praças portuárias. Instaurar associações e processos realmente consultivos em prol do interesse comum é, sem dúvidas, o verdadeiro desafio que as cidades portuárias enfrentam hoje (BOUBACHA, 1997, p. 90).

Portanto, a reestruturação das áreas portuárias, assim como, a criação de novas dinâmicas de integração entre cidade e porto, dependem do envolvimento e da interveniência de atores locais na busca de uma associação entre cidade e porto condizente com a cultura e com os interesses comuns.

Neste cenário, retifica-se que a integração entre porto e cidade não deve limitar-se a remodelação da frente marítima, cujo processo, geralmente, implica na exclusão da sociedade local, em favorecimento de interesses de elevação do valor do solo. Por outro lado, projetos de reconversão de áreas portuárias que conciliem os interesses da cidade e do porto, podem promover a aceitação e a aproximação da sociedade à atividade portuária, inerente à cultura e à história desses núcleos urbanos.

Cabe retificar que a alteração do sistema portuário implica em mudanças e novas configurações para as cidades portuárias, que por um longo período, permaneceram sob relação de proximidade e cooperação com seus portos, visto a escala diminuta de ambos que proporcionava tal associação. Em outras palavras, “[...] cidade e porto

formaram um sistema baseado nas interações de suas diferentes funções e nas possibilidades de complementaridade através do comércio marítimo” (VASCONCELOS, 2011, p. 53). A evolução portuária impulsionava a consolidação de áreas urbanas, a partir de implicações do tráfego de passageiros e mercadorias, e frente à proximidade física e funcional, porto e cidade cresceram e se desenvolveram, sob a forma de cidades portuárias (VASCONCELOS, 2011). Assim, as áreas portuárias influenciaram no layout da cidade e afetaram o seu desenvolvimento urbano (HOYLE, 1997/1998).

Entretanto, se no passado, as estruturas portuárias interligavam-se diretamente ao meio urbano, atualmente, diante de novas escalas, verificam-se “[...] atividades portuárias em áreas de águas mais profundas e a construção de enormes estacionamentos de contêineres morfológicamente separados do tecido historicamente consolidado do entorno” (DO AMARAL E SILVA; VASCONCELOS, 2009, p. 2), gerando novas configurações e paisagens na cidade portuária.

A rigor, o porto, lugar de atracação de navios e propulsor de desenvolvimento local, transforma-se em área industrial e plataforma logística, como elo da cadeia de transportes multimodal. Do ponto de vista urbano, a urbe expande-se territorialmente, contando com novas fontes de crescimento econômico (VASCONCELOS, 2011). Deste modo, na contemporaneidade, intensifica-se a desarticulação do desenvolvimento de portos e cidades, cuja relação de proximidade e cooperação tradicional se desfaz progressivamente.

A partir de meados do século XX, após longo período de associação física e socioeconômica, portos e cidades adotam caminhos cada vez mais independentes (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012b). Para os autores, as transformações econômicas mundiais, a intensificação dos fluxos e a evolução das tecnologias de transporte confrontam-se com a tradicional integração entre porto e cidade, à medida que o novo sistema de comércio marítimo estimula a realocação da atividade portuária para locais cada vez mais afastados das cidades. Os autores destacam que com a saída da movimentação portuária dos núcleos centrais, comumente, tem-se o abandono e a degradação das áreas portuárias, acentuando o divórcio entre cidade e porto. Por esse paradigma,

A cidade porto, que durante muito tempo foi uma praça de negócios e um lugar obrigatório para valorização das mercadorias, está submetida a

pressões conjuntas dos horizontes terrestre e marítimo e corre o risco de ser transformada em simples espaço de trânsito no tabuleiro da circulação mundial organizado por atores logísticos cujas estratégias funcionais e territoriais frequentemente ignoram a escala local. [...] (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012b, p. 15).

Na nova conjuntura,

A divergência inevitável entre interesses da cidade e do porto, direcionados pela tecnologia, produzem uma cidade sem conexões reais com o comércio marítimo, um porto sem elos substantivos com sua cidade e uma cidade portuária que existe apenas como um constructo artificial preservado por um acidente histórico (HOYLE, 2002, apud VASCONCELOS, 2011, p. 63).

Entretanto, desde a Revolução Industrial, no século XX, se desdobram uma série de transformações nas associações entre cidade e porto. O porto configura-se como infraestrutura mais isolada do núcleo urbano consolidado. Tem-se a substituição do porto natural por uma estrutura mais técnica e robusta, com instalações de grande porte, que se diferencia na escala urbana. São construídos trechos rodoferroviários e muros, que se constituem como obstáculos entre cidade e porto. A implantação de indústrias nas áreas portuárias contribui ainda mais para o afastamento entre ambos (VASCONCELOS, 2011).

Nesta linha, Silva e Cocco (1999) e Seassaro (1999), enxergam relação problemática e conflitual entre portos e cidades desde a era industrial, por meio da vinculação do porto a aspectos tecnológicos e econômicos. Portanto, para Seassaro (1999) porto e cidade configuram-se como entidades cada vez mais separadas, sob o ponto de vista físico, econômico e gerencial.

A respeito da separação física entre cidade e porto, Seassaro (1999) indica que

[...] uma barreira não somente funcional, mas também física, sempre dividiu a cidade e o porto, fazendo deles dois territórios estrangeiros. A separação física - simbolizada pelas barreiras alfandegárias - deriva do fato de que o porto é um lugar de trabalho cada vez mais especializado e técnico. É também o lugar de 'fronteira', onde se encontram dois sistemas de relações e de fluxos de mercadorias, projetados um para o mar e outro para a terra [...] a presença *in-situ* de uma cidade não é, como foi dito indispensável do ponto de vista da gestão dos fluxos de tráfego, bem como o da produção e consumo de matérias-primas e mercadorias (SEASSARO, 1999, p. 141).

Já, a separação econômica associa-se a transformação das cidades portuárias em “[...] ‘cidades generalistas’ nas quais o porto já não representa mais a função organizacional da economia e da vida sociocultural urbana (como era o caso para as antigas ‘cidades-portos’)” (SEASSARO, 1999, p. 141-142).

Em uma conjuntura comum, o distanciamento físico e econômico entre porto e cidade é evidenciado por lógicas inconciliáveis entre atores econômicos, sociais e

institucionais que os gerenciam (SEASSARO, 1999). Seassaro (1999) analisa que mais do que cooperação e parceria, potencializa-se o dualismo entre porto e cidade. Ao mesmo tempo em que o porto requer autonomia territorial máxima, demanda da cidade funcionamento eficaz no contexto externo. Por outro lado, é comum que a cidade tende a conceber o porto como parte do território urbano, negando seu caráter de extraterritorialidade. Seassaro (1999) assinala ainda, a ausência de controle do porto por parte da cidade, que muitas vezes, não possui recursos para requalificar áreas portuárias obsoletas, que também são consideradas recursos imobiliários pelo porto.

Adicionalmente, como conseqüências da separação entre cidade e porto, têm-se

[...] a *crise social*, estabelecida pela alteração na forma de funcionamento do porto: o porto antigo utilizava pouco espaço e muita mão-de-obra, o porto moderno requer muito espaço e pouca mão-de-obra. Decorre dessa situação uma *crise demográfica*, marcada pela migração da mão-de-obra rumo a outros pólos de atividade econômico-portuários mais ativos. Surge uma *crise intra-urbana* com a degradação do tecido urbano da região onde o porto estava localizado. A desindustrialização e deslocalização das atividades relacionadas ao porto são movimentos comuns, visto que a tendência é de que as indústrias situem-se próximas aos nós logísticos, agora distantes das cidades. O tecido urbano abandonado degenera-se e passa a acolher a população mais carente (HENRY, 2006, apud VASCONCELOS, 2011, p. 72).

Nesse contexto, Vasconcelos (2011) indica ainda a possibilidade de uma crise de identidade urbano-portuária, resultante do processo de isolamento espacial, visual e funcional dos portos, que migram para áreas afastadas das cidades, conforme exigências intermodais contemporâneas, em que a cidade perde seu referencial histórico, paisagístico e cultural portuário.

Por outro lado, quando o porto e as atividades urbanas permanecem no meio urbano, questionam-se as formas desse processo. Como exemplo, nas cidades portuárias brasileiras, incluindo a Grande Vitória, recorte territorial deste trabalho, verifica-se intensa expansão de áreas portuárias e retroportuárias, por meio de ocupações espaciais descontínuas e fragmentadas, que têm levado à formação de paisagens contrastantes com o contexto local (Figura 18).



Figura 18: Terminal de contêineres da empresa MSC Mediterranean Logística, em Vila Velha (ES).
Fonte: Google Earth Street View. Acesso em: 10 mar. 2014.

No novo cenário, plataformas de contêineres surgem no território, sem quaisquer vínculos com o entorno imediato, relacionadas, sobretudo a dimensões globalizadas (DO AMARAL E SILVA; VASCONCELOS, 2009). Assim, “[...] as novas relações que os portos contêinerizados têm estabelecido com seus contextos podem ser caracterizadas como gerando quebras na estrutura urbana, rupturas de escala e negação de relação com o tecido urbano” (DO AMARAL E SILVA; VASCONCELOS, 2009, p. 19).

Por esse panorama, “a implantação dos processos globais parece ter contribuído para aumentar a separação ou desarticulação entre as cidades e setores existentes nessas cidades que se articulam com a economia global [...]” (SASSEN, 1998, p. 56). Por sua vez, “[...] cidades que são locais estratégicos na economia global tendem, em parte, a desconectar-se de sua região” (SASSEN, 1998, p. 72).

Neste marco, por uma perspectiva econômica, as cidades são “[...] levadas a não impor obstáculos ao desenvolvimento portuário, ao ponto de renunciar a níveis adequados de qualidade urbana” (SEASSARO, 1999, p. 144). Assim, o autor questiona as vantagens dos portos nas cidades, que muitas vezes, são obrigadas a suportarem custos econômicos e impactos ambientais das instalações portuárias. Ainda pela visão deste autor, com a evolução nas telecomunicações e transportes, os benefícios econômicos do porto, tendem a se dispersarem em territórios cada vez maiores e mais distantes da cidade portuária. Portanto, para Seassaro (1999) a condição essencial para a cidade beneficiar-se do porto consiste na criação de

postos de trabalho e valor agregado superiores aos custos sociais e ambientais de sua presença no espaço urbano.

Nesta linha, para a atual questão porto-cidade, são necessárias “[...] relações estreitas, com capacidade de interação e de diálogo, de cooperação e de parceria, não somente entre o porto, a cidade e o Estado Central (e a Região), mas também com os sujeitos que realizam as grandes infra-estruturas” (SEASSARO, 1999, p. 146). O autor pontua ainda que o plano portuário deve adequar-se ao urbanismo local e ser avaliado ambientalmente.

Entretanto, na realidade das cidades marítimas brasileiras e da presente tendência de expansão portuária do território em estudo, os planos urbanos são considerados obstáculos às lógicas flexíveis econômicas do porto, em uma dinâmica que, como “porto e cidade são administrados por organismos diferentes que se ignoram. Abre-se, então, uma fratura entre interesses e dinâmicas do porto e da cidade. A cidade ignora o porto e este, por sua vez cresce como um organismo alheio à *urbe*” (LLOVERA, 1999, p. 209).

Nesta lógica, para Monié e Vidal (2006) os grandes portos no Brasil não possuem uma relação com a cidade condizente com a importância portuária. Para os autores, esta situação resulta de um sistema portuário que não considera uma agenda comum com a cidade. Assim, as cidades portuárias brasileiras são marcadas por políticas de modernização portuária, baseada em aspectos infraestruturais e tecnológicos, ausentando-se de instrumentos de integração e minimização de conflitos entre cidade e porto.

Na perspectiva de desenvolvimento equilibrado da cidade portuária, Monié e Vidal (2006) destacam a importância de cooperação entre agentes públicos e privados na construção de comunidades portuárias. Contudo, os autores salientam que para a formulação de políticas portuárias integradas ao desenvolvimento local são necessários investimentos para além dos limites do território do porto. Em rigor, estratégias portuárias que vinculem o porto ao sistema econômico e social de uma cidade.

Em suma, para alguns autores, a questão “não se trata mais de um instrumento portuário de trânsito rápido para a indústria nacional, mas de uma cidade de comércio capaz de captar os fluxos para dar-lhes o valor agregado” (COLLIN, 1999,

p. 42). Nesta lógica, “a definição da política de cada porto deve ser adaptada à situação local específica, e só pode ser feita pelos atores locais” (COLLIN, 1999, p. 60), recuperando aspectos da cultura portuária e reduzindo os conflitos entre ambos.

Neste panorama, para além da questão do transporte, as praças portuárias por concentrarem a função do comércio são capazes de tornar os fluxos em territórios de consumo, de modo que “uma praça portuária só poderá se desenvolver quando for capaz de organizar essa relação de serviços que integra produção e comércio” (BAUDOIN, 1999, p. 33).

Por sua vez,

Os grandes desafios dos portos modernos são os de oferecer uma alternativa econômica e social para a cidade; modernizar as estruturas portuárias tradicionais, atingindo os objetivos de boa organização, gestão eficiente, equilíbrio financeiro e serviços de qualidade; e incorporar espaços para suas necessidades sem absorver novas áreas urbanas que impliquem em atividades agressivas à urbe (VASCONCELOS, 2011, p. 73).

Portanto, para a convivência harmônica entre porto e cidade, devem-se avaliar e reduzir os impactos portuários na escala urbana. Do contrário, da ausência de integração entre planejamento urbano e portuário, a tendência é o predomínio de interesses produtivos, à custa do detrimento da qualidade do espaço urbano.

Em razão disso, atenta-se para a importância de ações que viabilizem a presença de atividades ligadas ao porto na cidade, a partir de oportunidades urbanas, sociais e econômicas que aproximem cidade e porto. Neste contexto, a reconversão de áreas portuárias degradadas para a cidade; a criação de postos de trabalho no porto ou nas atividades relacionadas; as avaliações ambientais concretas das atividades e projetos portuários; a reformulação de infraestrutura rodoferroviária compatível entre fluxos portuários e a mobilidade urbana; o resguardo ao patrimônio portuário da cidade, entre outras ações definidas localmente, podem contribuir para uma convivência menos conflituosa entre cidade e porto.

Nesta linha, aspectos ambientais, urbanos, políticos, econômicos e de gestão, devem ser considerados e envolvidos na criação de uma agenda comum entre porto e cidade, a partir do estabelecimento de limites e cooperação entre ambos, observando as escalas e o porte das infraestruturas. De modo, que “cidade e o porto modernos devem recompor seu território e, mais do que nunca, aprender a viverem

juntos” (AIVP, 2007, apud VASCONCELOS, 2011, p.73). Do contrário, a tendência consiste em portos sem cidade e em cidades sem porto.

Entretanto, reconhecem-se os impasses de convivência harmônica da infraestrutura produtiva no meio urbano, visto que no porto, guiado por lógicas econômicas, tende a prevalecer os interesses do capital, independentemente, dos impactos negativos no território local. Contudo, para Monié e Vidal (2006), é exatamente na formação de alianças coerentes entre as demandas do porto e da cidade, que consiste os maiores desafios das cidades marítimas brasileiras.

Frente à problemática conceitual deste capítulo, tanto de evolução do desenvolvimento portuário, quanto em relação às novas configurações na cidade portuária, segue-se para o capítulo 2, no qual se identifica empiricamente, em devidas escalas e particularidades, os desdobramentos espaço-temporais dos portos na área de estudo.

2 DESDOBRAMENTOS ESPAÇO-TEMPORAIS DA ATIVIDADE PORTUÁRIA NA GRANDE VITÓRIA: QUESTÕES DE TERRITÓRIO

Este capítulo aborda os desdobramentos espaço-temporais da atividade portuária na Grande Vitória e sua influência nos processos de transformação territorial da região, e de modo complementar, as alterações resultantes na paisagem local. O desenvolvimento da atividade portuária pontua periodização espaço-temporal proposta em três estágios: (1) “A gênese do porto (fins do século XIX-1940): dos Cais ao Porto de Vitória”, compreende a evolução dos diversos cais na capital para a formação do Porto de Vitória, no âmbito do Cais Comercial, em Vitória; (2) “A expansão do sistema portuário (1940-1990): do Cais do Atalaia ao Complexo Portuário de Tubarão” inclui a ampliação da atividade portuária para Vila Velha, município vizinho, com a criação do Cais do Atalaia e, posteriormente, com a formação do Porto de Tubarão, em área distanciada do núcleo urbano consolidado de Vitória, para operações de minério de ferro; e (3) “A regionalização portuária (1990-2014): das EADIs ao Porto de Águas Profundas” trata da evolução da atividade portuária, a partir dos anos 1990, com a criação das retroáreas portuárias no município de Cariacica, até o período atual, no qual permanece o incremento do porto, tais como a reformulação do Cais Comercial do Porto de Vitória e a previsão de criação do Porto de Águas Profundas (PAP) na Grande Vitória. Com resguardo às particularidades locais, a periodização de análise proposta, remonta em partes, o modelo de evolução portuária, *Anyport* de Bird (1963), seguido da etapa de regionalização de Nottebom e Rodrigué (2005), explanadas no capítulo anterior. Deste modo, as etapas “A gênese do porto” e “A expansão do sistema portuário”, correspondem respectivamente, as fases de *Estabelecimento* e *Expansão* somada à *Especialização* de Bird (1963), e por fim, “A regionalização portuária”, equivale à etapa de Nottebom e Rodrigué (2005), contudo, em menor escala.

De início, os projetos portuários - no sentido de reestruturação dos antigos cais e formação de um único porto, com aparelhamento técnico, infraestruturas de armazenagem e obras de engenharia - eram sinônimo de reformulação urbana e embelezamento da cidade, resultando da interligação entre políticas públicas e planos urbanísticos pautados pelos postulados do urbanismo moderno. Nota-se que, junto aos planos de reformulação do porto na cidade, havia preocupação do Estado na formulação de projetos que orientassem o planejamento urbano.

Em Vitória, pela ação do governo do Estado, em 1895, mediante às intenções de formulação de um porto organizado na cidade, destaca-se o projeto do Novo Arrabalde, encomendado ao engenheiro Saturnino de Brito, que propõe a ampliação da cidade em direção às praias, em uma área seis vezes maior que a da ocupação até então existente (CAMPOS JÚNIOR, 1996). Contudo, a criação do Novo Arrabalde não era apenas por objetivos de saneamento, havia também o interesse voltado para a construção de um grande centro em Vitória (CAMPOS JÚNIOR, 1996). “[...] O Novo Arrabalde, ou a primeira intervenção planejada no espaço urbano de Vitória, emergiu dentro de uma perspectiva mais ampla do governo, que visava a transformar a Capital capixaba num grande centro populoso e comercial” (CAMPOS JÚNIOR, 1996, p. 197). Neste contexto, para Campos Júnior (1996) a organização espacial na cidade de Vitória viabilizaria novas oportunidades de acumulação. Deste modo, cabe relativizar que nas ações de reformulação urbana, para além do discurso sanitarista, estavam implícitos interesses capitalistas de especulação imobiliária.

Os processos de higienização e embelezamento urbanos dos fins do século XIX e meados do século XX, não foram prerrogativas apenas das cidades portuárias. Em geral, o discurso sanitarista estava presente em todas as capitais brasileiras, conduzindo reformas urbanas referentes à urbanização, melhoramentos e embelezamento das cidades (SIQUEIRA, 2010). Contudo, o enfoque deste trabalho consiste na abordagem do processo de desenvolvimento urbano frente à presença do porto.

Portanto, em relação às cidades portuárias brasileiras, Freitas e Souza (2010) explicam que a construção e o desenvolvimento dos portos foram fatores fundamentais para a reformulação das urbes, a partir do final do século XIX. Para os autores, esse incentivo associa-se a política de modernização do País, imposta pela República, composta de ideologias referentes ao ordenamento e progresso. Neste contexto, a implantação dos portos demandava uma série de questões técnicas - aterros, saneamento de áreas insalubres, ocupação e urbanização de novos espaços urbanos, tratamento de espaços públicos - que exigiam conhecimento e preparo profissional, para adequar a construção do porto ao espaço urbano e transformar a cidade, conforme o ideário urbanístico vigente (FREITAS; SOUZA, 2010). A construção de portos “[...] envolvia também a idéia de criar soluções para a

cidade, já que o porto fazia parte dela. Tendo por base o modelo francês da modernização de Paris [...] esses engenheiros tiveram uma visão de integração cidade-porto realmente surpreendente [...]” (FREITAS; SOUZA, 2010, p. 53). Para os autores, a cidade era o grande objeto de atuação desses profissionais, e assim, os portos foram determinantes na reformulação urbana das cidades portuárias brasileiras. Em linhas gerais,

[...] o desenvolvimento das cidades relaciona com seus aspectos mais dinâmicos; [...] enquanto o porto foi o acesso principal, foi na sua direção que a cidade se desenvolveu. [É] em função da ocupação dos aterros implementados para a construção dos portos que ocorre a política de ocupação e sua urbanização conduzindo ao tratamento dos espaços públicos e refletindo uma ideologia urbanística que colocaria essas cidades definitivamente na rota de modernização (FREITAS; SOUZA, 2010, p. 58).

Sobre essa questão, Siqueira (2010) aponta que, no final do século XIX, até visivelmente nos anos 1930, as cidades iniciam junto a seus portos um processo de reformulação que prioriza infraestrutura, saneamento/higienização e embelezamento para os antigos centros coloniais. Naquele período, a reforma portuária e o saneamento urbano eram sinônimos de desenvolvimento econômico e embelezamento urbano (SIQUEIRA, 2010). O poder público colocava em prática critérios técnicos aliados ao ideário higienista, viabilizando grandes reformas urbanas, por intermédio de engenheiros sanitaristas (SIQUEIRA, 2010).

Como mencionado, nas cidades portuárias, as políticas de sanitarianismo e de embelezamento urbano, se manifestam mediante projetos de reestruturação portuária. A intenção era adequar as urbes à economia agro-exportadora e inseri-las nos fluxos comerciais globais. Deste modo, os planos de urbanização pautavam-se em três vetores: enfrentamento e eliminação de epidemias com ações sanitaristas; remodelação do espaço urbano e reformulação das estruturas portuárias (SIQUEIRA, 2010).

Em síntese,

[...] A higienização das cidades demandava a adoção de medidas tão amplas em seu tecido urbano que, no fim e ao cabo, saneá-las acabava por significar reformá-las em toda sua amplitude [...] tratava-se, em verdade, de replanejar as cidades, de escorá-las em novos fundamentos, de submetê-las a novas formas de organização (PECHMAN; FRITSCH, 1985 p. 142).

Contudo, em muitos casos, os projetos de sanitarianismo urbano não implicaram em efetiva instalação de redes de água e esgoto eficientes para as cidades, que permanecem até os dias de hoje com problemas dessa ordem.

A despeito disso, Siqueira (2010) ressalta a disparidade entre a ambiência nos centros exportadores, dotados de ações de reformulação urbana, em contraste aos núcleos urbanos do interior que ainda mantinham de certa maneira a “condição de extensões das áreas rurais” (SIQUEIRA, 2010, p. 568). Neste contexto, o processo de reestruturação das cidades também esteve intimamente relacionado ao aperfeiçoamento e a expansão do sistema ferroviário (SIQUEIRA, 2010). Para Siqueira (2010) a construção das ferrovias, no final do século XIX e início do XX, intensifica a comercialização do café e os serviços de melhoramentos dos portos, o que promove as primeiras iniciativas de reformas urbanas. As cidades perdem suas configurações coloniais e incorporam caráter modernizado, advindo da emergência de um urbanismo ligado ao sanitarismo e à engenharia. Dessa forma, por meio da articulação entre desenvolvimento portuário e transformação urbana, se dá a reformulação de Vitória, no início do século XX, demonstrada a seguir.

Em contraposição, na atual conjuntura, os desdobramentos da atividade portuária no território evidenciam-se, principalmente e de modo restrito, por aspectos de ordem econômica e viária. A associação entre fatores econômicos e os espaços de fluxos sempre foi inerente ao sistema porto e cidade, contudo, na contemporaneidade, devido à desarticulação entre políticas locais e administração portuária, produção e avanço de tecnologias informatizadas, e do capitalismo, propriamente dito, a relação entre porto e cidade é, sobretudo, tensionada por conflitos, que aumentam em complexidade no âmbito urbano.

O descompasso entre desenvolvimento portuário e urbano, pode ser apontado como consequência do processo de privatização portuária nos anos 1990, em que gerências distintas acentuam a separação entre soluções conjuntas para cidade e porto. Mais do que isso, a esfera privada define junto a atores políticos um planejamento portuário estratégico independentemente dos impactos no território, que é usado, sobretudo, como suporte das inscrições capitalistas. Os terminais portuários privados, em geral, são enclaves territoriais nas cidades, como arquipélagos de produtividade, alheios às questões urbanas que não interferem na lógica econômica do comércio internacional marítimo.

Este capítulo prossegue com a caracterização da área de estudo e subsequente periodização dos desdobramentos espaço-temporais propostos para fins de subsidiar análises urbanísticas do capítulo 3.

2.1 Caracterização da área de estudo: Grande Vitória

A princípio, antes da abordagem das implicações territoriais da atividade portuária na Grande Vitória, identifica-se e caracteriza-se a região, quanto seus aspectos territoriais, populacionais e socioeconômicos. Nesta pesquisa, a denominação Grande Vitória⁷ refere-se à conurbação urbana composta por quatro municípios, Vitória, Vila Velha, Serra e Cariacica (Figura 19).



Figura 19: Localização da área de estudo e da RMGV.

Fonte: Elaborado pela autora junto a grupo de pesquisa *Porto na cidade: uma agenda de pesquisa exploratória*, Nau-Ufes⁸.

⁷ Na denominação Grande Vitória, soma-se o município de Viana, que, no entanto, não se enquadra nas análises deste trabalho. Como Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), além dos municípios de Vitória, Vila Velha, Serra, Cariacica e Viana, incluem-se Guarapari e Fundão.

⁸ Todos os mapeamentos apresentados nesta dissertação foram desenvolvidos pela autora junto ao grupo de pesquisa *Porto na cidade: uma agenda de pesquisa exploratória*, com apoio do CNPq/CAPES e da FAPES, e coordenação da Prof^a Dr^a Martha Machado Campos.

A formação da região da Grande Vitória se intensifica a partir da década de 1970, com a instalação de projetos e empresas ligadas ao setor siderúrgico e industrial na região (Companhia Vale do Rio Doce; Companhia Siderúrgica de Tubarão; Aracruz Celulose e Samarco Mineradora). Esse processo gera significativas migrações populacionais e transformações urbanas similares para os municípios em questão.

Em geral, a Grande Vitória, reconhecida neste trabalho, pela conurbação dos municípios de Vitória, Vila Velha, Serra e Cariacica possui área equivalente a 1.139,78 Km² e densidade de 1.447,69 hab./Km² (Tabela 1). Trata-se da região de maior densidade populacional e de maior potencial econômico do Estado do Espírito Santo - decorrente, sobretudo, das riquezas de seu município capital - que concentra 56% do PIB (Produto Interno Bruto) de todo o Estado (Tabela 1).

Município	População 2010	População projetada 2013	Área total (km ²)	Densidade (hab/km ²) – População 2010	PIB em milhões 2011	PIB per capita em milhares/População 2010
Vitória	327.801	348.268	98,19	3.338,30	28.357	86,5
Vila Velha	414.586	458.489	210,06	1.973,59	7.240	17
Serra	409.267	467.318	551,68	741,85	13.727	33,5
Cariacica	348.738	375.974	279,85	1.246,12	6.120	17,5
Total GV	1.500.392	1.650.049	1.139, 78	1.447,69	55.444	37
Total ES	3. 514.952	3.839.366	46.095	76	97.693	28

Tabela 1: Dados territoriais, populacionais e socioeconômicos da Grande Vitória.

Fonte: IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=320530&search=espiritosanto|vitoria>>; <[http://www.ibge.gov.br/estadosat/temas.php?sigla=es&tema\]=contasregionais2011](http://www.ibge.gov.br/estadosat/temas.php?sigla=es&tema]=contasregionais2011)>. Acesso em: 1 ago. 2014. Tabela baseada em ZANOTELLI et al. (2013b).

Apesar da importância econômica e da conexão física entre seus municípios, a Grande Vitória apresenta considerável quadro de desigualdades sociais, que se exprime por meio de sua estrutura territorial, com áreas de alto potencial de renda frente a outras com condições urbanas ainda precárias (IJSN, 2008). Deste modo, Vitória, como capital do Espírito Santo, se apresenta como centro da Grande Vitória, sendo o município mais desenvolvido da região em termos econômicos e urbanos.

Nesse contexto, como se verifica na Tabela 1 e de acordo com as análises de Zanotelli et al. (2013b), as diferenças socioeconômicas na Grande Vitória são maiores principalmente entre os municípios mais ricos, como a capital Vitória, e um município populoso, como Cariacica, que possui PIB per capita cinco vezes menor

que o município capital. Em contraponto, Zanotelli et al. (2013b) apontam que Cariacica tem população e problemas sociais e econômicos superiores à Vitória. Como as intervenções territoriais e sociais são consequências das capacidades financeiras dos municípios, as quais diferem essencialmente, as desigualdades nesta região tendem a se agravar (ZANOTELLI et al., 2013b).

Com relação à disponibilidade de expansão territorial da Grande Vitória, de acordo com a Tabela 2, é possível analisar, que à exceção de Vitória, todos os demais municípios da região possuem muitas áreas vazias. Destaca-se que 41,8% da área do perímetro urbano da Grande Vitória referem-se a vazios urbanos, o que demonstra a importância de um planejamento urbano equilibrado, para se evitar a ocupação territorial, induzida, sobretudo por fatores estratégicos e econômicos.

Município	Área do município (Km ²)	Área rural (Km ²)	Área do perímetro urbano (Km ²)	Espaços urbanos ocupados efetivamente (Km ²)	Vazios urbanos (Km ²)	%Vazios urbano/ Perímetro Urbano
Vitória	86,33	0,00	86,33	45	7,44	8,6
Vila Velha	209,87	74,20	135,67	66	63,47	46,8
Serra	547,44	355,89	191,55	96	91,23	47,6
Cariacica	279,65	150,34	129,31	64	65,31	50,5
Total	1123,29	580,43	542,86	271	227,45	41,8%

Tabela 2: Dados territoriais da Grande Vitória: áreas rurais, perímetros urbanos, espaços urbanos ocupados e vazios urbanos da região.

Fonte: Dados adaptados de ZANOTELLI et al. (2013c). Observar que as áreas dos municípios mudam em relação à tabela anterior (Tabela 1), porque principalmente no caso de Vitória, excluem-se ilhas oceânicas e nos outros casos, a diferença é pouca, devido, sobretudo, ao método utilizado (IJSN, a partir de imagens *landsat*, 2010, com escala 1:100.000).

Como explanação dos espaços vazios na Grande Vitória, indica-se que

[...] estes espaços vazios e os espaços naturais protegidos (que na maioria das vezes se encontram em propriedades particulares) representam, em parte, uma possibilidade de expansão desenfreada e especulativa da região em proporções inusitadas. Essa situação indica as políticas de muitos municípios que ampliam as possibilidades de se urbanizar territórios por meio de leis municipais que delimitam os perímetros urbanos em áreas ainda não urbanas em função da pressão de proprietários de terras, projetos futuros, infraestruturas e outros interesses não explicitados (ZANOTELLI et al., 2013 c, p. 5)

Em contraponto as tendências econômicas de ocupação desenfreada dos espaços livres, Tardin (2008) salienta a importância dessas áreas como instrumentos ordenadores do planejamento urbano. Para a mesma autora, os espaços livres

estruturam o espaço urbano, seja por seus atributos biofísicos, que garantem a manutenção dos processos naturais, seja por seus atributos perceptivos responsáveis pela qualidade visual de um sítio, portanto não devem ser vistos como áreas a serem ocupadas em sua totalidade.

Nesta conjuntura, quanto à caracterização dos aspectos geográficos da Grande Vitória, em geral, a região possui relevo variado, localizada entre a costa, os manguezais, os maciços, os rios e córregos (ZANOTELLI et al., 2013b) (Figura 20).

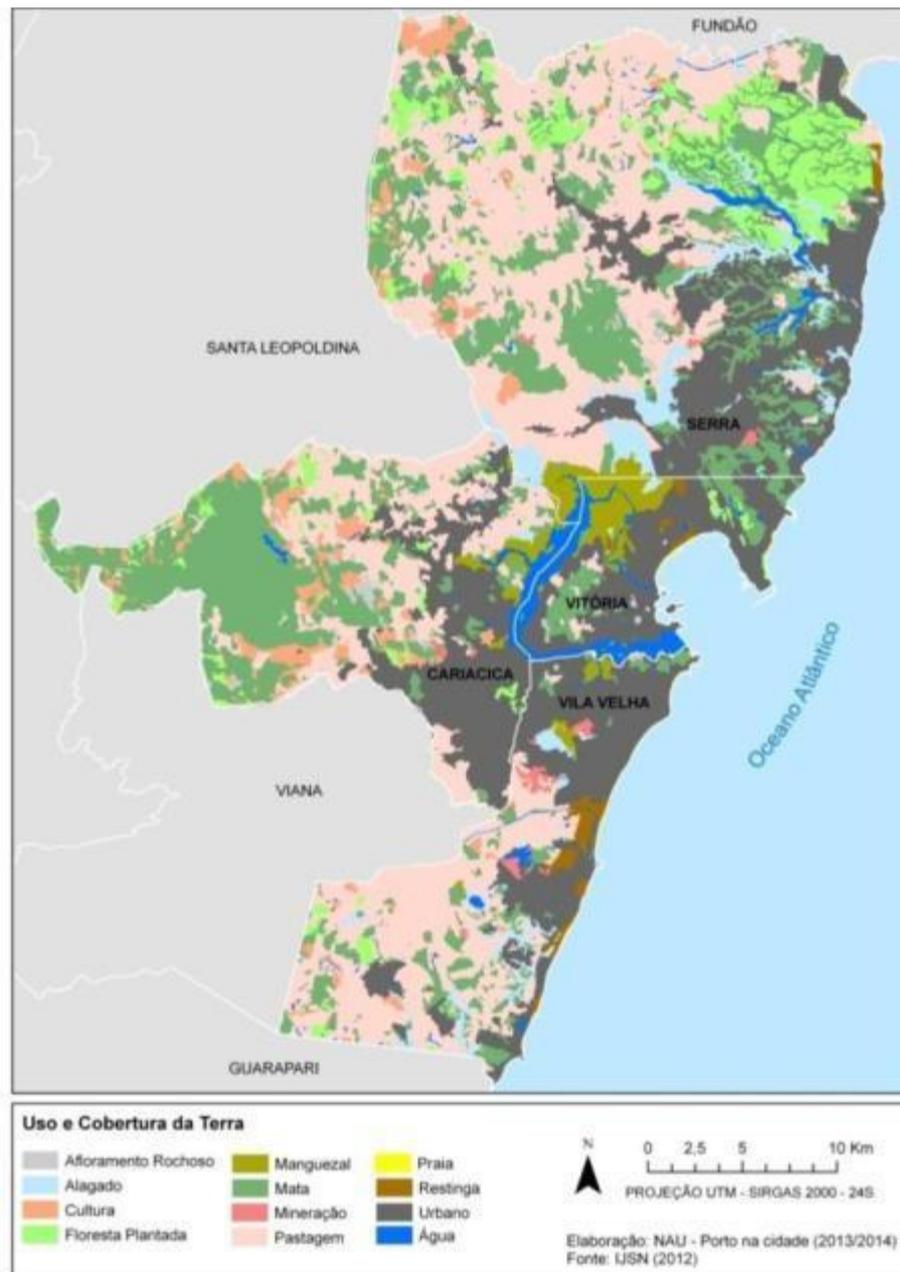


Figura 20: Uso e cobertura do solo na Grande Vitória.

Fonte: Elaborado pelo grupo de pesquisa *Porto na Cidade: uma agenda de pesquisa exploratória*, Nau-Ufes (2013), com alterações feitas pela autora.

A descrição dos atributos territoriais, populacionais e econômicos da Grande Vitória sumarizados anteriormente e os desdobramentos territoriais da atividade portuária expostos a seguir, justificam em grande medida, a atual estruturação urbana e metropolitana da região, quando associada às atividades portuárias em expansão.

2.2 A gênese do porto (fins do século XIX-1940): dos Cais ao Porto de Vitória

O processo de reestruturação urbana da Grande Vitória, analisado neste estudo, sob a ótica do desenvolvimento portuário, inicialmente, nas primeiras décadas do século XX, encontra desdobramentos, sobretudo em Vitória, onde a concepção de um porto moderno altera a dinâmica urbana da cidade. Somente, nos anos subsequentes, com o processo de expansão portuária⁹, é que as interferências do porto estendem-se para os demais municípios da Grande Vitória.

Como a maioria das cidades litorâneas brasileiras, Vitória possui historicamente relação intrínseca com o mar e seus portos, pelos quais a reorganização e o aprimoramento resultam em permanente reestruturação territorial, paisagística, econômica e social da cidade.

A princípio, desde a colonização, “[...] as cidades e seus portos estabeleceram uma relação muito estreita e desenvolveram um elo de dependência aliada ao processo de crescimento de ambos” (RIBEIRO; SIQUEIRA, 2012, p. 388). Neste período, a infraestrutura portuária não tem evolução significativa, predominam velhos trapiches de madeira e práticas rudimentares na movimentação de mercadorias (RIBEIRO; SIQUEIRA, 2012).

Em Vitória, até o início da República (1889), as estruturas portuárias correspondem a pequenos cais às margens da baía (Figuras 21, 24 e 25). A cidade ainda não possui configuração urbana com traçado retilíneo, ruas amplas, espaços públicos embelezados e salubres (Figuras 22 e 23). Pelo contrário, a urbe tem traçado urbano irregular e ruas estreitas, sendo circundada por braços de mar, em território predominantemente insular (Figura 21). Essa condição só se altera a partir do desenvolvimento de um porto moderno na cidade (ABREU; MARTINS; VASCONCELLOS, 1993).

⁹ Todos os portos referidos nos subcapítulos 2.2 e 2.3 serão mapeados no subcapítulo 2.3 e no capítulo 3 desta dissertação.

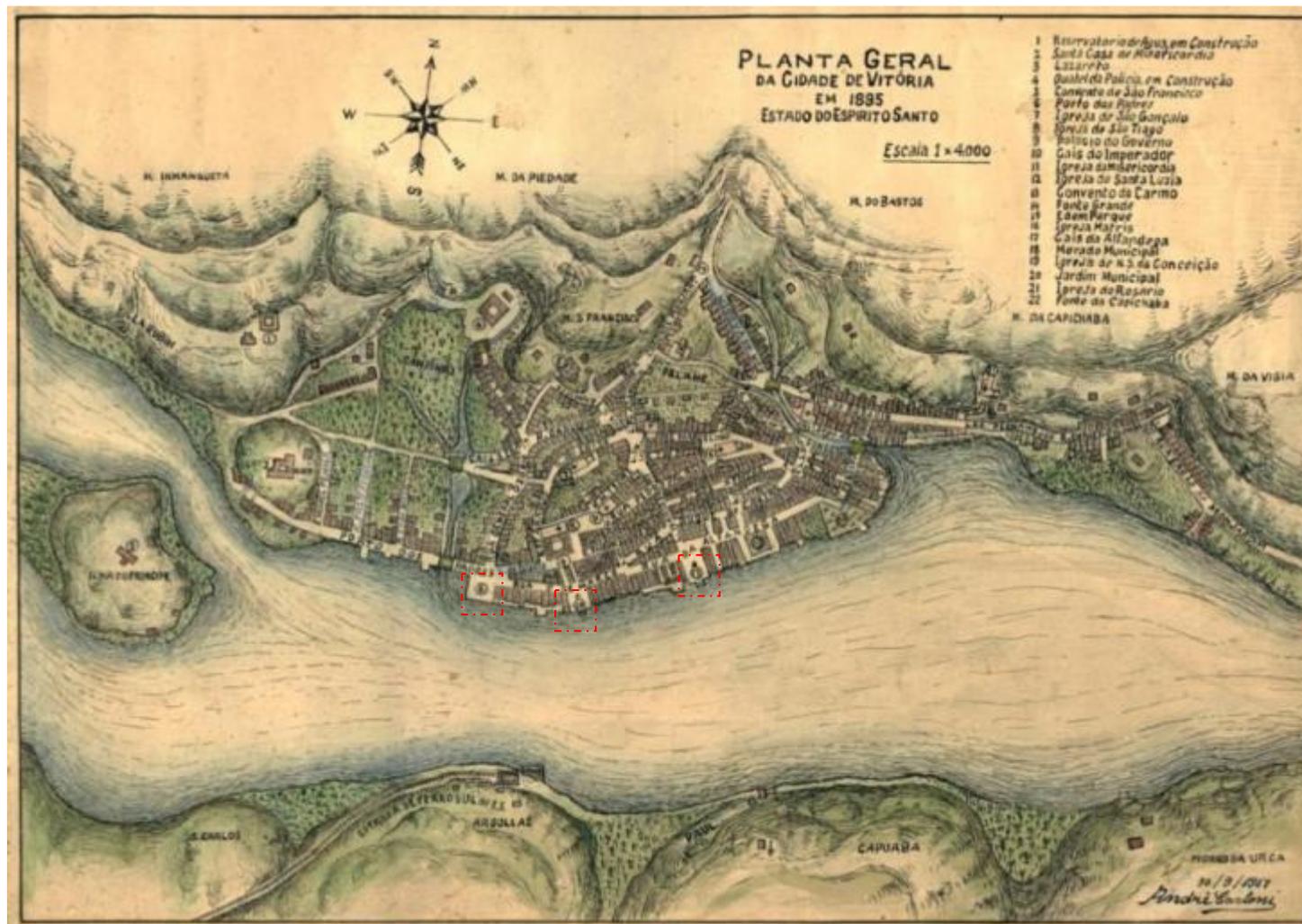


Figura 21: Planta geral de Vitória em 1895, com destaque para os principais cais da cidade.

Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: Instituto do Patrimônio e Artístico Nacional (IPHAN).



Figura 22: Perspectiva da Vila de Vitória, 1805.

Fonte: MIRANDA (2001). Autor: Joaquim Pereira Costa. Acervo: 5ª DL.



Figura 23: Vista frontal da cidade, 1884.

Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: Biblioteca Central Ufes (BCU).



Figura 24: Movimentação portuária na cidade, 1902.

Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: BCU-Ufes.



Figura 25: Cais em Vitória, início século XX.

Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: Nau-Ufes.

A ocupação inicial da cidade de Vitória, originalmente, se dá em cota mais elevada, na denominada cidade alta. As áreas mais baixas da cidade, em geral, eram terrenos alagadiços e cobertos por mangues. Os morros e o mar constituíam os limites da cidade e o maior problema urbano centrava-se na questão do saneamento (SIQUEIRA, 2010). Para alterar esse quadro, promovendo acessibilidade, condições sanitárias e expansão territorial na capital, são realizadas diversas intervenções de aterros, que interferem na conformação do território (FREITAS, 2004). Para Freitas (2004), as atividades portuárias, em particular as do Porto de Vitória, são os principais fatores responsáveis pela maioria dos aterros na cidade.

De fato, o crescimento portuário no Brasil, ocorre somente a partir de 1808, com a vinda da Família Real Portuguesa, que decreta abertura dos portos brasileiros ao comércio internacional (FREITAS, 2009). Isso intensifica a economia do país e firmas comerciais europeias se instalam na costa das principais cidades brasileiras. Em Vitória, diversas casas de comércio são implantadas às margens da baía, caracterizando a ocupação da frente marítima da cidade (Figuras 26 e 27).



Figura 26: Frente marítima anterior à implantação do Porto de Vitória, 1909.

Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: IPHAN.



Figura 27: Casas comerciais conformando a frente marítima da cidade, 1909.

Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: BCU- Ufes.

Ressalta-se que a movimentação portuária em Vitória, antes da formação de um porto estruturado, vincula-se predominantemente ao transporte de açúcar e cereais. Somente a partir do final do século XIX, a comercialização do café se torna a principal base econômica para o desenvolvimento e a ascensão comercial da Capital (ABREU; MARTINS; VASCONCELLOS, 1993). O café proporciona novo destino para o Estado e de forma bem visível à estruturação urbanística da cidade de Vitória. A rigor, a comercialização do café integrou o Espírito Santo “[...] na lógica mercantil de um Capitalismo que se afirmava a partir da Europa e que tinha o café como base” (CALIMAN apud VASCONCELOS, 2011, p. 152).

No contexto de viabilizar a exportação do café, são necessárias reformulações viárias e urbanas, além de projetos ferroviários, tanto no Estado do Espírito Santo como em Vitória. Era necessário romper com a condição de isolamento da cidade que “[...] insulava-se duplamente: pela natureza geográfica e pela falta absoluta de interligamento com os municípios do interior [...]. A estrada era, portanto, necessidade premente e inadiável” (DERENZI, 1995, p. 147).

Quanto aos aspectos urbanos no final do século XIX, o governador Muniz Freire (1892-1896) caracteriza Vitória como “[...] cidade velha e pèssimamente construída, sem alinhamentos, sem esgoto, sem arquitetura, segundo os caprichos do terreno, apertada entre a baía e um grupo de montanhas” (DERENZI, 1995, p. 141). A reestruturação da cidade é salientada diante do crescimento comercial que se confronta com uma condição urbana precária, “[...] a cidade precisa de tudo: água e esgoto, drenagem e atêrro, luz e fôrça” (DERENZI, 1995, p. 141). Portanto, no governo de Muniz Freire, por meio de obras de saneamento e aterros, altera-se a condição de precariedade da cidade, junto às primeiras tentativas de estruturação do Porto de Vitória (SIQUEIRA, 2010).

Desde o final do século XIX, transformar os diversos cais da cidade em um único e grande porto, para centralizar o comércio do Estado e tornar Vitória uma grande praça comercial de exportação de café consistia na grande aspiração dos políticos capixabas. Até então, o Rio de Janeiro, funciona como entreposto comercial para a movimentação portuária do Estado (SIQUEIRA, 1995; FREITAS; SOUZA, 2010). Nos termos de Campos (2004), o fim da dependência de escoamento da produção capixaba pelo porto carioca, representa para Vitória, a passagem da condição de cidade-cais do Império, para a de cidade-porto da República.

Nesse sentido, a construção e o aprimoramento dos portos colocam-se como os principais fatores de modernização das cidades brasileiras, que resultam na transformação dos núcleos coloniais. Por essa lógica, em 1895, organiza-se a Comissão de Melhoramentos de Vitória, que prevê a modernização da cidade junto ao porto (FREITAS; SOUZA, 2010). Desse período em diante, a cidade reformula-se para se tornar praça de comércio e de conexão com outras regiões, devendo expressar imagem compatível a concepção de um porto estruturado. Desse processo, resultam aterros, saneamento urbano, reestruturação viária e criação de

espaços públicos, em suma, obras que caracterizam a nova paisagem da cidade que se quer moderna.

A noção de conferir a Vitória um caráter moderno [...] apoiou-se nos discursos sanitaristas que direcionavam projeto modernizador. Assim, foi concebido um plano em três dimensões: as obras de estruturação e aparelhamento do porto, saneamento da cidade e a reforma urbana. Seguindo o novo modelo urbanístico que predominava no Brasil em fins do século XIX e início do século XX, nos princípios da higienização/modernização europeia, Vitória aliou às reformas urbanas as obras do porto, enquanto agente maior do progresso do Estado e da modernização da cidade (SIQUEIRA, 2010, p. 565).

De maneira geral, a organização e a modernização dos portos brasileiros, no final do século XIX e primeiras décadas do século XX, relacionam-se principalmente à expansão da economia cafeeira, à construção de ferrovias e à reformulação urbana. A relação cidade-porto desenvolve-se pautada no âmbito da urbanização, sob a ótica que “[...] o espaço de circulação comercial, de entrada e saída de mercadorias, obrigatoriamente deveria ser higienizado, afastando as condições de insalubridade e precariedade” (RIBEIRO; SIQUEIRA, 2012, p. 393), típicas das cidades coloniais.

Como observado, o processo de modernização de cidades e portos no Brasil, intensifica-se com a República. Tal fato se deve ainda a concessão dos portos a grupos estrangeiros que investem no desenvolvimento portuário (FREITAS; SOUZA, 2010). Por um lado, “[...] por meio de concessões são construídos cais, armazéns, silos, pátios e outros elementos necessários ao desembarque de cargas” (MORAES, apud SIQUEIRA, 2011, p. 257). Por outro lado, o surgimento dessas infraestruturas portuárias implica em permanentes mudanças territoriais e paisagísticas.

Em Vitória, diante do anseio político de transformar a cidade em praça comercial, em 1879, iniciam-se estudos de viabilidade de implantação do Porto de Vitória. Contudo, recomendações técnicas apontam o estabelecimento do porto no município vizinho, em Vila Velha, proposta que é rejeitada pelo Governo (FREITAS, 2009; SIQUEIRA, 1995). Para explicar a objeção aos pareceres técnicos, Siqueira (1995) relata que Vitória era indicada como local estratégico para a implantação do porto, em atendimento as elites política e comercial, garantindo, portanto, o desenvolvimento de seu sítio e a expansão da estrutura comercial existente. O porto seria a peça chave para a modernização da cidade (FREITAS; SOUZA, 2010).

Nesta conjuntura, desde 1881, com a convicção política de localizar o porto em Vitória, são necessárias obras de aterros, dragagem da baía para aumento do

calado do canal de acesso e ampliação de vias na cidade. A opção política de localização do porto na capital, “[...] começava a demandar dispendiosas obras complementares fora de seu alcance financeiro e, cada vez mais, alterar os contornos da Ilha de Vitória” (FREITAS, 2004, p. 4).

Frente ao ideário de modernização urbana, em 1896, comissiona-se ao engenheiro Saturnino de Brito, a elaboração de um grandioso plano de expansão urbana para Vitória, o Novo Arrabalde, que prevê ampliação da Capital em direção às praias (LIMA JÚNIOR, 1994). Essas proposições visam adaptar a cidade às novas funções comerciais que estavam por vir. Em 1904, decide-se pela construção do porto em Vitória, cujas obras, entretanto, só são inauguradas em 1911, no governo de Jerônimo Monteiro (1908-1912) (FREITAS; SOUZA, 2010).

Na administração de Jerônimo Monteiro ocorre nova reestruturação da Capital, com serviços de urbanização, saneamento e infraestrutura urbana, pautada no Plano de Melhoramentos e de Embelezamento de Vitória (LIMA JÚNIOR, 1994). Neste período, dentre os aterros realizados, destaca-se a plataforma dos armazéns portuários, que altera em definitivo o contorno da linha da orla e a paisagem da capital (Figuras 28 e 29). O porto estruturado - em substituição aos antigos cais - e as demais intervenções urbanísticas refletem imagem modernizada da cidade “[...] numa associação funcional e espacial direta entre cidade e porto” (SIQUEIRA, 2011, p. 257).



Figura 28: Enrocamento para a construção do Porto de Vitória, s/d.

Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: Nau-Ufes.



Figura 29: Obras de aterro no Porto de Vitória, 1927.

Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: Nau-Ufes.

Apesar da suspensão das obras do Porto de Vitória em 1914, em função da crise da Primeira Guerra Mundial, são realizadas inúmeras reformulações na cidade. Ruas transformam-se em *boulevards*, espaços públicos são construídos, vias são pavimentadas, e rodovias e ferrovias inauguradas em atendimento à conexão do porto com suas regiões de interesse. A estratégia política passa por Vitória alcançar o título de capital portuária. A pretensão não era apenas “[...] em urbanizar a cidade, mas também em promover condições para o desenvolvimento e expansão do porto, um porto cafeeiro que atendia às tendências da economia agroexportadora nacional” (SIQUEIRA, 2011, p. 260).

No governo Florentino Avidos (1924-1928) as obras do porto são reiniciadas, com destaque para “[...] muralha de cais de 130 metros de extensão, para a construção de três armazéns, aparelhamento em linha férrea e uma ponte ligando Vitória a Vila Velha” (ABREU; MARTINS; VASCONCELLOS, 1993, p. 87). A ponte denominada Florentino Avidos, inaugurada em 1928, além de escoar a produção para o porto (Figura 32), sendo fator crucial para o crescimento portuário, representa ruptura da condição de isolamento de Vitória, a partir de ligação continental (Figuras 30 e 31). A nova conexão, em imponente estrutura metálica, também acarreta significativa alteração da paisagem (Figuras 33 e 34).



Figura 30: Vista da cidade de Vitória, em 1925, antes da construção da ponte Florentino Avidos.

Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: IPHAN.



Figura 31: Construção da Ponte Florentino Avidos, s/d.

Fonte: MIRANDA (2001).

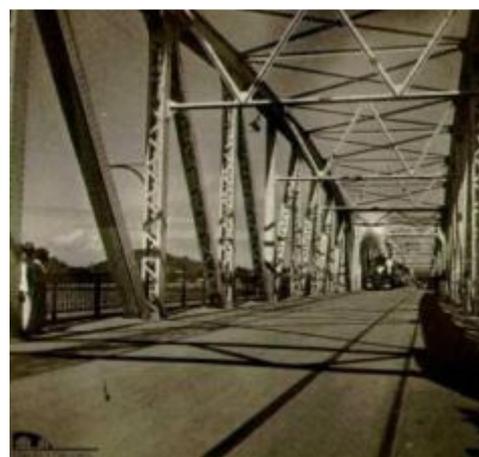


Figura 32: Ponte Florentino Avidos com acesso ferroviário, s/d.

Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN).



Figura 33: Ponte Florentino Avidos ligando a cidade de Vitória ao continente, 1930.

Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: Francisco Moraes.



Figura 34: Ponte Florentino Avidos, 1940.

Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: Francisco Moraes.

Sob a ótica das intervenções urbanas, a cidade com aterros e obras de embelezamento, no final dos anos 1920, se assemelha a um canteiro de obras, que se estende da região do Porto à Ilha do Príncipe (FREITAS; SOUZA, 2010). Dentre as obras do período, evidencia-se a retificação da Avenida Capixaba, atual Jerônimo Monteiro, que rompe com a morfologia urbana do início do século, com ampla modificação da paisagem e reconfiguração da área (Figuras 35 e 36) (SEDEC, 2011).



Figura 35: Avenida Jerônimo Monteiro recém inaugurada, 1929.

Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: BCU-Ufes.



Figura 36: Avenida Jerônimo Monteiro reformulada, 1936.

Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: IJSN.

No início dos anos 1930, os armazéns portuários I, II e III já estavam concluídos, entretanto, o cais só inicia suas operações em 1937, quando apresenta condições técnicas adequadas. Em 1940 inaugura-se o Cais Comercial de Vitória, marcando o início do complexo portuário¹⁰ do Espírito Santo (SIQUEIRA, 2010). Por outra análise, “[...] a implantação dos galpões do porto altera radicalmente a relação da cidade com a baía, impede progressivamente, nesta faixa de orla, o acesso físico e visual do habitante de Vitória com o mar [...]” (SEDEC, 2011, p. 29) (Figuras 37 a 42).

¹⁰ O complexo portuário do Estado do Espírito Santo responde por cerca de 9% do valor exportado e por 5% do valor importado pelo país. No total, movimenta em torno de 45% do PIB Estadual. Atualmente constitui-se dos terminais: (1) Porto de Vitória (Vitória e Vila Velha), composto pelos terminais Cais de Vitória, Companhia Portuária de Vila Velha (CPVV), Terminal de Vila Velha (TVV), Capuaba, Peiú, Paul/Codesa e Flexibrás; (2) Porto de Tubarão (Vitória); (3) Porto de Praia Mole (Vitória); (4) Porto de Ubu (Anchieta) e (5) Portocel (Aracruz). Disponível em: <<http://www.es.gov.br/EspiritoSanto/paginas/portos.aspx>>. Acesso em: 16 jul. 2014.



Figura 37: Armazém portuário concluído, 1936.

Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: IJSN.



Figura 38: Plataforma em aterro com armazéns e equipamentos portuários, 1936.

Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: IJSN.



Figura 39: Obras na cidade nas imediações do Cais Comercial, s/d.

Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: Nau-Ufes.



Figura 40: Traçado viário reformulado nas imediações do Cais Comercial, s/d.
Fonte: MIRANDA (2001).



Figura 41: Construção da Praça Oito nas imediações do Cais Comercial, s/d.
Fonte: MIRANDA (2001).



Figura 42: Vista para os armazéns portuários inseridos na frente marítima da cidade, [1936?].
Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: IJSN.

Nesse processo de reformulação urbana, o traçado tortuoso da cidade não se expande, pelo contrário, cede lugar ao desenho retilíneo, sobretudo nas áreas de conexão das regiões aterradas às áreas preexistentes e na remodelação dos terrenos desapropriados (FREITAS, 2009). Essas ações confirmam a influência do Porto de Vitória na transformação da cidade, em contexto que se clama por uma praça comercial em conexão com o exterior. A rigor, o desenvolvimento portuário responde “[...] pela concepção de outra cidade [...] os antigos cais desapareceram para dar origem ao Porto. Todo o desenho da ilha foi assim modificado. Morreu a cidade colonial, voltada para o mar, e uma outra começou a ser erguida” (ABREU; MARTINS; VASCONCELLOS, 1993, p. 33). Nesse sentido,

[...] o recortado litoral da baía de Vitória foi passando por transformações que gradativamente eliminaram as franjas dos manguezais aí localizados para assumir uma forma mais regular. Também o traçado da cidade colonial foi sofrendo alterações em função dos acréscimos e respectivos projetos de ocupação das áreas aterradas que necessitavam se conectar com as áreas preexistentes. O Porto de Vitória e as atividades a ele associadas clamavam por uma cidade moderna para se conectar diretamente com os países mais desenvolvidos, em particular, os europeus (FREITAS; SOUZA, 2010, p. 33).

Portanto, as três primeiras décadas do século XX marcam o início do processo de desenvolvimento urbano-portuário de Vitória (CAMPOS, 2004). Em síntese,

[...] o porto mudou o sítio primitivo da cidade e, na década de 1920, o cais do porto e a ponte sobre a baía deram a Vitória uma nova fisionomia urbana, intimamente relacionada com as atividades portuárias, marcando a grande e longa parceria entre a cidade e o seu porto (SIQUEIRA, 2010, p. 580).

Na sequência de imagens das plantas da cidade de Vitória a seguir (Figuras 43 a 46) observa-se notadamente a mudança na configuração e no traçado da cidade, cujas alterações são mais evidentes nas proximidades ao Cais Comercial de Vitória. Nota-se que à medida que as estruturas portuárias desenvolvem-se, a configuração urbana adquire traçado mais retilíneo, as ruas tornam-se mais largas, a frente marítima reformula-se, por meio de anexação de áreas de aterro, que aumentam significativamente.

Resumidamente, as principais medidas de reforma urbana em Vitória, no início do século XX, aliam saneamento, circulação e remodelação da cidade, tendo o porto como o principal indutor. Nesse contexto, “cidade e porto se integram num todo urbano desde o início da colonização, e o porto simboliza o lugar de protagonista no desenvolvimento da cidade” (SIQUEIRA, 2011, p. 255).



Figura 43: Planta da cidade de Vitória, 1895.

Fonte: SEDEC-PMV.

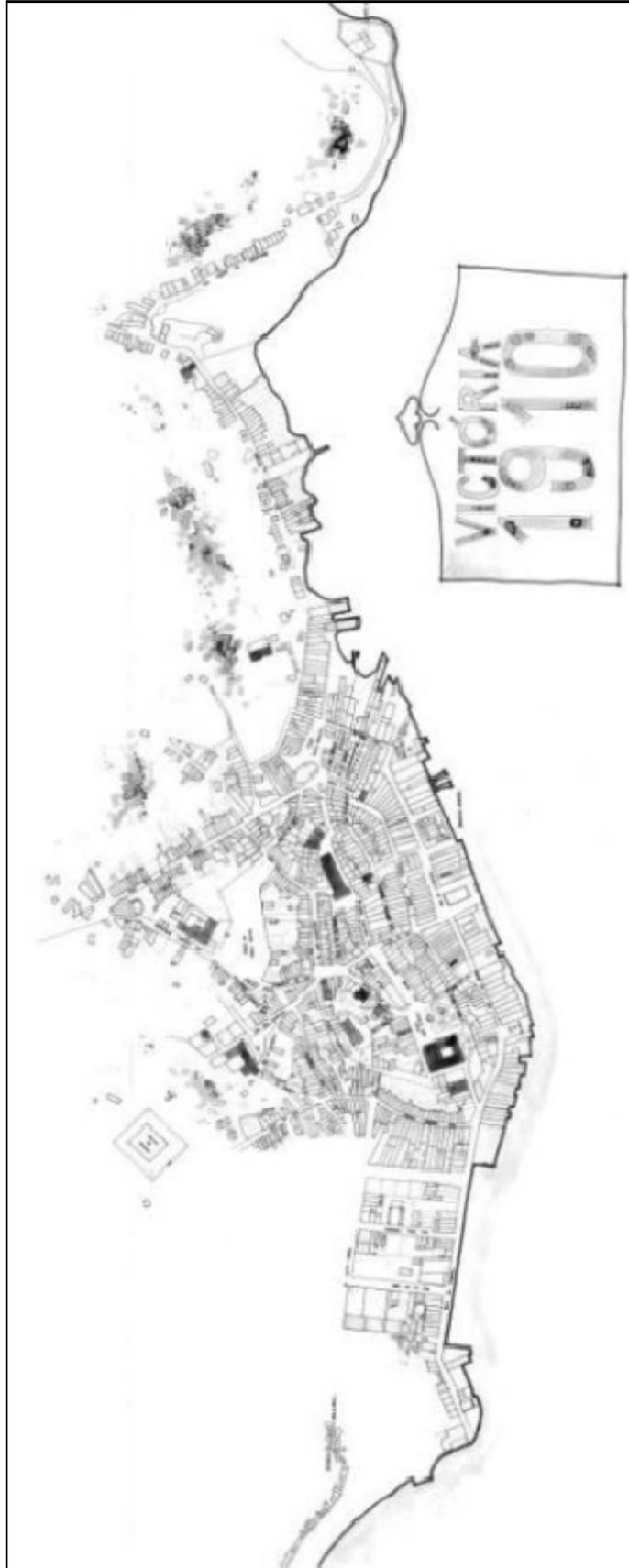


Figura 44: Planta da cidade de Vitória, 1910.

Fonte: SEDEC-PMV.

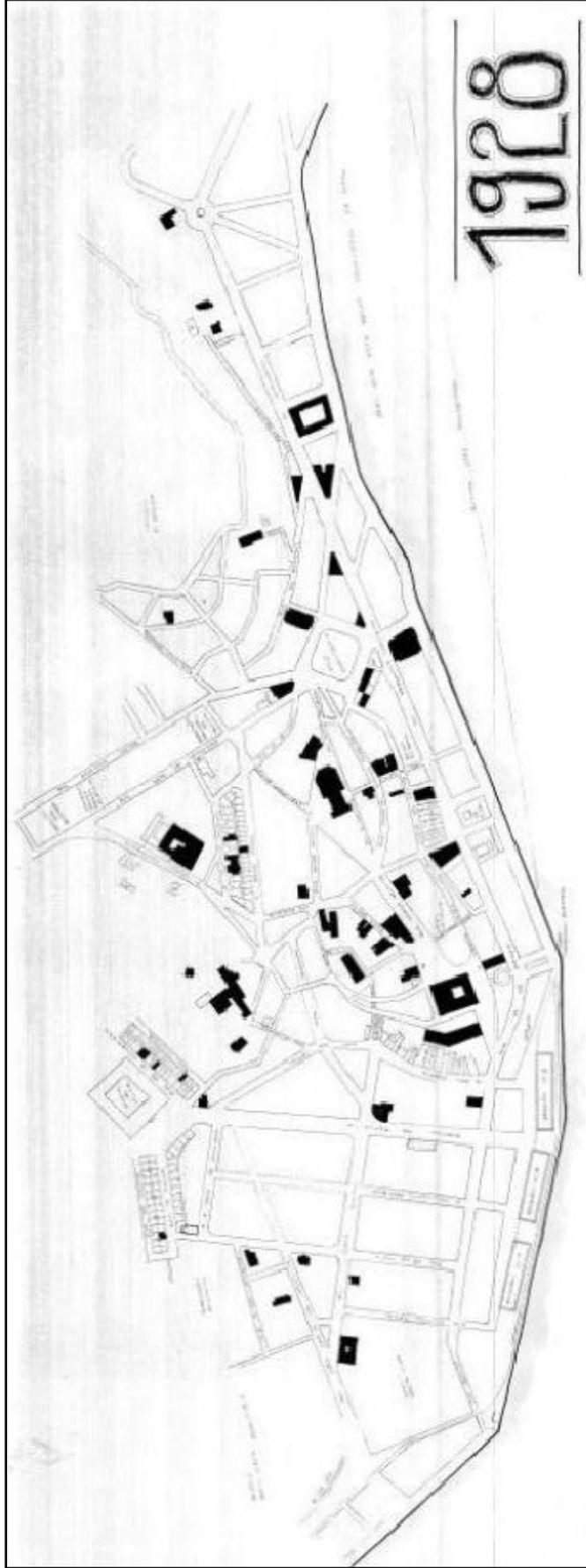


Figura 45: Planta da cidade de Vitória, 1928.
Fonte: SEDEC-PMV.



Figura 46: Planta da cidade de Vitória, 1946.
Fonte: SEDEC-PMV.

2.3 A expansão do sistema portuário (1940-1990): do Cais do Atalaia ao Complexo Portuário de Tubarão

Na década de 1940, com a conclusão do Porto de Vitória na capital e a comercialização do minério de ferro - extraído de Itabira, interior de Minas Gerais, pela CVRD (Companhia Vale do Rio Doce) - se diversificam as operações portuárias. Inicialmente, as movimentações com minério são realizadas no Cais Comercial do porto, situado em Vitória (Figuras 47 e 48). Contudo, as condições do sítio e a tipologia do cais, com estruturas próprias para a movimentação de mercadorias gerais e sacarias, inviabilizam a continuidade das operações com o novo produto (SIQUEIRA, 1994).



Figura 47: Embarque de minério de ferro no Porto de Vitória, 1940.

Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: Francisco Moraes.



Figura 48: Minério de ferro descarregado no Porto de Vitória (ES), s/d. Observar a contiguidade física entre áreas portuárias e urbanas.

Fonte: VALE (2012).

O novo fluxo exportador demanda ampliação portuária, com construção de cais especializado para a exportação de minério. O Cais Eumenes Guimarães, também conhecido como Cais do Atalaia, é instalado no lado continental da Baía, em Vila Velha, na base do Morro do Atalaia. A encosta natural do morro funciona como sustentação do conjunto de silos de armazenagem do minério e a altura da elevação é aproveitada para a chegada dos vagões dos trens às embocaduras superiores dos silos (SIQUEIRA, 1994). As infraestruturas dispostas no Morro e as demais instalações portuárias em Vila Velha consolidam mudança da paisagem natural e urbano-portuária da capital e do entorno (Figuras 49 a 51) (SEDEC, 2011).

Em geral, com a instalação de infraestruturas portuárias nos morros de Vila Velha, inicia-se processo de modificação dos elementos naturais perceptivos pela atividade portuária, no sentido que são usados como meros suportes das atividades do porto, gerando alteração da percepção paisagística do lugar.



Figura 49: Início da construção do Cais Eumenes Guimarães no Morro do Atalaia, 1941.

Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: BCU-Ufes.



Figura 50: Cais Eumenes Guimarães, após a fixação das estruturas portuárias, com modificação do aspecto natural do elemento perceptivo, 1949.

Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: BCU-Ufes.



Figura 51: Infraestruturas portuárias no Morro do Atalaia, 1961. Observar a alteração das características naturais do Morro, utilizado como suporte das operações portuárias com o minério.

Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: IJSN.

Continuamente, na década de 1950, em Vila Velha, desenvolvem-se terminais para descarregamento e armazenamento de derivados de petróleo. Em 1956, diante da multiplicidade de minérios exigidos no mercado internacional, constrói-se o Cais de Paul (Figuras 52 e 53), uma extensão de 420 metros, especializada na exportação de minério fino (SIQUEIRA, 1994). Assim, progressivamente, o sítio de Vila Velha se altera, por meio de aterros, supressão de áreas de vegetação e artificialização dos

referenciais paisagísticos, para atender às demandas portuárias. Entretanto, em Vila Velha, diferentemente do que acontece na Capital, não há planos de melhoramentos urbanos nas imediações do porto (Figura 53). Pelo contrário, no entorno do sítio portuário consolida-se ocupação urbana, predominantemente, de caráter informal, como veremos adiante.



Figura 52: Porto de Paul em primeiro plano, ao fundo, observa-se a área de vegetação ainda preservada ao redor do Morro do Penedo e do Rio Aribiri, 1961.

Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: IJSN.



Figura 53: Porto de Paul à direita e Cais Comercial do Porto de Vitória, à esquerda, 1960. Nota-se a presença de braços de água nas proximidades do Penedo, onde posteriormente, se instalam os terminais portuários, a partir de aterros, com supressão dessas áreas naturais. Observar também a diferença de ambiência urbana nos sítios de Vitória e Vila Velha.

Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: IJSN.

A partir da construção dos terminais portuários em Vila Velha, registra-se o primeiro ciclo de expansão das atividades do porto para além do núcleo portuário primitivo

(Figura 54). A extensão portuária na outra margem da Baía de Vitória, além de revelar novos aparatos na paisagem, acentuando a imagem urbano-portuária de Vitória, implica em intensas mudanças territoriais e paisagísticas em Vila Velha, como intervenções por aterros (Figura 55), supressão de áreas naturais e interferências visuais nos elementos naturais, tais como o Morro do Atalaia, cuja condição natural é alterada com a fixação das infraestruturas produtivas, conforme mencionado (Figuras 54 a 57).



Figura 54: Porto de Vitória (à esquerda) e terminais portuários em Vila Velha (à direita), 1961.
Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: IJSN.

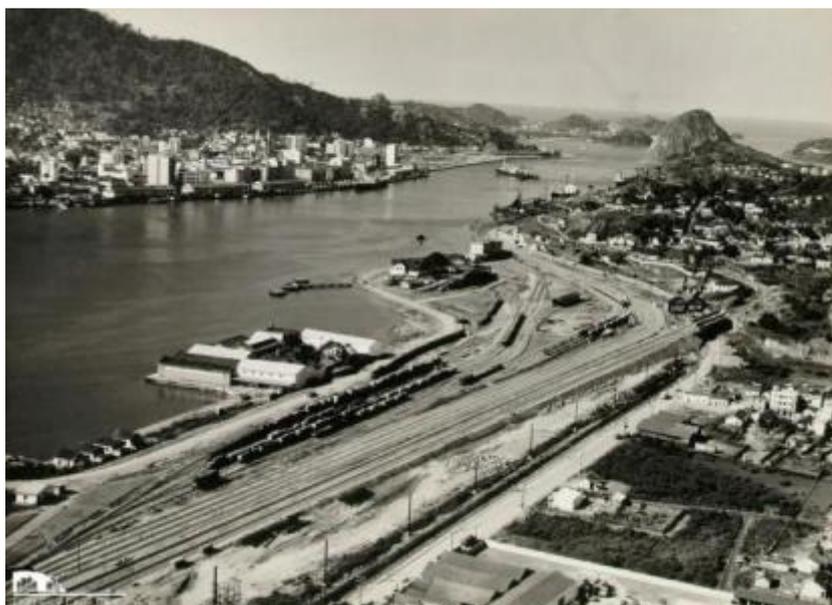


Figura 55: Obras para implantação dos terminais em Vila Velha, s/d.
Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: IJSN



Figura 56: Detalhe Cais Eumenes Guimarães, com infraestruturas que se destacam na paisagem e interferem no aspecto visual natural do Morro do Atalaia, s/d.

Fonte: VALE (2012).

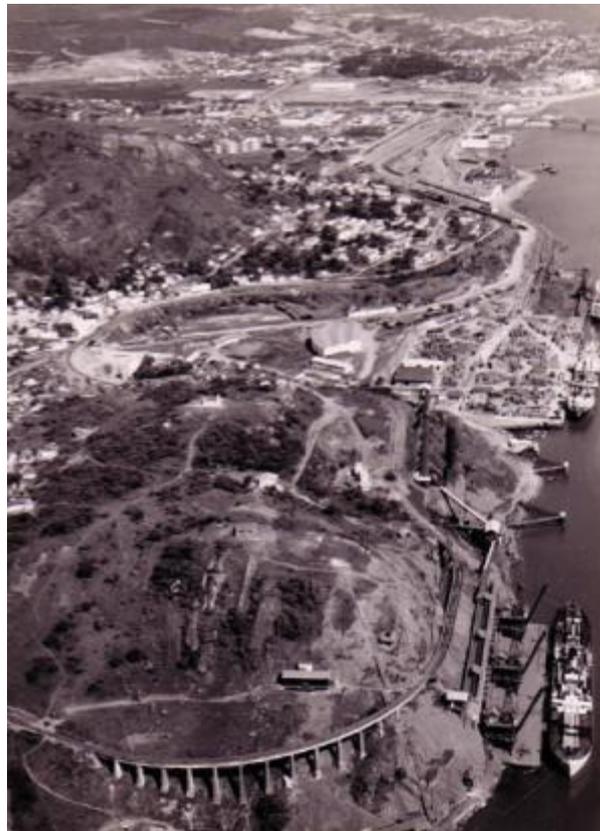


Figura 57: Vista dos Cais Eumenes Guimarães, com estruturas fixadas no Morro do Atalaia e o Cais de Paul, 1961. Observa-se que a instalação dos terminais consistiu na mudança significativa no sítio, seja por interferências nos elementos naturais perceptivos ou por obras de aterros.

Fonte: IJSN.

No contexto de incremento da comercialização do minério em portos especializados, a partir do governo de Jones dos Santos Neves (1951-1954), observa-se o esgotamento da economia cafeeira na sustentação das finanças do Espírito Santo. A industrialização, aos poucos, vai se impondo como nova base econômica. Contudo,

se trata de uma industrialização limitada que consistia, principalmente, na transformação de matéria prima para exportação, sobretudo, do minério de ferro.

Deste período, o “[...] início de um processo de modernização industrial [...] implicou num reordenamento do espaço urbano da Capital” (ABREU; MARTINS; VASCONCELLOS, 1993, p. 115) e posteriormente, dos demais municípios da Grande Vitória. Como resultado, tem-se significativos aterros em Vitória, o da Esplanada Capixaba, nos anos 1950, em extensa plataforma a beira mar (Figuras 58 e 59), e o aterro a nordeste da Ilha do Príncipe (Figura 60), em 1960, que desfaz a condição de isolamento de Vitória. Para Freitas (2004) ambos os aterros aproveitam-se do produto de dragagem do aprofundamento do canal de acesso da Baía de Vitória e visam o “embelezamento” e a conquista de novas áreas para a expansão da cidade e do porto. Nesse sentido, “[...] a cidade vai se desenvolvendo a luz destas intervenções por aterros sendo o Porto o principal protagonista” (FREITAS, 2004, p. 6). A extensa dimensão dos aterros, implicando na alteração da forma urbana evidenciam “[...] a capacidade do porto de aliar a permanência de sua função produtiva à modificação da ocupação da área” (SEDEC, 2011, p. 44-45).



Figura 58: Aterro para a construção da Esplanada Capixaba e da Avenida Beira Mar, década de 1950. Observar a alteração da linha de contorno da ilha de Vitória com estreitamento da Baía.

Fonte: RIBEIRO (2008).



Figura 59: Vista aérea para a Esplanada Capixaba, 1960. Nota-se como as obras de crescimento portuário implicaram na reorganização urbana de Vitória.

Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: BCU-Ufes.



Figura 60: Aterro Ilha do Príncipe, década 1960. Observar a anexação da Ilha do Príncipe à Ilha de Vitória, o que desfaz a caracterização morfológica de ambas, em nome da expansão portuária. Destaca-se que uma das partes da Ponte Florentino Avidos, que fazia conexão da Ilha do Príncipe a Vitória, torna-se obsoleta, ficando conhecido como Ponte Seca.

Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: Codesa.

Quanto à dimensão econômica, como mencionado, até os anos 1960, a economia capixaba tinha como base o setor primário, representado pela comercialização cafeeira. Somente com o declínio dessa atividade, nos anos 1970 a economia do Estado passa a estruturar-se na industrialização, sobretudo relacionada à implantação de projetos produtivos voltados para a exportação, os denominados Grandes Projetos, dos quais destacam-se a expansão das usinas de pelotização da CVRD (1973); e a implantação das empresas: Companhia Siderúrgica de Tubarão (1983); Aracruz Celulose (1978) e Samarco Mineradora (1977) (PEIXOTO, 2003). Em geral, com o estabelecimento desses projetos tem-se “[...] o crescimento da

indústria [...] o fim da hegemonia do setor primário da economia [...] e a ampliação da hinterlândia do complexo portuário do Espírito Santo, ajustado ao comércio internacional, nacional e regional” (CAMPOS, 2004, p. 169). Deste período datam o incremento e o aparelhamento infraestrutural do território capixaba, com destaque para a construção da BR-101, BR-262 e a duplicação da Ferrovia Vitória-Minas (SIQUEIRA, 1994).

Neste contexto, como a maior parte dos empreendimentos industriais instala-se na área de influência da cidade de Vitória, gera-se uma concentração de atividades produtivas na região, o que incita rápido processo de urbanização, com extensão das cidades vizinhas (Vila Velha, Cariacica e Serra) à capital, formando a denominada Grande Vitória (PEIXOTO, 2003).

Entretanto, se por um lado, esses investimentos foram notáveis para o processo de crescimento econômico capixaba, principalmente da Grande Vitória, por outro lado, cabe considerar seus efeitos negativos. A concentração desses projetos nessa região, com a expectativa de mão de obra, impulsionou o aumento populacional, com conseqüente crescimento do nível de pobreza local e de ocupação informal (PEIXOTO, 2003). Nas palavras de Campos (2004), o processo de industrialização da Grande Vitória não foi compatível com o de urbanização.

Com relação à infraestrutura portuária, os terminais do Porto de Vitória atendem a comercialização de minério até a década de 1960. Contudo, a natureza física do canal da Baía de Vitória e o aumento do porte dos navios graneleiros, associadas ao crescimento do volume das exportações, demandam a expansão do complexo portuário (CAMPOS, 2004). Nessas condições, em 1966, é construído o Terminal de Tubarão (Figuras 61 a 63), o maior porto de minério do Brasil, localizado na parte continental de Vitória, em sítio conhecido como Ponta de Tubarão, distante dos demais terminais portuários existentes (SIQUEIRA, 1994).



Figura 61: Obras de construção do Terminal de Tubarão, década de 1960. Nota-se a alteração do sítio, a partir do processo de artificialização da região litorânea, ainda desocupada.

Fonte: RIBEIRO (2008).



Figura 62: Vista da construção do Terminal de Tubarão, s/d. Observar a Praia de Camburi, à esquerda da imagem, predominantemente, sem ocupação urbana.

Fonte: VALE (2012).



Figura 63: Vista aérea das obras de expansão do Terminal de Tubarão, entre 1971 e 1972.

Fonte: VALE (2012).

A implantação do Terminal de Tubarão, um grandioso porto artificial, em área predominantemente sem urbanização, demanda inúmeras obras complementares. Destaca-se a criação de um quebra-mar para abrigar as operações portuárias, extensos aterros e infraestrutura de acesso. Em 1963, tem-se a primeira etapa de sua construção, com píer de 340 metros de comprimento e 18 metros de largura. No início dos anos 1970, o porto ganha mais um píer, com 350 metros de extensão (SIQUEIRA, 1994). Portanto, o Porto de Tubarão, com cais de maior porte e capacidade, gera novo polo de exportação do minério em território nacional e assegura o crescimento da economia e a expansão do complexo portuário de Vitória (SIQUEIRA, 2011). Do ponto de vista urbano, a criação deste terminal contribuiu para impulsionar o crescimento de Vitória para além dos limites da ilha, alterando, simultaneamente, o uso do território e a paisagem da Capital.

Por outro lado, com o advento do Porto de Tubarão, é significativa a queda de exportação de minério pelos cais do Porto de Vitória, localizados em Vila Velha. Tanto a comercialização de minério grosso, do Cais Eumenes Guimarães, quanto à do minério fino, do Cais de Paul, são gradativamente transferidas para o novo complexo. Em termos de receita, a transferência das operações com o minério para Tubarão é crítica para o porto público (SIQUEIRA, 1994). Na visão de Campos (2004; 2008), a alteração da rota do fluxo do minério, além de marcar a era da indústria do aço e dos projetos industriais articulados ao complexo portuário capixaba, trata-se do reconhecimento de uma paisagem portuária expandida.

Sem dúvida, as transformações territoriais e paisagísticas vinculadas às atividades portuárias, ganham maior expressão com o advento do Complexo de Tubarão. A princípio, sua implantação, em região distanciada física e visualmente do centro urbano-portuário principal, em área predominantemente ausente de ocupação e de urbanização, demanda a criação de infraestruturas de acessos, como pontes e estradas, que além de viabilizar a exploração portuária, atuam nos anos subsequentes, como vetores de crescimento urbano local (Figuras 64 e 65). Em geral, a instalação e o crescimento desse porto implicam em alterações territoriais, paisagísticas e naturais do sítio, incitando também processos de erosão e aumento da poluição da região.



Figura 64: Vista para região de Camburi, 1970. Nota-se a criação de pontes e estradas.

Fonte: IJSN.



Figura 65: Loteamento em Camburi, impulsionado pela construção do Terminal de Tubarão ao fundo, década 1970.

Fonte: IJSN.

Nas estruturas portuárias de Vila Velha, as ampliações também foram contínuas e geradoras de impactos urbanos, ambientais e paisagísticos. Nos anos 1970, o Complexo Portuário do Espírito Santo, insere-se no programa nacional de Corredor de Transportes para Exportação, a partir do escoamento da produção de cereais do cerrado brasileiro. O Complexo Portuário capixaba passa a atender “[...] transações comerciais de exportação e importação de mercadorias que não se destinam ao Espírito Santo, nem são produzidas em seu território” (CAMPOS, 2004, p. 167). Portanto, para esses fins, em 1973, inicia-se a construção do Terminal de Capuaba, com início das operações em 1984 (SIQUEIRA, 1994). O novo terminal altera

radicalmente a dinâmica territorial do sítio em que é implantado, a partir de mudanças em suas características predominantemente naturais (Figuras 66 a 68). Nesse contexto, em 1988, com o crescimento das movimentações de cargas do Corredor de Exportação, instala-se no Terminal de Capuaba, um novo armazém graneleiro, um silo vertical, com alta capacidade de armazenagem de grãos, que contribui na acentuação da paisagem portuária do Centro de Vitória (SIQUEIRA, 1994) (Figuras 69 e 70). Em síntese,

As margens do setor portuário de Vila Velha, seus cais, navios, silos, contêineres e guindastes compõem um conjunto de elementos construídos que junto aos elementos e conjuntos naturais dos morros, das águas da baía e dos manguezais, estruturam e definem a imagem da paisagem portuária do Centro de Vitória (SEDEC, 2011, p. 46).



Figura 66: Área predominantemente natural, anterior à instalação do Complexo Portuário de Capuaba, década 1960, Vila Velha. Observar a integridade do conjunto natural do Penedo.

Fonte: MIRANDA (2001). Acervo: IJSN.



Figura 67: Vista anterior à construção do Porto de Capuaba. Observa-se parte do Rio Aribiri, com vegetação preservada, 1961.

Fonte: IJSN.



Figura 68: Obras de construção do Porto de Capuaba, sobre as águas, Vila Velha, década de 1970.
Fonte: RIBEIRO (2008).



Figura 69: Complexo Portuário de Capuaba, 1985. Observar que o conjunto de rochedos anexos, à direita do Morro Penedo, ainda estava mantido. Contudo, essa situação é desfeita posteriormente, com a expansão do terminal portuário.

Fonte: SIQUEIRA (1994). Acervo: Codesa.

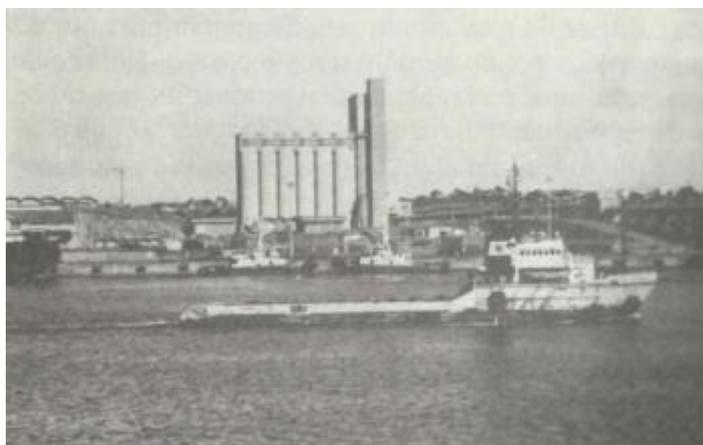


Figura 70: Silo vertical no Porto de Capuaba, 1984.

Fonte: SIQUEIRA (1994). Acervo: Codesa.

No contexto de crescimento portuário, em 1983, inaugura-se mais um terminal no Complexo de Tubarão, o Porto de Praia Mole (Figuras 71 e 72), com três berços de atracação, equipados para importação de carvão e exportação de produtos siderúrgicos, em atendimento à CST e às siderúrgicas do Vale do Aço (USIMINAS). Com moderna estrutura, o terminal permite atendimento de navios de grande porte, culminando na finalização das operações de minério no Cais de Paul, que passa à administração da Codesa (SIQUEIRA, 1994). A implantação do Porto de Praia Mole gera ainda mais aterros na Ponta de Tubarão, intensificando as mudanças territoriais e paisagísticas neste sítio.



Figura 71: Obras no Terminal de Praia Mole.

Fonte: VALE (2012).



Figura 72: Obras no Porto de Praia Mole, década 1980.

Fonte: RIBEIRO (2008). Acervo: Codesa.

Em prosseguimento, nos anos 1980, na área de estudo, insere-se novo tipo de movimentação portuária, as operações de cargas em contêineres, intensificadas no contexto mundial a partir dos anos 1970. Deste modo, em 1985, constrói-se no Complexo Portuário de Capuaba, um terminal com equipamentos técnicos especializados na operação com contêineres, que no período já representavam 15% da carga geral do Porto de Vitória (Figura 73) (SIQUEIRA, 1994). Como toda inovação, a introdução dos contêineres e aparatos técnicos correlatos conferiram nova paisagem portuária para a região.



Figura 73: Movimentação de contêineres no Terminal portuário de Capuaba, 2008.

Fonte: RIBEIRO (2008). Autor: David Protti.

Para entendimento do processo de desenvolvimento portuário que gera modificação no território e na paisagem, salienta-se que

O porto vive em constante evolução, seja do movimento comercial, seja expandindo o espaço físico, aperfeiçoando a infra-estrutura ou modernizando seu aparelhamento técnico. Essa necessidade de ampliação e modernização do porto em todos os seus setores decorreu, principalmente, do fato de que esse modal de transporte, pela sua própria natureza, passa por processos constantes de mudanças em decorrência do desenvolvimento econômico nacional, regional e internacional, do porte dos navios e do perfil das cargas (SIQUEIRA, 1994, p. 142).

Em consonância, a permanente evolução portuária, em atendimento aos crescentes fluxos e mudanças do comércio marítimo, gera, continuamente, conflitos urbanos, a partir da criação de novos aterros, avanço sobre áreas ambientais, interferências sobre em elementos naturais perceptivos, entre outros conflitos que serão explanados e demonstrados no decorrer do trabalho.

Em síntese, este estágio de ampliação portuária afastada do núcleo primitivo evidencia arrefecimento do Cais Comercial de Vitória, que perde gradualmente importância no contexto produtivo nacional e internacional. A concorrência pelo uso do solo e as limitações físico-operacionais dos portos tradicionais configuram-se como empecilhos para os atores econômicos. De modo que, a mudança de escala na produção, no transporte e no consumo estimula a realocação das estruturas produtivas e das infraestruturas portuárias para fora dos centros urbanos (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012).

Diante dessa abordagem, observa-se que a partir de 1940, período em que a operação portuária deixa de concentrar-se no Porto de Vitória, e se expande para Vila Velha, e depois em 1960, quando se distancia ainda mais em Tubarão, tanto cidade quanto porto encontram-se sob processos de expansão. Entretanto, o crescimento de ambos, ocorre por vetores diversos, diferentemente das fases de desenvolvimento iniciais, quando os desdobramentos do porto refletiam-se na estruturação urbanística da cidade, sustentados por planos e projetos de melhoramentos urbanos. Com a intensificação do processo de industrialização e globalização da economia, a partir dos anos 1980, os portos caracterizam-se predominantemente como dispositivos técnicos ligados às redes de fluxos internacionais, desvinculados dos processos de estruturação urbana, no sentido de planejamento territorial. Deste modo, o território atua mais em atendimento aos dispositivos infraestruturais de escala global, aos moldes de portos monofuncionais.

Em termos gerais,

[...] o Complexo Portuário do Espírito Santo se integra à nova configuração da economia globalizada e reflete seus impactos diretamente nas funções urbano-ambiental das cidades onde os vários portos estão alojados para conformar uma *metrópole portuária* composta pela ilha-capital (Vitória) e cidades de seu entorno. [...] no caso dos portos localizados na região da Grande Vitória, estes impactos estão ligados aos grandes empreendimentos industriais que direcionaram os espaços da cidade na lógica dos circuitos de produção da economia moderna e da dinâmica portuária globalizada (RIBEIRO; SIQUEIRA, 2012, p. 409).

A partir dessa análise evolutiva, é significativa a diferença da correlação entre porto e cidade, do início do século XX e a partir de meados e fins do século. Como já dito, a estruturação do porto cafeeiro é associada à reformulação e modernização da cidade. Já com o porto da era industrial, as relações com o tecido urbano, são, predominantemente, vinculadas ao sistema infraestrutural, situação que se

intensifica com o porto atual da era logística, cujas implicações territoriais são analisadas a seguir.

2.4 A regionalização portuária (1990-2014): das Eadis ao Porto de Águas Profundas

Em linhas gerais, o panorama atual da atividade portuária na Grande Vitória advém dos processos de intensificação da globalização da economia e da abertura econômica brasileira, respectivamente nos anos 1980 e 1990. A partir de então, função técnica e logística dos portos, se sobrepõe com mais intensidade ao território e desvincula-se, em definitivo, dos processos de planejamento urbano, como ocorreu no início e meados do século XX. Em síntese, ambos os processos potencializam o agenciamento do território urbano e metropolitano em tela, como campo de operação de dispositivos infraestruturais de alcance global, devido, sobretudo ao arranjo operacional da tríade porto, indústria e logística (CAMPOS, 2004).

A reorganização do território na Grande Vitória frente às implicações do setor portuário acentua-se com o crescimento do comércio exterior, possibilitado pela política de abertura comercial brasileira, iniciada em fins do Governo José Sarney (1985-1989) e consolidada nos Governos Fernando Henrique Cardoso (1995 - 1998; 1999-2002), a partir da extinção de restrições comerciais existentes e liberações de importação de bens de consumo geral (SINDIEX, 2003; RIBEIRO, 2008).

Neste período, a inserção do Espírito Santo no comércio internacional ocorre principalmente via importações. Além das conveniências comerciais decorrentes da abertura econômica dos anos 1990, o crescimento do comércio exterior no Espírito Santo, vincula-se, principalmente, aos incentivos do instrumento financiador do Fundap (Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias). O Fundap facilita, na ocasião, por meio de financiamentos e redução do ICMS (Imposto sobre circulação de mercadorias e serviços), a atração de empresas para operar suas mercadorias nos portos capixabas (SINDIEX, 2003; RIBEIRO, 2008). Nos termos de Ribeiro (2008), o Fundap constitui em mecanismo criado em 1970 (Lei Estadual nº 2.508), que, no entanto, se torna efetivamente atrativo para as empresas mediante abertura comercial brasileira dos anos 1990 (RIBEIRO, 2008).

Em geral, o Fundap, incentivou várias empresas a estabelecerem sedes ou filiais na Grande Vitória, a partir da possibilidade de incremento de seus negócios de comércio exterior (RIBEIRO; SIQUEIRA, 2012). Deste modo, “[...] além de fomentar o surgimento de novas empresas fundapeanas no Espírito Santo, o Fundap estimulou a criação de terminais especializados em processamento e desembarço de cargas nos municípios da Serra e Cariacica” (RIBEIRO, 2008, p. 100), que funcionam como estruturas de apoio ao crescente comércio internacional. Deste modo, as alterações na estrutura portuária capixaba e as transformações urbanas decorrente desse processo, vide a expansão de atividades portuárias para os municípios de Serra e Cariacica, resultam do incremento do comércio exterior capixaba, possibilitado pelo Fundap e pela abertura econômica brasileira (RIBEIRO; SIQUEIRA, 2012).

Neste período, na Grande Vitória registra-se elevado crescimento no setor de importações de mercadorias, principalmente de veículos (RIBEIRO, 2008). O “[...] grande volume importado demandava tanto adaptações dos portos e pátios de desembarque, como também a criação de novas áreas alfandegadas previstas na legislação” (RIBEIRO, 2008, p. 99). Ribeiro (2008) nota que, se em 1992, são importados 150 automóveis pelo Espírito Santo, em 1993, já são 9.088 veículos. Em síntese,

[...] a abertura comercial afetara o cotidiano de Vitória e cidades vizinhas, com um movimento cada vez mais intenso de navios entrando e saindo dos portos, de caminhões carregados de contêineres e de automóveis atravessando a cidade. Para os setores empresarial e governamental o movimento representava o êxito do mecanismo Fundap que atraía cada vez mais empresas especializadas em importação e exportação interessadas no diferimento e no financiamento de parcela do ICMS recolhido sobre as operações pelos portos capixabas (RIBEIRO, 2008, p. 100).

Sobre essa questão, Ribeiro (2008) menciona que na época, havia dois entrepostos aduaneiros no Espírito Santo, localizados no município de Cariacica. Entretanto, diante da lotação dos recintos e contínua demanda, na ausência de espaços disponíveis nos portos, alugam-se várias áreas na Capital para fins de armazenamento. A saber, “[...] nós começamos a alugar espaços que existiam em Vitória. Alugávamos o terreno, limpávamos, murávamos, cercávamos e enchíamos de veículos. [...]” (RIBEIRO, 2008, p. 100-101). Em Vitória, o autor informa que se chega a ter aproximadamente vinte áreas para apoio à movimentação portuária.

Nessa conjuntura, em algum momento, parte da atual Praça do Papa foi cedida pela Prefeitura Municipal de Vitória, para essa finalidade (RIBEIRO, 2008) (Figura 74).



Figura 74: Veículos importados em área alfandegada na atual Praça do Papa, Vitória, 1993/94.

Fonte: RIBEIRO (2008).

Nessas circunstâncias,

[...] o trânsito intenso das mercadorias importadas pelo Porto de Vitória pelas áreas urbanas refletia a pouca disponibilidade de áreas de estocagem nos portos e, de acordo com a nova lei portuária, a necessidade da criação de zonas secundárias de alfandegamento que se impunham de maneira urgente. [...] os terrenos públicos e privados eram solicitados para alfandegamento, para a estocagem e realização de pequenos serviços nos automóveis trazidos para o país (RIBEIRO, 2008, p. 101).

A legislação portuária mencionada refere-se à Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que promove a política de privatização e o sistema de arrendamento dos portos à iniciativa privada, com vistas ao aumento da produtividade portuária (BRASIL, 1993). Deste modo, os investimentos privados voltam-se para modernização dos equipamentos portuários e processos de manipulação de cargas, em zonas portuárias primárias e secundárias (SIQUEIRA; RIBEIRO, 2012; RIAL, 2008).

Os principais pontos da nova legislação portuária referem-se à figura do porto organizado - porto público, administrado pela autoridade portuária, de capital predominantemente público, responsável por arrendamentos dos terminais e pelo fornecimento de infraestrutura - e dos portos privativos, que além das cargas

próprias, podem manipular cargas de terceiros (BRASIL, 1993). Em suma, a Lei nº 8.630 institui a exploração da instalação portuária, pelas seguintes modalidades: de uso público (localização restrita ao porto organizado) e de uso privativo (localização dentro ou fora do porto organizado). A instalação de uso privativo volta-se exclusivamente para a movimentação de cargas próprias (uso privativo exclusivo) ou cargas próprias e de terceiros (uso privativo misto) (BRASIL, 1993).

Para Campos (2004), identificam-se as implicações da Lei nº 8.630 - de 1993- nas mudanças da estrutura urbano-portuária em estudo, em áreas urbanas consolidadas e de expansão. A autora argumenta que os arrendamentos das instalações portuárias públicas e a criação de terminais privativos impactam áreas urbanas consolidadas, bem como a instalação de empreendimentos em zonas retroportuárias, ocupando áreas rurais ou terrenos vazios em região de expansão urbana, geram outra série de conflitos urbano-ambientais.

Prosseguindo com Ribeiro (2008), frente à nova legislação portuária, necessidade de estocagem de mercadorias e indisponibilidade de áreas nos portos, a solução para Grande Vitória adveio da licitação de “[...] recintos alfandegados situados em zonas secundárias, operados por empresas privadas, que ficaram conhecidas por estações aduaneiras de interior - EADIs, depois nomeados portos secos¹¹” (Ribeiro, 2008, p. 103). Em 1994, estabelece-se licitação para instalação e administração de três EADIs na Grande Vitória, registra o mesmo autor (Figura 75). Contudo, em 1995, a criação das EADIs “[...] ficou restrita aos municípios de Serra, Cariacica e Vila Velha, já que o próprio município-capital não dispunha de áreas suficientes que contemplassem as exigências do edital” (RIBEIRO, 2008, p. 104). Em contraponto essas ações em consonância com políticas conjunturais vigentes, distanciam-se do modelo de urbanização sustentável - social e ambientalmente – constituindo práticas geradoras de impactos urbanos - ambientais de ordens distintas, como será de demonstrado neste estudo.

¹¹ As EADIs foram renomeadas de porto seco pelo Regime Aduaneiro instituído pelo Decreto nº 4.543, de 27 de dezembro de 2002 (RIBEIRO, 2008). A Receita Federal do Brasil define os Portos Secos como recintos alfandegados de uso público, situados em zona secundária, nos quais são executadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagem, sob controle aduaneiro (BRASIL, 2002).

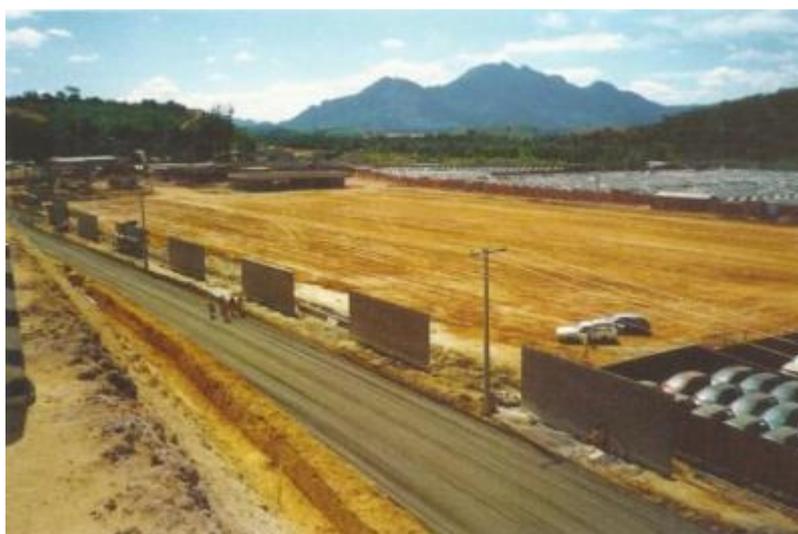


Figura 75: Obras de EADI para automóveis importados em Cariacica (1995). Observar a paisagem tipicamente rural do entorno, em área predominantemente não ocupada.

Fonte: RIBEIRO (2008).

Entre agosto e outubro de 1995, inauguram-se três EADIs na Grande Vitória, no município de Cariacica, contempladas pelas empresas Coimex, Silotec e Guimarães Café. Esta última empresa, por não ter experiência com importação - trabalhava até então com exportação de café - se associa, posteriormente, à empresa Cotia Armazéns Gerais (RIBEIRO, 2008). Ribeiro (2008) indica ainda que, em conjunto, os empreendedores construíram cerca de 1.370.000 m² de recintos alfandegados em Cariacica, com investimentos na ordem de 41 milhões de dólares, ao longo de um ano (Figura 76).



Figura 76: Automóveis importados em EADI (Área da Coimex- atual Tegma), em Cariacica, 1995.

Fonte: RIBEIRO (2008).

Em discurso entusiasta, ainda o mesmo autor, aponta que o Estado do Espírito Santo foi pioneiro na criação das três primeiras estações aduaneiras do Brasil (Ribeiro, 2008). O “[...] funcionamento daqueles recintos permitira uma acomodação dessas mercadorias capaz de desafogar os portos e entrepostos aduaneiros e permitir que mais contratos de exportação [ou, sobretudo de importação] fossem fechados [...]” (RIBEIRO, 2008, p. 108). Por outro lado, salienta-se que as consequências do modelo de implantação de EADIs na Grande Vitória, sem devida avaliação das características territoriais - biofísicas e socioculturais- impactam a qualidade da paisagem e do ambiente urbano e natural do lugar. A ocupação descontínua e fragmentada do território constitui resultado mais evidente, mencionado por Campos (2004). Por essa lógica, para a mesma autora, da década de 1990 em diante, impera-se a fragmentação econômica do território em subespaços produtivos especializados - em zonas primárias e secundárias dos portos - plugados ao comércio internacional e distantes do desenvolvimento local.

As EADIs instaladas em Cariacica ocupam predominantemente áreas vazias afastadas dos portos de litoral (Porto de Vitória, Complexo Portuário de Capuaba, Complexo Portuário de Tubarão) e do núcleo urbano consolidado, sendo articuladas por redes de infraestrutura viária e ferroviária.

Com a criação das EADIs, portanto, identifica-se a vigência de dois processos urbanos simultâneos: o processo de urbanização dispersa de parte do território urbano da Grande Vitória e o processo de interiorização da atividade portuária da região, esse último, conduz ao fenômeno de regionalização da atividade portuária. As atividades portuárias se expandem dos portos de litoral da Grande Vitória, para áreas não litorâneas, mas próximas à Baía de Vitória, que passam a funcionar como suporte da atividade portuária marítima (Figura 77).



- Porto de Vitória/Cais Comercial
 - Complexo Portuário de Capuaba
- Complexo Portuário de Tubarão
 - EADIs

Figura 77: Foto aérea de parte da Grande Vitória, em 1998, com indicação da expansão das atividades portuárias, que inicia-se nos anos 1940, do Porto de Vitória/Cais Comercial para o Cais de Capuaba, prossegue nos anos 1960, com a transferência de atividades para Tubarão, e nos anos 1990, com a implantação das EADIs em Cariacica. Observar a predominância de áreas vazias próximas as EADIs, indicando processo de dispersão urbana.

Fonte: Imagem adaptada do site <http://veracidade.com.br>. Acesso em: 23 jul. 2014.

As EADIs funcionaram, sobretudo, como vetores de ocupação do entorno caracterizado, principalmente, por vazios urbanos. No entanto, a partir da implantação dessas estruturas, intensificaram-se conflitos locais, em relação ao uso e ocupação do solo. Nas áreas próximas as EADIs intensificaram-se as ocupações residenciais de caráter informal. Campos (2004) aponta que a reconfiguração da paisagem tipicamente rural, aos moldes de zona retroportuária, responde por situações territoriais críticas, principalmente, relacionadas à tensão entre atividades de alta produtividade e ausência de urbanidade para as comunidades no entorno

desses empreendimentos. As EADIs também foram atrativas para a instalação de serviços complementares ao setor portuário no entorno, relacionados à armazenagem, logística e transporte. Nesta linha, na Grande Vitória, foi se formando um território ampliado de atividades de apoio ao setor portuário, confirmando processo de regionalização portuária apontado por Nottebom e Rodrigué (2005) no capítulo anterior.

Para explicar a diversidade e disseminação de novas áreas de apoio à atividade portuária na Grande Vitória, Cruz (2010) salienta que

Com a ampliação do alcance terrestre, novos formatos de portos foram implementados e estes passaram a apresentar uma dependência maior do entorno no qual se inserem. Desde a década de 1970 tem sido reforçada a importância do território metropolitano da Grande Vitória como interface entre áreas produtivas locais e as movimentações globais (CRUZ, 2010, p. 81).

De modo geral, a era de privatização de grandes empresas e dos portos brasileiros dos anos 1990 em diante, impulsiona a reestruturação das instalações portuárias e expande o setor de armazenagem de cargas na Grande Vitória, principalmente nos municípios de Cariacica e Serra (CAMPOS, 2004). Contudo, na visão de Campos (2004), por esse processo, também se evidenciam sérios impactos ambientais e desigualdades sociais, explanados a seguir.

Para seguir com as análises referentes às atividades portuárias no âmbito do território, partiu-se para a identificação das áreas portuárias¹² e retroportuárias¹³ que compõem o atual sistema portuário na Grande Vitória. Essas áreas referem-se a Centros Logísticos Industriais Aduaneiros (CLIAS, nova denominação para portos secos, antigas EADIs), Recintos Especiais para Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex), instalações retroportuárias alfandegadas arrendadas e públicas, Terminais de Granéis Líquidos (TGL), além de instalações marítimas, que se distribuem em terminais públicos, arrendados e privativos. Apesar dessas denominações, a nova Lei dos Portos, Lei nº 12.815 de 5 de junho de 2013, altera a caracterização entre instalações públicas e privadas, verificada a seguir.

¹² Nessa dissertação, consideram-se áreas portuárias, as áreas que possuem ligação direta com o mar. Deste modo, incluem-se as instalações marítimas e os Terminais de Granéis Líquidos (TGL), também identificadas como áreas primárias.

¹³ Por outro lado, a expressão área retroportuária, será utilizada para designar as áreas que não são limítrofes ao mar. Em geral, Clias, Redex e instalações retroportuárias alfandegadas, expostos nesse estudo, incluem-se nessa categoria, também identificadas como áreas secundárias.

Os CLIAS (Centros Logísticos Industriais Aduaneiros) referem-se à modalidade aduaneira, criada pela Medida Provisória nº 612, de 4 de abril de 2013, que permitiu à esfera privada a autorização de instalação de novos CLIAS sob o regime de licenciamento ou de transformação de recintos já alfandegados sob o modelo de Porto Seco para o modelo de CLIA (BRASIL, 2013a; RECEITA FEDERAL DO BRASIL, 2013). Na Grande Vitória, os denominados portos secos (antigos EADIs), localizados no município de Cariacica, a partir dessa Medida, passaram a atuar sob o regime de CLIAS (Quadro 1 e Figura 78).

Em geral, as atividades operacionais de portos secos e CLIAS permanecem as mesmas, relacionadas à movimentação, armazenagem e despacho de mercadorias. A principal diferença entre ambos consiste na forma de concessão. A criação de portos secos ocorre por demanda exclusiva da Receita Federal, mediante processo licitatório e estudo de viabilidade, e o modelo de CLIA, pode ser criado pela iniciativa privada, a partir de licença de autorização. No entanto, a Medida Provisória que instituiu o modelo de CLIA foi revogada em 4 de agosto de 2013. Porém, os portos secos que mudaram para esse regime, incluindo as áreas da Grande Vitória, permanecem sob o novo modelo (RECEITA FEDERAL DO BRASIL, 2013).

CLIA - Centro Logístico e Industrial Aduaneiro (antigos portos secos e EADIs)	
Áreas Retroportuárias	
Empresa	Localização
Cotia Armazéns Gerais S/A - Terca (antigo Grupo Guimarães Café)	Cariacica
Silotec - Cia. de Transportes e Armazéns Gerais S/A	Cariacica
Tegma Logística Integrada S/A (Grupo Coimex)	Cariacica

Quadro 1: CLIAS na Grande Vitória, 2013.

Fonte: <http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/LocaisRecintosAduaneiros/CentroLogClia/Clia.htm>. Acesso em: 4 fev. 2013.



Figura 78: Localização e demarcação dos Clias (antigas EADIs) na Grande Vitória.

Fonte: Imagem adaptada do software Google Earth em sua versão livre. Acesso em: 24 jul. 2014.

Na Grande Vitória encontram-se ainda, áreas de apoio portuário do tipo Redex (Recintos Especiais para Despacho Aduaneiro de Exportação), que se configuram como áreas de exportação não alfandegadas, destinadas a despacho de mercadorias para a exportação, sob controle da fiscalização aduaneira. O Redex pode localizar-se tanto no estabelecimento do exportador quanto em endereço para uso comum de vários exportadores. Nesses locais, os serviços de fiscalização aduaneira, são prestados em caráter eventual ou permanente, de acordo com a demanda (RECEITA FEDERAL DO BRASIL, 2001). A função dos Redex é facilitar a operacionalização da logística de exportação, permitindo maior agilidade nos processos aduaneiros, que se realizam no próprio recinto, e também, a redução de custos administrativos e operacionais para os exportadores. Na Grande Vitória, totalizam-se dez Redex (Quadro 2 e Figura 79), sendo apenas um recinto com fiscalização permanente (MSC Mediterranean Logística Ltda, em Vila Velha).

REDEX - Recintos Especiais para Despacho Aduaneiro de Exportação Áreas Retroportuárias	
Empresa	Localização
MSC Mediterranean Logística Ltda	Vila Velha
Flexibras Tubos Flexíveis Ltda ¹⁴	Vitória
Flexibras Tubos Flexíveis Ltda	Vila Velha
Centronorte Armazéns Gerais Ltda	Vila Velha
Polimodal Transportes e Serviços Ltda	Vila Velha
Interport Transportes e Serviços Intermodais Ltda	Vila Velha
Tora Transportes Industriais Ltda	Cariacica
Cafeco Armazéns Gerais Ltda	Serra
Travix Vitória Terminais Retroportuários	Cariacica
Multilift Terminais Ltda	Cariacica

Quadro 2: REDEX localizados na Grande Vitória, 2013.

Fonte: Informações cedidas pela Receita Federal Brasileira do Porto de Vitória em entrevista por e-mail, em 30 de janeiro de 2014.



Figura 79: Localização e demarcação dos Redex na Grande Vitória.

Fonte: Imagem adaptada do software Google Earth em sua versão livre. Acesso em: 24 jul. 2014.

¹⁴ Além de Redex, a Flexibrás, empresa do Grupo Technip localizada na área portuária do Centro de Vitória, também atua como indústria, com a fabricação de tubos flexíveis para exploração de petróleo, em atendimento ao mercado global.

Visto a localização de Clia e Redex, predominantemente, no interior do território da Grande Vitória, pode-se constatar que esses recintos contribuem para a expansão da paisagem tipicamente portuária, evidenciada pela figura do contêiner (Figuras 80 e 81). Os terminais de contêineres situados em meio urbano ou em área de expansão, caracterizam o perfil produtivo de parte das cidades da Grande Vitória, por outro lado, intensificam conflitos no tráfego local, frente ao fluxo contínuo de mercadorias em circulação no território, por meio de comboios de caminhões de carga pesada.



Figura 80: Vista para o Redex (MSC), à esquerda da imagem, aos moldes de um terminal de contêineres, em Vila Velha.

Fonte: Imagem do software Google Earth Street View em sua versão livre. Acesso em: 29 jul. 2014.



Figura 81: Vista para os contêineres do Clia (Silotec), em Cariacica.

Fonte: Imagem do software Google Earth Street View em sua versão livre. Acesso em: 29 jul. 2014.

As demais instalações retroportuárias alfandegadas, que não se encontram no regime de CLIAS ou Redex, referem-se às instalações retroportuárias alfandegadas situadas no Porto Organizado de Vitória¹⁵, em áreas do Complexo portuário de Capuaba, em Vila Velha (Quadro 3 e Figura 82).

INSTALAÇÕES RETROPORTUÁRIAS ALFANDEGADAS		
Áreas Retroportuárias		
Área	Empresa	Localização
Hiper Export Terminais Retroportuários ¹⁶	Hiper Export Terminais Retroportuários S/A (Arrendatária). A área é pertencente à Codesa.	Vila Velha – Porto organizado de Vitória.
Retroárea do Porto de Capuaba ¹⁷	Área pertencente à Codesa.	Vila Velha – Porto organizado de Vitória.

Quadro 3: Instalações retroportuárias alfandegadas localizadas na Grande Vitória.

Fonte: Informações cedidas em entrevista presencial à Codesa (Companhia Docas do Espírito Santo), em 18 fevereiro 2014.

¹⁵ Conforme Portaria-MT nº 88, de 11/3/96 (D.O.U. de 12/3/96), a área do porto organizado de Vitória é constituída pelas instalações portuárias terrestres existentes nos municípios de Vitória e Vila Velha, delimitadas por poligonal geográfica. A área abrange todos os cais, docas, dolphins e píeres de atracação e de acostagem, armazéns, edificações em geral e vias internas de circulação rodoviárias e ferroviárias e ainda os terrenos ao longo dessas áreas e suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do porto de Vitória ou sob sua guarda e responsabilidade. A área também é constituída por infra-estrutura de proteção e acessos aquaviários ao porto de Vitória; canal de acesso e áreas adjacentes a esse até as margens das instalações portuárias terrestres do porto organizado; e bacia de evolução (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, acesso em 8 jul. 2014).

¹⁶ A Hiper Export é um recinto alfandegado arrendado, para manipulação de mercadorias, contudo, segundo reportagens do jornal A GAZETA, de fevereiro de 2014, a retroárea portuária de 70 mil m², localizada em Capuaba, pertencente à Codesa encontra-se em impasses judiciais. O contrato de arrendamento da área, com duração de 28 anos, venceu em março de 2014, e a área já é alvo de disputa por outros grupos do setor. Entretanto, a Hiper Export solicita autorização judicial para permanecer no local por mais 22 anos. De acordo com a Codesa, em virtude da legislação, a área deve passar por novos processos licitatórios. A questão segue em processo judicial e a Hiper Export permanece com suas atividades no local.

¹⁷ A retroárea do Porto de Capuaba é uma área utilizada como armazenamento e manipulação de mercadorias pela própria Codesa.

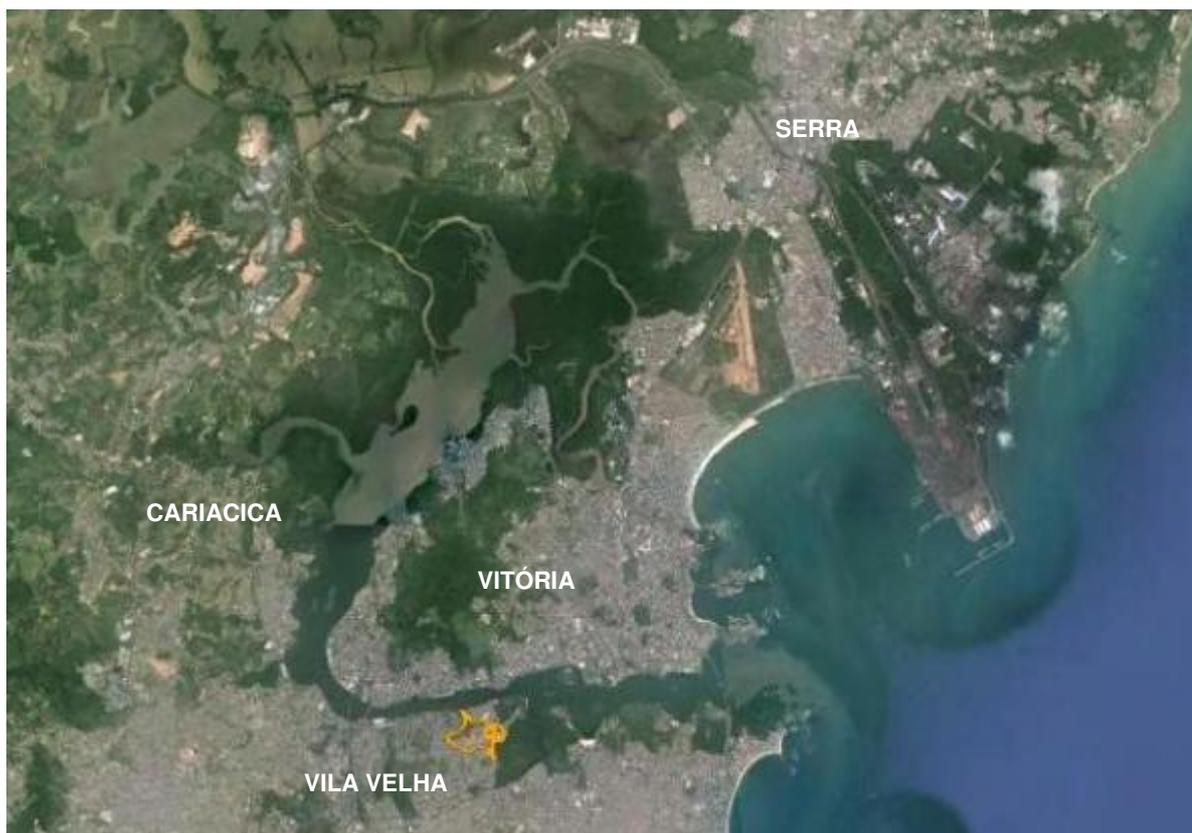


Figura 82: Localização e demarcação das instalações retroportuárias alfandegadas na Grande Vitória.

Fonte: Imagem adaptada do software Google Earth em sua versão livre. Acesso em: 24 jul. 2014.

As outras modalidades portuárias referem-se às instalações marítimas, as quais incluem os Terminais de Granéis Líquidos, listadas a seguir (Quadro 4 e Figura 83).

Cabe informar que a distinção das instalações portuárias proposta no Quadro 4, está de acordo com as categorias instituídas pela Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Por essa Lei, o uso da instalação portuária era diferenciado pela natureza das cargas que movimentava. A instalação portuária de uso público, localizada restritamente no porto organizado volta-se para movimentação de cargas públicas¹⁸. Já as instalações de uso privativo, localizadas dentro ou fora do porto organizado, destinam-se a movimentação exclusiva de carga própria (uso privativo exclusivo) ou a movimentação de carga própria e de terceiros, (uso privativo misto). Essa situação, contudo, é alterada pela Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, conforme será visto a seguir.

¹⁸ Cargas públicas consistem em cargas de terceiros e não cargas próprias de um determinado terminal portuário privado. Contudo, essa terminologia de natureza das cargas foi alterada pela Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.

INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS MARÍTIMAS			
Áreas portuárias			
Área	Empresa	Localização	Uso - Tipo de Cargas
Cais Comercial do Porto de Vitória (Berços 101, 102, 103 e 104)	Codesa	Vitória - Porto organizado de Vitória.	Público - Carga geral, atendimento navios supply boat.
Cais de Capuaba (Berços 201 e 202).	Codesa	Vila Velha - Porto organizado de Vitória.	Público - Carga geral e granel.
Terminal de Vila Velha - TVV (Berços 203 e 204)	Log-In (arrendatária). Área pertencente à Codesa.	Cais de Capuaba, Vila Velha - Porto organizado de Vitória.	Público - Carga geral, contêineres, veículos e granito.
Terminal Peiú (Berço 206)	Peiú (arrendatária). Área pertencente à Codesa.	Cais de Paul, Vila Velha - Porto organizado de Vitória.	Público - Granéis sólidos.
Cais de Paul (Berço 905)	Codesa	Vila Velha - Porto organizado de Vitória.	Público - Ferro gusa.
Dolphins do Atalaia (Berço 207)	Codesa	Vila Velha - Porto organizado de Vitória.	Público - Granéis líquidos.
Terminal da Companhia Portuária de Vila Velha - CPVV	C.P.V.V (arrendatária). Área pertencente à Codesa.	Vila Velha - Porto organizado de Vitória.	Privativo (exclusivo) - Exploração de petróleo.
Terminal de Granéis Líquidos de São Torquato - TGL (Berço 902)	Codesa	Vila Velha - Porto organizado de Vitória.	Público - Granéis líquidos - Desativado temporariamente.
Prysmian	Prysmian	Vila Velha - Porto organizado de Vitória.	Privativo (exclusivo) - Carga derivada de petróleo.
Terminal de Granéis Líquidos Oil Tanking	Oil Tanking	Vila Velha - Porto organizado de Vitória.	Privativo (exclusivo) - Exploração de petróleo.
Flexibras/Tecnip (Berço 906)	Flexibras/Tecnip	Vitória - Porto organizado de Vitória.	Privativo - Exploração de petróleo.
Terminal de Granéis Líquidos LiquiPort	Odebrecht TransPort	Vila Velha - Porto organizado de Vitória.	Privativo (exclusivo) - Armazenamento de combustíveis.
Porto de Tubarão - Terminal de Granéis Líquidos; Terminal de minério de ferro; Terminal de produtos diversos	Vale	Vitória - Complexo Portuário de Tubarão	Privativo (misto) Minério de ferro, carvão, grãos e fertilizantes e líquidos a granel.
Porto de Praia Mole - Terminal de Produtos Siderúrgicos	CST/Açominas/ Usiminas	Vitória - Complexo Portuário de Tubarão	Privativo (exclusivo) - Exportação de produtos siderúrgicos.
Porto de Praia Mole - Terminal de Carvão	Vale	Vitória - Complexo Portuário de Tubarão	Privativo (exclusivo) - Importação de carvão.

Quadro 4: Identificação de instalações portuárias marítimas na Grande Vitória.

Fonte: Informações cedidas em entrevista presencial à Codesa, em 18 fevereiro 2014.



Figura 83: Localização e demarcação das instalações portuárias marítimas na Grande Vitória.

Fonte: Imagem adaptada do software Google Earth em sua versão livre. Acesso em: 24 jul. 2014.

A partir da identificação das áreas portuárias e retroportuárias, importa notar, que na Grande Vitória, o setor portuário está predominantemente controlado pela iniciativa privada. Como se observa, os terminais que não são de propriedade particular encontram-se sob regime de arrendamento. A redução do domínio público na esfera portuária é preocupante, principalmente, sob a possibilidade de cooperação e minimização de conflitos entre cidade e porto. Contudo, a participação privada no setor portuário tende a acentuar-se ainda mais, conforme a nova lei dos portos, Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013¹⁹. Em geral, essa Lei incentiva a atração de capital privado no setor, facilitando a criação de terminais portuários particulares, com vistas à modernização dos portos e ao estímulo da concorrência portuária no Brasil.

¹⁹ O texto a seguir considera o discurso oficial da Lei nº 12.815, com apontamentos críticos de Paoliello (2013). Como a Lei é muito recente, nota-se que merece aprofundamento em estudos posteriores.

Com a nova Lei, a distinção entre as instalações portuárias é feita de acordo com o sítio de implantação (dentro ou fora da área do porto) e não pela natureza de suas cargas (próprias ou de terceiros), como instituído anteriormente (PAOLIELLO, 2013). A Lei nº 12.815 estabelece duas modalidades de instalações portuárias: instalações localizadas dentro da área do porto organizado²⁰ e instalações localizadas fora da área do porto organizado (BRASIL, 2013b). Deste modo, a exploração de instalações portuárias no porto organizado, ocorrerá mediante concessão²¹ ou arrendamento²² do bem público, por meio de contrato, antecedido de licitação. As instalações fora do porto organizado - terminal de uso privado; estação de transbordo de carga; instalação portuária pública de pequeno porte; instalação portuária de turismo - podem ser exploradas ou criadas pela iniciativa privada partir de autorização²³, precedida de anúncio, chamada pública ou processo seletivo público (Incisos I, II e III, do art. 1º, da Lei nº 12.815, BRASIL, 2013b). A instalação de turismo também pode localizar-se na área do porto organizado e ser explorada por arrendamento (BRASIL, 2013b).

Em geral, as maiores mudanças instituídas pela Lei nº 12.815 centram-se sobre a categoria intitulada “terminal de uso privado”, que deve localizar-se fora da área do porto organizado e não precisa atuar necessariamente com cargas próprias, podendo operar apenas com cargas de terceiros, segundo o perfil e tipo de cargas especificadas no contrato de adesão (PAOLIELLO, 2013). As instalações localizadas fora da área do porto organizado, controlados pela iniciativa privada, poderão

²⁰ Como porto organizado, define-se bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária (Art. 2º, Inciso I, Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013). Como área do porto organizado, define-se área que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado (Inciso II, Art. 2, Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013).

²¹ Concessão: cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e exploração de sua infraestrutura por prazo determinado (Artigo 2º, Inciso IX, Lei 12. 815, 5 de junho 2013. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm.

²² Arrendamento: cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado (Artigo 2º, Inciso XI, Lei 12. 815, 5 de junho 2013. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm.

²³ Autorização: outorga de direito e exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão (Inciso XII, Artigo 2, Lei 12. 815, 5 de junho 2013. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm.

destinar-se tanto à movimentação de passageiros, quanto à movimentação e à armazenagem de mercadorias (BRASIL, 2013b).

Com essas ações, sobretudo, a de eximir o empreendedor do terminal privado de possuir cargas próprias, verifica-se que a Lei nº 12.815 estimula, efetivamente, a participação privada no setor portuário brasileiro. Segundo o art. 3º desta Lei, a exploração dos portos organizados e instalações portuárias, visam aumentar a competitividade e o desenvolvimento, a partir da expansão, modernização e otimização dos portos organizados e instalações portuárias e incentivo à participação do setor privado, assegurando amplo acesso aos portos organizados, instalações portuárias e atividades portuárias (Incisos I e V, do art. 3º da Lei nº 12.815, BRASIL, 2013b).

Para Paoliello (2013), em complemento, a Lei nº 12.815, também estabelece o esvaziamento da representatividade local do CAP (Conselho de Autoridade Portuária). Desloca-se a esfera decisória para Brasília onde estão localizadas as sedes da SEP (Secretaria dos Portos) e ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) (PAOLIELLO, 2013). Em síntese, a Lei nº 12.815 amplia a participação da iniciativa privada no setor portuário brasileiro, o que, possivelmente, intensificará a disseminação de terminais portuários pelo território. Conclui-se também que o direito dos terminais de uso privado, de movimentar exclusivamente cargas de terceiros, pode ainda desencadear uma concorrência negativa com as instalações do porto público, com o enfraquecimento deste porto. Sobre essa questão, Paoliello (2013) em uma visão crítica, salienta que as operações jurídicas são facilitadas para os terminais de uso privado, que precisam apenas de autorização para funcionamento (não é precedida de licitação), diferentemente dos terminais no porto organizado, que perpassam processo de concessão ou arrendamento do bem público, por meio de licitação (PAOLIELLO, 2013).

Em relação ao Porto Organizado de Vitória, as iniciativas de reformulação portuária vigentes centram-se, sobretudo, em obras de ampliação do seu Cais Comercial, localizado no centro histórico da cidade de Vitória. Em síntese, segundo a Codesa, o projeto previsto para esse Cais, e em parte já executado, prolongaria a sobrevida operacional e comercial desse porto, a partir de ações como dragagem da baía e demolição de algumas edificações, como o prédio sede da companhia e os armazéns portuários quatro e cinco do Porto de Vitória (Figura 84) (BERNARDES,

2013a). Deste modo, o comprimento da faixa do cais passaria dos atuais 356 metros para 456 metros; o pátio de estocagem e manuseio de cargas aumentaria de 26.000 m² para 40.000 m² e o calado de 7,7 metros seria de 12,5 metros de profundidade (PORTO DE VITÓRIA, 2014). Para a Codesa, essas obras visam intensificar e melhorar as atividades portuárias no Cais Comercial, diante do ganho de mais áreas para manipulação e armazenamento de mercadorias e da possibilidade de operações com navios maiores (BERNARDES, 2013a).



Figura 84: Imagem aérea do Cais Comercial de Vitória em 2014, com identificação dos armazéns portuários e demarcação (tracejado em vermelho) das possíveis estruturas a serem demolidas.

Fonte: Imagem adaptada do software Google Earth em sua versão livre. Acesso em: 29 jul. 2014.

Entretanto, tal projeto é amplamente questionado pela sociedade civil, por implicar significativas alterações no centro histórico da cidade. Em análise de reportagens dos debates realizados acerca da proposta, verifica-se intensa incompatibilidade entre um plano desenvolvimentista de fins econômicos e os anseios da sociedade. Em suma, o principal questionamento refere-se à previsão de demolição dos armazéns portuários quatro e cinco, que como mencionado, são edifícios de meados do século XX, que registram a imagem da gênese do Porto de Vitória, constituindo-se como parte da identidade, memória e paisagem do centro da cidade, a despeito do modesto valor arquitetônico.

Por outro lado, a defesa do projeto pauta-se em justificativas financeiras baseadas na importância da função portuária para a cidade e no sistema de transporte urbano e metropolitano. O discurso de caráter progressista ausenta-se de preocupações com os possíveis impactos no espaço urbano. Neste contexto, concordando com

Vainer (2009) predomina o conceito de cidade-empresa, onde “[...] nem se discutem objetivos; tampouco há tempo e condições de refletir sobre valores, filosofias ou utopias [...] reina o pragmatismo, o realismo, o sentido prático; e a produtivização é a única lei” (VAINER, 2009, p. 91).

Contudo, apesar dos apelos econômicos a favor do projeto, a proposta é contestada pela sociedade civil pela oposição em relação à conservação da história da cidade e à qualidade de vida da população local, que seria afetada pela intensificação da atividade portuária em um centro histórico (BERNARDES, 2013a; 2013b). Embora, o porto seja um instrumento gerador de riquezas, aponta-se que esses recursos não são destinadas em favor da cidade (BERNARDES, 2013a; 2013b). Assim, a evolução portuária pretendida associa-se, sobretudo, ao interesse do setor econômico e não da sociedade, que luta pela requalificação dos armazéns portuários para a cidade, como parte de seu cenário histórico, paisagístico e cultural.

Nesta conjuntura, o caráter paliativo das obras do Cais Comercial do Porto de Vitória também se configura como um agravante, de modo que a sobrevida operacional e comercial de 15 ou 20 anos prevista para o Cais entra em contradição com a escala de transformações previstas para um centro histórico de quase 500 anos, que permaneceria com memória e paisagem devastadas por fatores exclusivamente econômicos.

Frente a essa problemática de divergência de interesses, Maricato (2013) percebe que a cidade é vista como “[...] um produto ou, em outras palavras, também um grande negócio, especialmente para os capitais que embolsam, com sua produção e exploração, lucros, juros e rendas [...]” (MARICATO, 2013, p. 20). Nesse sentido sempre “[...] há uma disputa básica, como um pano de fundo, entre aqueles que querem dela melhores condições de vida e aqueles que visam apenas extrair ganhos” (MARICATO, 2013, p. 20).

Por outra face, cabe mencionar que, desde 2011, os armazéns portuários do Cais Comercial do Porto de Vitória encontram-se sob processo de tombamento pelo Conselho Estadual de Cultura e não poderiam passar por nenhuma alteração ou destinação. Entretanto, a proposta de tombamento desses edifícios parece ignorada no projeto da Codesa (BERNARDES, 2013a).

Diante dessa realidade, algumas ações complementares ao plano de expansão do Cais Comercial do Porto de Vitória já vem sendo realizadas. Em 2013, foi finalizado um extenso aterro em paralelo aos armazéns, que aumenta a área desse Cais, a partir de modificação do contorno e da paisagem da ilha, com o estreitamento da Baía de Vitória (Figuras 85 a 88). Nesse formato, essas obras revelam mais uma vez a alteração na cidade portuária em nome da atividade produtiva, a despeito de aspectos de preservação do centro histórico.

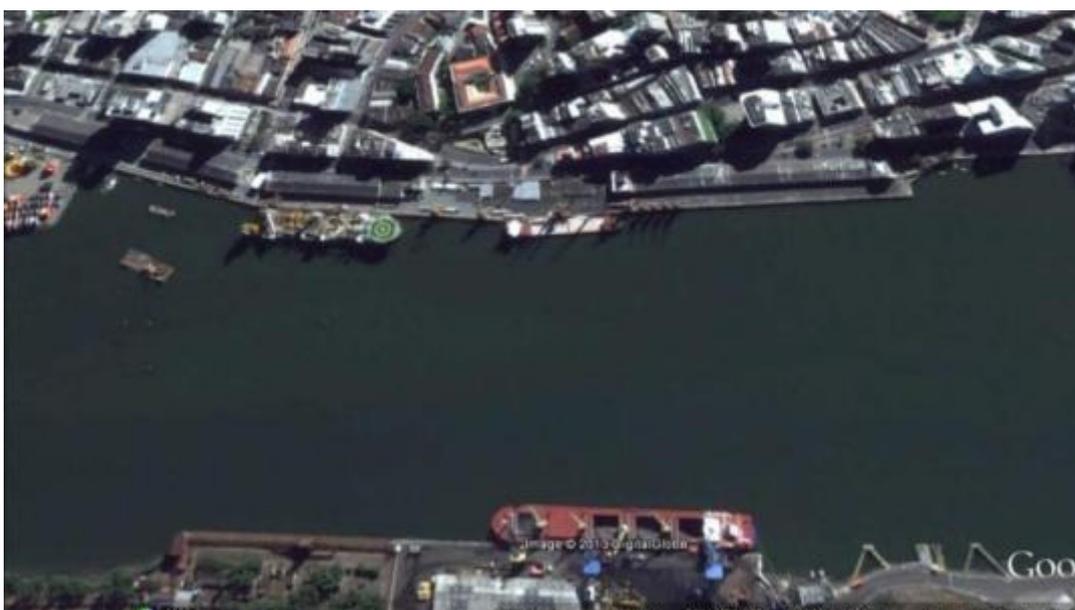


Figura 85: Vista aérea do Cais Comercial de Vitória em 2011, sem a construção do aterro.

Fonte: Imagem adaptada do software Google Earth em sua versão livre. Acesso em: 12 nov. 2013.



Figura 86: Vista aérea do Cais Comercial de Vitória em 2013, com o aterro finalizado.

Fonte: Imagem adaptada do software Google Earth em sua versão livre. Acesso em: 12 nov. 2013.



Figura 87: Vista para o Cais Comercial, em 2010, ainda sem a construção do aterro.

Fonte: Acervo autora.



Figura 88: Vista para o Cais Comercial, com o aterro finalizado, em 2013. Observar a alteração na dimensão paisagística do local e o estreitamento da Baía, em comparação com a Figura anterior.

Fonte: Acervo autora.

Em linhas gerais, as pretensões de demolição dos armazéns portuários, com a modificação permanente da paisagem e do território da cidade de Vitória, a partir da atividade portuária, vinculam-se estritamente a princípios capitalistas, que segundo Harvey (2005) estarão sempre concentrados em destruir barreiras e criar novas estruturas espaciais para o acúmulo progressivo do capital.

Em síntese, a atual previsão de demolição dos armazéns portuários, estruturas fundamentais para a movimentação portuária na época, explica-se pelo fato que “[...] o capitalismo se esforça para criar uma paisagem social e física da sua própria imagem, e requisito para suas próprias necessidades em um instante específico do tempo, apenas para solapar, despedaçar e inclusive destruir essa paisagem num instante posterior do tempo” (HARVEY, 2005, p. 150) com vistas à acumulação incessante de capital. Desse fato, segundo Harvey (2005), derivam reformas periódicas do ambiente geográfico, para adaptá-lo às necessidades de acumulação adicional. Por essa ordem, Santos (2006) indica ainda que as novas estruturas criadas em um lugar são cada vez mais artificiais e alheias ao meio, em atendimento a uma lógica altamente funcional e intencional.

Portanto, a partir do exposto, verifica-se a reconfiguração permanente do território a partir de interesses econômicos, pelos quais os espaços são tratados como mercadoria, a partir da alteração das dinâmicas locais. O capital desconsidera os aspectos sociais, culturais e ambientais de uma localidade em uma busca expansiva de lucros. Por fim, essa realidade revela que, enquanto a organização local estiver estruturada, sobretudo, por interesses econômicos, se intensificará a criação de paisagens e territorialidades alheias e incoerentes com o meio²⁴.

Na atual conjuntura de aumento da produtividade do setor portuário no Espírito Santo, e especificamente na Grande Vitória, insere-se a previsão de um Porto de Águas Profundas (PAP) na região. Salienta-se que desde 2009 esta questão vem sendo posta. Naquele momento, o Plano Estratégico de Logística e de Transportes do Espírito Santo (PELTES) apontava a necessidade de um novo porto público para o Estado, justificado por condições de saturação dos terminais existentes, como pressão urbana, ausência de áreas de expansão e condições limitadas de acesso marítimo (PELTES, 2009).

²⁴ Na contramão desta lógica destaca-se o Plano de Preservação da Paisagem da Área Central de Vitória, desenvolvido pela Sedec (Secretaria de Desenvolvimento da Cidade), da Prefeitura Municipal de Vitória, com estudos e diagnósticos de reconhecimento da importância de alguns conjuntos de elementos naturais e conjuntos de elementos construídos, nos quais se inserem os armazéns do Cais Comercial do Porto de Vitória, reconhecidos como áreas de interesse de preservação. Contudo, segundo a Lei nº 6.705, que instituiu o Plano Diretor Urbano do Município de Vitória, somente o armazém portuário 1, encontra-se tombado, sob grau de proteção integral secundária, que conforme a mesma Lei, refere-se à edificações e obras que, por sua importância histórica e sócio-cultural, embora tenham sido descaracterizadas, devem ser objeto, no seu exterior, de restauração total e, no seu interior, de adaptação às atividades desde que não prejudiquem seu exterior (Inciso II, do Art. 270 da Lei nº 6.705).

Na ocasião, o PELTES indicou uma série de lugares potenciais para a instalação do novo porto, tais como: Barra do Riacho, em Aracruz; Ponta de Santa Cruz, em Aracruz; Ponta de Tubarão, em Vitória; Ponta de Ubu, em Anchieta; Itapemirim e Região do Itabapoana, em Presidente Kennedy. Em seguida, três regiões (Barra do Riacho, Ponta de Tubarão e Ubu) foram avaliadas mais especificamente sob aspectos socioeconômicos, físicos e ambientais. No entanto, segundo o PELTES, pela similaridade dos diagnósticos obtidos, seriam necessários estudos mais aprofundados para indicação do novo porto (PELTES, 2009).

Contudo, apesar das alternativas de implantação do superporto no Estado propostas pelo PELTES, recentemente, os locais mais visados para receber o empreendimento, referem-se à Ponta de Tubarão, em Vitória, local já impactado pela atividade portuária, e à Ponta da Fruta, em Vila Velha, sítio ausente de exploração portuária, não sendo indicado nos estudos do PELTES. No entanto, atualmente, as discussões centram-se, sobretudo, para a localização do PAP em Ponta da Fruta, associadas a interesses políticos e econômicos.

Segundo jornais locais, recentemente, a Codesa em parceria com a empresa DTA Engenharia, desenvolveu novos estudos de localização para o superporto (FILHO; BRIDI, 2013). Conforme a DTA Engenharia, neste novo estudo, houve a análise de viabilidade de toda a costa do Estado, sendo apontadas quatro áreas mais propícias tais como: Barra do Riacho, em Aracruz; Ubu, em Anchieta; Praia Mole, em Vitória e Ponta da Fruta, em Vila Velha. Como resultado, as duas últimas áreas foram as mais indicadas para receber o empreendimento (ASSEMBLÉIA, 2014). Entretanto, a DTA informa que Praia Mole, que já contempla exploração portuária, a princípio, é descartada para o PAP, por dificuldades de obras de infraestrutura. Por sua vez, sabe-se que o principal impedimento do superporto na região, refere-se às interferências nos planos de expansão das empresas do local - Arcelor Mittal, Vale e suas pelletizadoras - o que é citado superficialmente pela DTA Engenharia. Em contraponto, a mesma empresa aponta as facilidades de localização do PAP em Ponta da Fruta, diante de profundidade ideal (22 metros) e disponibilidade de áreas complementares (ASSEMBLÉIA, 2014).

Em uma visão crítica, a ampliação portuária com a criação de um superporto em Praia Mole ou, sobretudo, na Ponta da Fruta (Figura 89) advém da necessidade de expansão geográfica do capital, que tende a criar sempre mais pontos de trocas

para acúmulo adicional, resultando em constante mudança dos lugares (HARVEY, 2005). Nesse sentido, de acordo com Harvey (2005), as vantagens locacionais são frequentemente alteradas em função do desenvolvimento econômico, dos meios de comunicação e transporte e de ações humanas. Assim, o capital é capaz de criar novas relações espaciais, que, entretanto, geram modificação nas relações existentes e na qualidade da terra. Na visão do autor, o capital tem ainda possibilidades de escolha, “a dispersão dos empreendimentos não ocorre aleatoriamente, suas localizações obedecem a uma lógica, que segundo Harvey (2011) é a de eficiência nas alocações” para as produções capitalistas (apud ZANOTELLI et al., 2013a, p. 10).

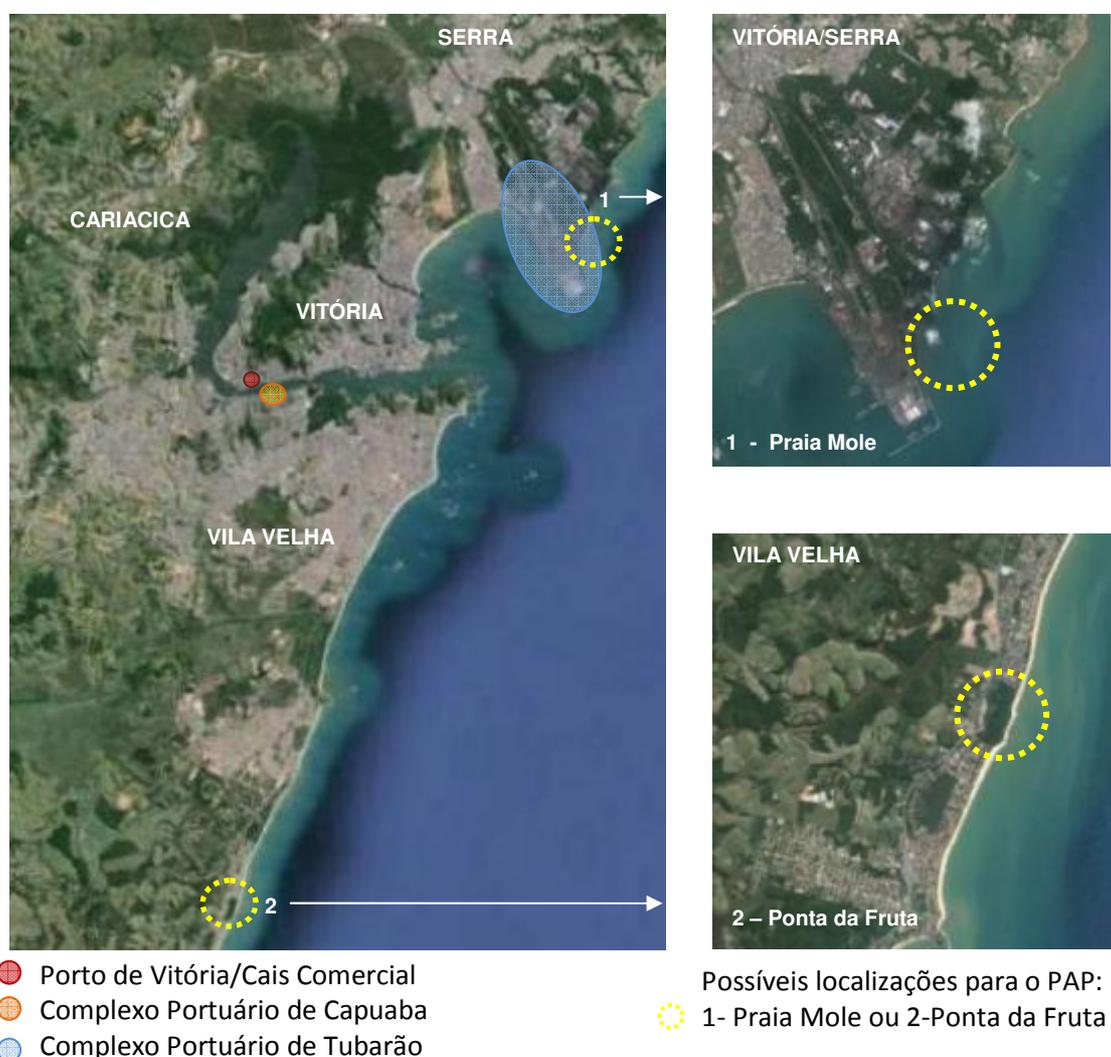


Figura 89: Localização dos portos existentes na Grande Vitória e indicação das possíveis localizações do PAP na região. Observar as diferenças entre os dois sítios indicados: Ponta da Fruta, com características predominantemente naturais, com presença de muitos rios, alagados e vegetação e Praia Mole, local consolidado por ocupação portuária e industrial.

Fonte: Imagem adaptada do software Google Earth em sua versão livre. Acesso em: 29 jul. 2014.

Em síntese, salvo as especulações evidentes em todo projeto de grande porte, estima-se para o superporto (Figuras 90 e 91) a construção de dez milhões de metros quadrados aos moldes de uma plataforma logística, com movimentação de contêineres e carga geral, serviços de armazenagem, transportes e capacidade de operação com navios de grandes dimensões (FILHO; BRIDI, 2013). Nesta linha, mencionam-se investimentos de R\$ 4 bilhões, com subsídios do Governo Federal. Os recursos públicos destinam-se às infraestruturas básicas e o restante dos investimentos fica a cargo da iniciativa privada, cogitada na operação do futuro novo complexo logístico-portuário (FILHO; BRIDI, 2013).



Figura 90: Imagem esquemática da instalação do PAP em Praia Mole, na Ponta de Tubarão.
Fonte: ASSEMBLÉIA, 2014.



Figura 91: Imagem esquemática da instalação do PAP em Ponta da Fruta.
Fonte: FOLHA VITÓRIA, 2014.

A princípio, a possibilidade de instalação do superporto em Ponta da Fruta vem sendo intensamente questionada pela sociedade civil e por especialistas locais, visto

elevado potencial ambiental do local, caracterizado por práticas tradicionais de uso da praia e da pesca.

A rigor, especialistas indicam elevados danos ambientais e socioeconômicos com o PAP em Ponta da Fruta. Para esses estudiosos, o superporto deveria localizar-se em Praia Mole, na perspectiva de centralização de impactos portuários e ambientais em uma região que já convive com esses conflitos. No entanto, esse sítio vem sendo desconsiderado, frente à colisão com interesses de empresas já instaladas no local. Por sua vez, a previsão de instalação do PAP se desloca para Ponta da Fruta, à custa de prejuízos a moradores e pescadores tradicionais, de degradação ambiental e de usurpação do espaço da praia (COMETTI, 2014a).

A indicação do superporto em Ponta da Fruta, mesmo diante de possíveis impactos no espaço local, caracterizado predominantemente por aspectos naturais, revela que

[...] com o mercado chamado global, cada empresa [ou atividade comandada pelo capital] busca satisfazer-se nos lugares onde as respostas aos seus reclamos é mais adequada, tal demanda é errática e o território passa a ter, nas áreas atingidas por esse tipo de relações, uma dinâmica praticamente imprevisível no próprio lugar em que se exerce e que é também alienada, já que não precisa ter correspondência com os interesses da sociedade local ou nacional. Novas formas de compartimentação do território ganham relevo e são capazes de impor distorções ao seu comportamento: são as novas caras da fragmentação territorial (SANTOS; SILVEIRA, 2006, p. 254).

Nessa lógica, os pontos no território que são escolhidos para a instalação de atividades lucrativas, segundo Santos e Silveira (2006), constituem meras bases de operação, a partir da destruição das relações locais existentes. Por esse sentido, em audiência pública, em março de 2014, representantes do Fórum Popular em Defesa de Vila Velha (FPDVV) apontaram além das interferências ambientais do possível superporto em Ponta da Fruta, os conflitos relativos ao uso e à ocupação do solo. Segundo os componentes do FPDVV, o zoneamento urbano do município, instituído pelo PDM (Lei 4575/2007) ²⁵, é incompatível com a instalação de um porto de águas

²⁵ O PDM de Vila Velha (Lei 4575/2007), contudo, neste processo, está envolvido em grande polêmica. Segundo Ministério Público Estadual (MPES), a Lei 5441/2013 (6 set. de 2013), que estabelece novos parâmetros urbanísticos e índices construtivos, com vistas à diminuição de restrições ambientais, facilitando a expansão imobiliária no município, fere a Lei anterior 5430/2013 (28 jun. de 2013), que altera e suprime dispositivos da Lei 4575/2007, elaborada com a participação popular e com índices mais benéficos ao meio ambiente. O MPES, declarando inconstitucionalidade, pediu a suspensão da Lei nº 5.441/2013 ao Tribunal de Justiça do Espírito Santo (TJES). Contudo, em 6 de nov. de 2014, o TJES, nega a liminar do MPES, e a questão segue para o TJES para que as partes busquem um acordo. Atualmente, o PDM de Vila Velha está em processo de revisão. Disponível em: <http://www.eshoje.jor.br/_conteudo/2014/11/economia/economia_capixaba/23819-tjes-nega-liminar-para-suspender-pdm-de-vila-velha.html>. Acesso em: 19 nov. 2014.

profundas naquela área, constituída por Zonas de Especial Interesse Ambiental (ZEIAs), Zonas de Ocupação Restrita (ZORs), Zonas de Ocupação Controlada (ZOCs) e Zonas de Proteção do Ambiente Cultural (ZPAC), as quais não comportam os impactos referentes ao empreendimento (COMETTI, 2014a). Contudo, sob esse cenário, Maricato (2013) argumenta que, sobretudo no Brasil, a terra urbana torna-se refém dos interesses capitalistas, em um processo que se verifica até mesmo a flexibilização e a modificação de leis para atender aos anseios do grande capital.

Nesta mesma audiência, ambientalistas questionaram a localização do superporto em Vila Velha, em área crucial entre as bacias do Rio Jacarandá e do Rio do Congo, os quais contribuem com a cheia do Rio Jucu. De modo que, preveem possível agravamento dos problemas de drenagem do município com a terraplenagem da área (COMETTI, 2014a).

Em geral, nos debates da possível localização do PAP em Ponta da Fruta, são recorrentes questionamentos de ordem ambiental. Na região caracterizada por elevada biodiversidade marinha e ambiental - predominantemente, composta por alagados, remanescentes de Mata Atlântica e de restinga, e praias com arrecifes - especialistas preveem, com o PAP, o risco de desaparecimento de peixes e de outros animais marinhos; o enfraquecimento das comunidades pesqueiras; a inibição do uso das praias e a alteração do perfil pacato da região (Figura 92), que passaria à condição portuária, amplamente impactada (COMETTI, 2013; 2014a; 2014b). Em relação à localização do PAP em Praia Mole, na Ponta de Tubarão, apesar do sítio já encontrar-se impactado por atividades portuárias e industriais, cabe salientar os problemas de superacumulação de impactos e dos limites do lugar (Figura 93).



Figura 92: Vista aérea da região de Ponta da Fruta, com recursos ambientais predominantemente preservados.

Fonte: ES BRASIL, 2014.



Figura 93: Vista aérea da região de Ponta de Tubarão, amplamente impactada por atividades portuárias e industriais.

Fonte: Acervo autora.

A rigor, com a implantação do PAP, sobretudo, em Ponta da Fruta, verifica-se que o capitalismo cria um sistema de exploração das qualidades naturais e humanas, em um contexto que a natureza torna-se, simplesmente matéria de utilidade (MARX, apud HARVEY, 2005). Nesse sistema, para Harvey (2005), o capital impulsiona-se para além das barreiras nacionais, prejudicando a preservação da natureza, assim como todas as satisfações tradicionais e os antigos estilos de vida, de modo que é destrutivo a tudo isso e atua “[...] derrubando todas as barreiras que cercam o desenvolvimento de forças de produção, a expansão das necessidades, o

desenvolvimento multifacetado da produção [...]” (MARX, apud HARVEY, 2005, p. 72).

Sobre essa lógica, em alguns estudos, Santos (2006, p. 254) indica que com o crescimento econômico, os locais tornam-se mais vulneráveis ambientalmente e ingressam em um sistema de “[...] produção local de riscos ambientais, transportados por técnicas movidas por interesses distantes”. Nesse contexto, “[...] a sociedade é arrastada em direção a [...] um padrão de necessidades sociais e relações humanas (que não são nem compreendidas nem desejadas) pelas forças cegas de um sistema envolvente de mercado [...]” (HARVEY, 1980, p. 163). Assim, “[...] muitas das ações que se exercem num lugar são o produto de necessidades alheias [...]” (SANTOS, 2006, p. 80). Verifica-se que predomina “uma economia em expansão, dedicada aos lucros, não a satisfação das necessidades da vida [...]” (MUMFORD, 2008, p. 650).

Diante da problemática de previsão do PAP em Ponta da Fruta, também se destacam possíveis questões de ordem socioeconômica. Para o historiador e professor da Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes), Luiz Cláudio Ribeiro, os lucros decorrentes desse tipo de empreendimento, apesar de provocarem o aumento do PIB, não geram riquezas para a sociedade. Para o professor, em entrevista ao jornal local *Século Diário*, a referida instalação do PAP implicaria em aumento da pobreza, ocupação desordenada e carência de infraestrutura e de empregos (COMETTI, 2013).

Nesta mesma linha, o economista e também professor da Ufes, Arlindo Villaschi entende como equívoco o uso de uma área com potencial turístico e residencial, como Ponta da Fruta, para a construção de um porto. Na visão do professor, o adequado seria o esgotamento das possibilidades de adensamento das zonas portuárias já existentes, como é o caso de Praia Mole, que além de já impactar áreas verdes, possui infraestrutura ferroviária e rodoviária necessária a movimentações portuárias. Villaschi fomenta ainda, as possíveis interferências na biodiversidade marinha e ambiental de Ponta da Fruta (ES BRASIL, 2014).

Em geral, diante dos questionamentos da sociedade civil, acentua-se que a instalação do PAP em Vila Velha é de interesse prioritário de esferas políticas e econômicas. A sociedade civil, por outro lado, sugere investimentos de valorização

do potencial ambiental, turístico e cultural da área, e não o contrário, como vem sendo posto (COMETTI, 2014a). Contudo, como Harvey (2005) afirma de modo contundente:

[...] Enquanto o capitalismo continuar sendo o que é, o capital excedente não será usado para elevar o padrão de vida das massas num determinado país, pois isso significaria uma redução nos lucros dos capitalistas, mas será usado com a finalidade de obtenção de lucros crescentes [...] (LENIN, 1963 apud HARVEY, 2005, p. 69).

A rigor, a questão de desmantelamento dos aspectos característicos de um lugar mediante lógicas capitalistas, deriva do fato que empresas e esferas econômicas, criam uma ordem própria para o melhor funcionamento dos lugares às suas condições, que se constitui em desordem para o restante da população (SANTOS; SILVEIRA, 2006). De modo geral, “[...] o espaço nacional é organizado para servir às grandes empresas hegemônicas e paga por isso um preço, tornando-se fragmentado, incoerente, anárquico para todos os demais atores” (SANTOS; SILVEIRA, 2006, p. 257-258).

No entanto, apesar das indicações contrárias dos especialistas, bem como os apontamentos críticos acima, registra-se que o poder público local, em fevereiro de 2014, mostra-se favorável a implantação do PAP em Ponta da Fruta. Nesta data, após apresentação do projeto pela Codesa e DTA Engenharia, na Assembléia Legislativa, deputados estaduais junto ao atual prefeito de Vila Velha, Rodney Miranda, assinaram um manifesto em apoio à construção do PAP no município, sugerindo ao atual Governador do Estado, Renato Casagrande, um decreto de desapropriação da área como reserva técnica de utilidade pública, o que foi acatado pelo governador (COMETTI, 2014b).

Por essa lógica, Vainer (2009) fala sobre a subordinação do poder público às exigências do capital, em uma estrutura que o espaço urbano “[...] não é mais pensado no plano político senão em termos de gestão; não é mais construído como território do exercício da democracia local” (DREYFUSS; MARCHAND, apud VAINER, 2009, p. 90). Fato que vem sendo demonstrado em âmbito local, sobretudo, no debate, ainda que de modo restrito, em publicações acadêmicas e da mídia.

Nesse sentido, declarações do presidente da Codesa, Clovis Lascosque, tratam o projeto do superporto, como uma obra que insere ainda mais o Estado na rota da

movimentação de carga internacional, diante da intensa capacidade operacional prevista (ES BRASIL, 2014). Por outro lado, salienta-se que o discurso oficial aos grandes projetos, como meios de salvação da economia e integração com o mundo são “[...] símbolos que nos permitem aceitar a racionalidade do objeto que, na realidade, ao contrário, pode exatamente vir e destroçar a nossa relação com a natureza e impor relações desiguais” (SANTOS, 2006, p. 217). Em geral, os conflitos locais são mediados por um discurso ideológico que prega oportunidades de emprego, renda e desenvolvimento local.

Contudo, apesar das discussões acerca do assunto, a construção e a definição do local superporto ainda não foi oficialmente anunciada. No entanto, na visão de Zanotelli et al. (2013a), apenas o anúncio de projetos e investimentos de grande porte já incita questões sobre a especulação do valor do solo. Em síntese, “[...] todo o discurso de investimento e implantação de projetos (infraestruturas, logística, empresarial) pode acabar fomentando interesses relacionados à valorização da terra [...]” (ZANOTELLI et al., 2013a, p. 6). E em muitos casos, após provocar essa valorização, muitos empreendimentos são abandonados, o que demonstra as reais intenções de ganhos sobre terras, a especulação, propriamente, dita.

Em síntese, sobre os projetos de expansão e ampliação portuária previstos na Grande Vitória no contexto contemporâneo, identifica-se um contraponto entre dois casos paradigmáticos da questão cidade e porto, no âmbito local: 1) proposta de demolição dos armazéns portuários do Cais Comercial do Porto de Vitória e 2) a previsão de um Porto de Águas Profundas. Neste aspecto, entende-se que a instalação de um porto público de grande porte, mesmo que no futuro, questiona a intensificação da atividade portuária em um porto histórico, a partir de obras de caráter econômico paliativo, que se traduzem em ações destrutivas definitivas dos aspectos históricos, urbanos e culturais do lugar.

Neste marco, quanto aos aspectos econômicos, que permeiam a reconfiguração urbana da Grande Vitória frente às ações de reorganização do Cais Comercial do Porto de Vitória e da possível instalação do PAP, cabe indicar que

Todas essas vantagens comparativas que exaltam os índices econômicos obtidos devem, pois, ser contrastadas com o fato de a coerência e, às vezes, o brilho das atividades locais constituírem uma coerência subordinada, dependentes de entidades estranhas à área e cujo processo obedece a mandamentos que não têm nem inspiração local nem preocupação com os destinos locais (exceto naquilo que corresponde ao

seu interesse privatista e imediato), de modo que o processo de crescimento realizado no lugar pode ser definido como um processo alienado [...] (SANTOS; SILVEIRA, 2006, p. 300).

Por fim, entende-se que as implicações do setor portuário na reconfiguração da Grande Vitória, derivam do sistema capitalista vigente, que é “[...] muito dinâmico e inevitavelmente expansível; [e] cria uma força permanentemente revolucionária, que, incessantemente e constantemente, reforma o mundo em que vivemos” (HARVEY, 2005, p. 43). Desta forma, diante das constantes alterações desse sistema as relações espaciais estão sujeitas à transformação contínua. Evidencia-se, por fim, a importância do (re) fortalecimento dos lugares, de seus atores locais, por meio de alternativas que se imponham à hegemonia do padrão econômico vigente, e se voltem para o planejamento territorial relacionado aos interesses do espaço cotidiano.

Neste âmbito, a dissertação prossegue com abordagem urbanística, identificando como a atividade portuária, associada a fatores econômicos, interfere nos processos territoriais locais, sobretudo, relacionados às questões urbano-ambientais, à expansão de território logístico, e aos impactos na mobilidade urbana local, em síntese, problemáticas evidentes das implicações do porto na área de estudo, como se verá a seguir.

3 PORTO-TERRITÓRIO NA GRANDE VITÓRIA: UM DIAGNÓSTICO CRÍTICO POR EIXOS TEMÁTICOS

Este capítulo trata-se de um estudo exploratório qualitativo sobre as implicações contemporâneas do porto na Grande Vitória.

Como método, as áreas portuárias e retroportuárias levantadas no capítulo 2 são identificadas em base cartográfica, para fins de subsídio a um diagnóstico urbano crítico do porto no território, por meio de eixos temáticos específicos. Por sua vez, esses eixos temáticos configuram perspectiva teórica crítica sobre a relação entre o setor portuário e o processo de urbanização local. São eles: 1) indústria e serviços: território logístico em expansão; 2) espaços naturais: atributos urbano-ambientais e perceptivos e 3) infraestrutura viária: fluxos portuários e mobilidade urbana. Em síntese, as referidas temáticas perpassam os principais conflitos do porto na área urbana em estudo, como se justifica abaixo.

Em relação à interface da atividade portuária com áreas de indústria e serviços, registra-se na Grande Vitória a ampliação de uma gama de atividades logísticas e industriais, como suporte e demanda do setor portuário, o que denota processo de expansão do território de apoio logístico e infraestrutural. Por vezes, nota-se ainda, localização descentralizada e dispersa de tais atividades no meio urbano, agravando fenômenos de segmentação e fragmentação territoriais.

A análise dos conflitos portuários sobre a dimensão urbano-ambiental e perceptiva dos espaços naturais protegidos ou com interesse de preservação, explica-se pela significativa proximidade física e visual entre áreas portuárias e áreas naturais na Grande Vitória. Portanto, com a expansão das atividades do setor produtivo, as áreas ambientais, inseridas como uma das categorias do sistema de *espaços livres*²⁶ tornam-se vulneráveis, comprometidas em seus aspectos ambientais e perceptivos.

²⁶ A denominação *espaços livres* contempla ampla abrangência de categorias, que envolvem desde espaços livres remanescentes de lotes até grandes áreas não construídas, com proteção ambiental ou não. Entretanto, não é escopo desta dissertação discutir o sistema de espaços livres (SEL) da região de estudo, o objetivo concentra-se na abordagem da relação da atividade portuária com os espaços de proteção ambiental ou de interesse ambiental e paisagístico do lugar, os quais se inserem no sistema de espaços livres. Neste trabalho, para a conceituação de *espaços livres*, utiliza-se a visão de Tardin (2008). Por outro lado, nota-se que a identificação e o mapeamento de algumas categorias de espaços livres da Grande Vitória, foram realizados por Mendonça et. al. (2012), na publicação *Quadro dos Sistemas de Espaços Livres nas cidades brasileiras. São Paulo: FAUUSP, 2012*, documento que reúne um grupo nacional de pesquisadores do SEL nas cidades brasileiras.

Nesta conjuntura, busca-se demonstrar, por cartografias e imagens, o conflito urbano-ambiental da atividade portuária na Grande Vitória, com ênfase urbanística. O destaque para essa temática soma-se a visão de Tardin (2008), que reconhece a importância dos *espaços livres*, incluindo os espaços naturais protegidos e de interesse ambiental e perceptivo para o ordenamento territorial, seja pela manutenção dos processos naturais do lugar, seja pela preservação de sua qualidade visual.

Por fim, analisam-se as interferências do porto no território a partir da relação com a rede de infraestrutura viária e ferroviária, problematizando os conflitos entre os fluxos de ordem portuária e a mobilidade urbana local. Por meio de análises qualitativas, revela-se a pressão dos fluxos portuários, regidos pelo paradigma da fluidez, sobre o sistema de infraestrutura viária local e à mobilidade urbana, com identificação de vias e localidades em que os conflitos são mais críticos. Neste âmbito, aborda-se ainda como o território urbano vem sendo moldado para otimizar os fluxos produtivos, a partir de projetos viários que priorizam a fluidez, a despeito de impactos urbanos. Salienta-se, no contexto atual de logística portuária, que o imperativo da fluidez busca eliminar todas as rugosidades físicas, que afetam as questões econômicas de um porto. A primazia consiste em um transporte de circulação de cargas de elevada eficiência, a despeito de fluxos e escalas que impactam a qualidade urbana local, visto a desconexão entre planos de ordem portuária e urbana.

As questões temáticas supracitadas balizam a problemática porto-território em toda a área de estudo. Contudo, como instrumentos metodológicos para análise empírica aproximada da escala urbana local, adotam-se três recortes territoriais, que correspondem às áreas correlatas aos principais estágios temporais de desenvolvimento portuário na Grande Vitória. Em síntese, os três recortes territoriais, mecanismos que lançam lupas aproximadas na abordagem da questão porto-território na área de estudo, remontam, em partes, a periodização da evolução espaço-temporal proposta no capítulo 2. A saber, o Recorte 1 compreende o local de estabelecimento inicial da atividade portuária, com a criação do Porto de Vitória, no início do século XX, assim como as primeiras áreas de expansão portuária, em Vila Velha (Gênese do porto e Expansão do sistema portuário); o Recorte 2, na área do Complexo Portuário de Tubarão, refere-se a segunda grande etapa de ampliação

portuária afastada do porto consolidado, nos anos 1960 (Expansão do sistema portuário); e o Recorte 3, na zona retroportuária do município de Cariacica, trata da terceira e mais recente área de expansão das atividades portuárias no território, na década de 1990, a partir da implantação de portos secos (Regionalização portuária). Em suma, a implantação de atividades portuárias nessas áreas resulta em modificações permanentes para o território e paisagens locais.

Por sua vez, referindo-se às principais áreas urbano-portuárias da Grande Vitória, os recortes territoriais estruturam as análises físico-territoriais deste estudo, a partir dos eixos temáticos selecionados. Deste modo, segue identificação cartográfica das áreas portuárias e retroportuárias da Grande Vitória, com indicações dos recortes territoriais²⁷ mencionados (Figuras 94 e 95).

²⁷ Na delimitação cartográfica dos recortes a seguir, não foram seguidos limites geográficos precisos. Os recortes possuem dimensões variadas, definidas pelas bordas urbanas limítrofes às áreas portuárias.

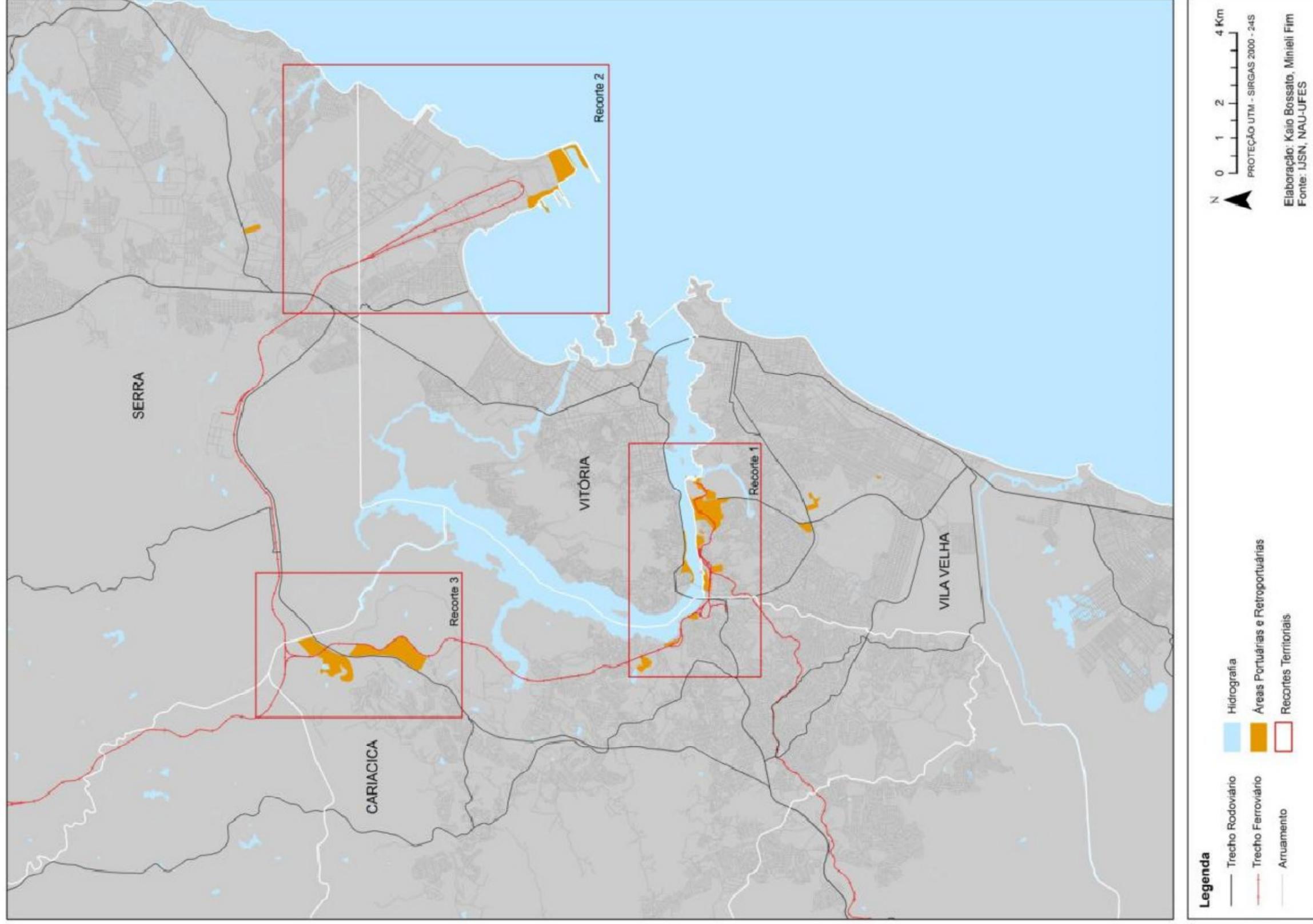


Figura 94: Mapa de localização das áreas portuárias e retroportuárias da Grande Vitória.
 Fonte: Elaborado pela autora junto a grupo de pesquisa do Nau-Ufes.

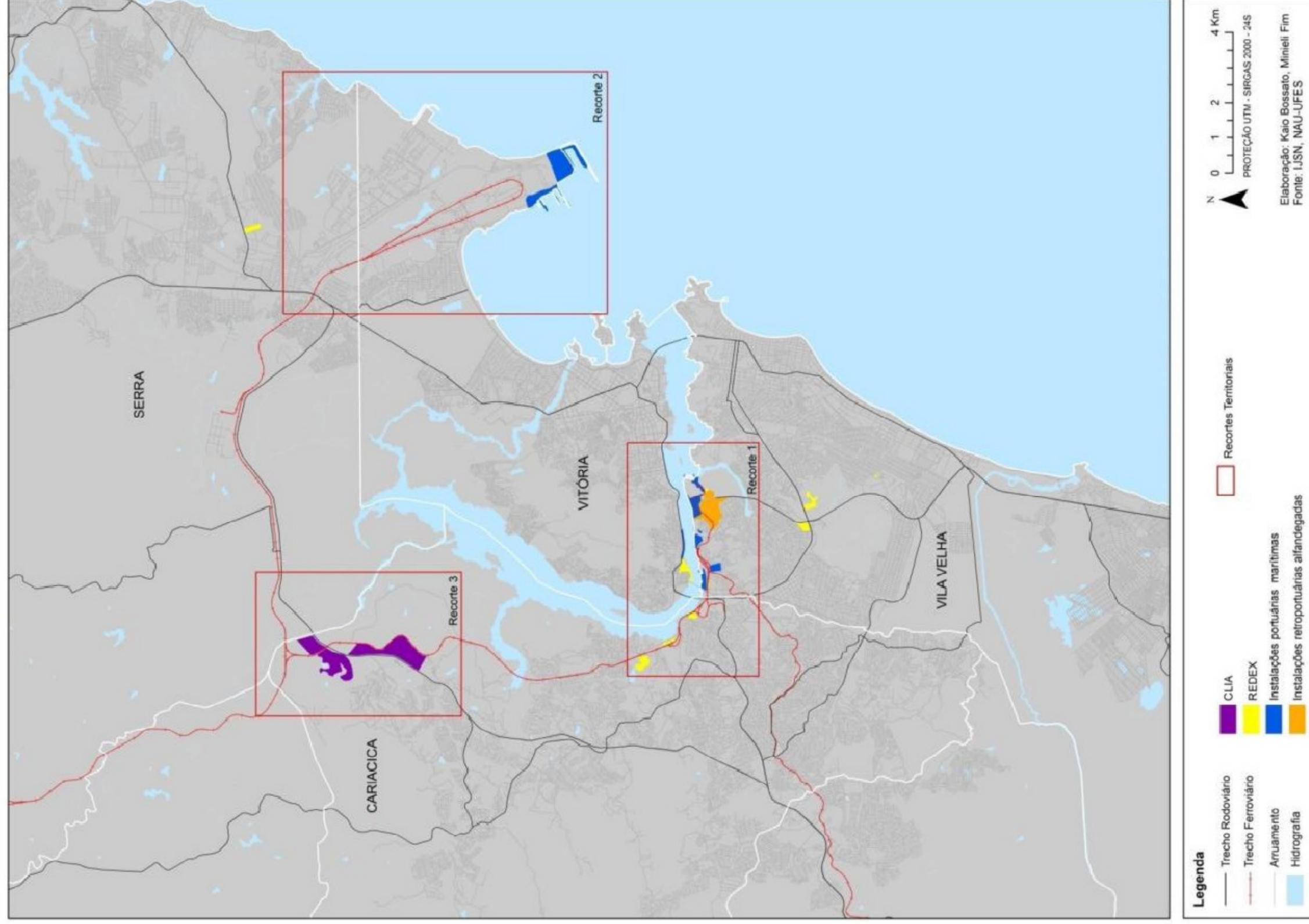


Figura 95: Mapa de localização e diferenciação das áreas portuárias e retroportuárias da Grande Vitória.
Fonte: Elaborado pela autora junto a grupo de pesquisa do Nau-Ufes.

Anterior às análises por eixos temáticos, para reconhecimento físico territorial, descrevem-se os recortes territoriais²⁸, com identificação das áreas portuárias e sucinta caracterização urbanística das áreas limítrofes ao porto.

O **recorte territorial 1** localizado ao sul da região de estudo, engloba áreas urbanas, portuárias e retroportuárias dos municípios de Vitória, Vila Velha e Cariacica (Figuras 96 e 97). Como dito, refere-se à área de desenvolvimento inicial das atividades portuárias na Grande Vitória. Em resumo, conforme detalhado no capítulo 2, o desenvolvimento portuário nesta localidade, ocorre inicialmente em Vitória, com diversos cais à margem da Baía, os quais, no início do século XX, são substituídos pelo primeiro porto da Grande Vitória, o Porto de Vitória, voltado para a movimentação cafeeira. Em seguida, nos anos 1940, inicia-se a expansão portuária para Vila Velha, com a criação do Cais do Atalaia, especializado em minério de ferro; nos anos de 1950, tem-se a construção do Cais de Paul; nos anos 1970, o Porto de Capuaba e posteriormente, nos anos 2000 o terminal da Companhia Portuária de Vila Velha. O recorte contempla ainda recintos retroportuários, entre outros serviços correlatos, como incremento mais recente à atividade portuária local, situados no município de Cariacica e em Vila Velha.

²⁸ Como se observa nos levantamentos cartográficos, para além dos recortes territoriais, localizam-se quatro áreas retroportuárias, referentes aos Redex. Contudo, como são desdobramentos logísticos mais recentes da atividade portuária, são abordados na temática 3.1. *Porto- indústrias e serviços: expansão do território logístico.*

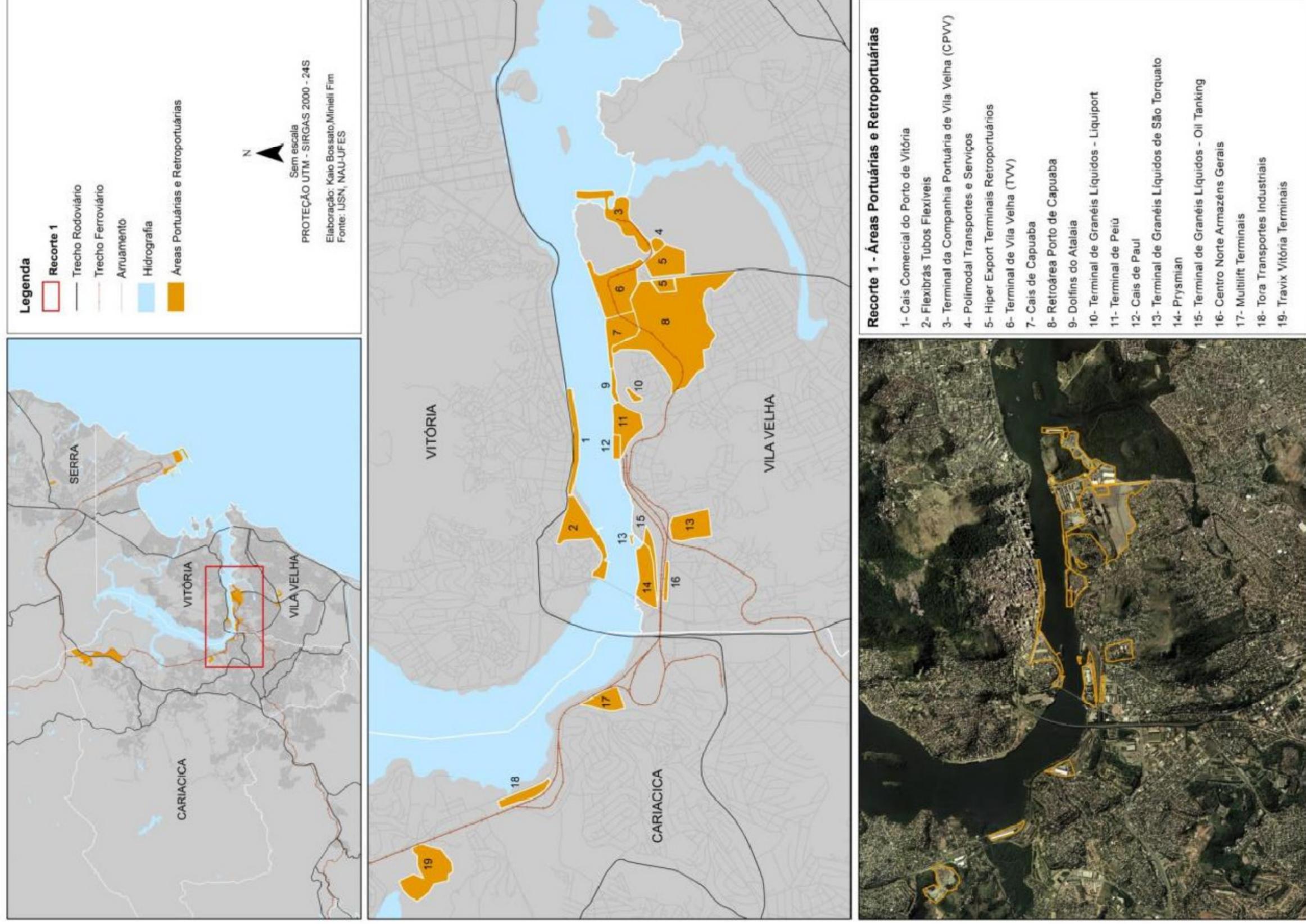


Figura 96: Recorte territorial 1.

Fonte: Elaborado pela autora e grupo de pesquisa do Nau-Ufes.



Figura 97: Recorte territorial 1, com identificação de áreas portuárias.
 Fonte: Elaborado pela autora e grupo de pesquisa do Nau-Ufes.

Como primeira área de porto da Grande Vitória, o recorte territorial concentra a maioria das atividades portuárias da região. À exceção de Clias, a área contempla todas as tipologias de instalações portuárias descritas neste trabalho (Figura 98). Nota-se ainda, que apesar do desenvolvimento portuário iniciar-se em Vitória, o município de Vila Velha, aglomera a maioria das áreas operacionais portuárias, com intensa ocupação do setor produtivo e impactos urbano-portuários correlatos.

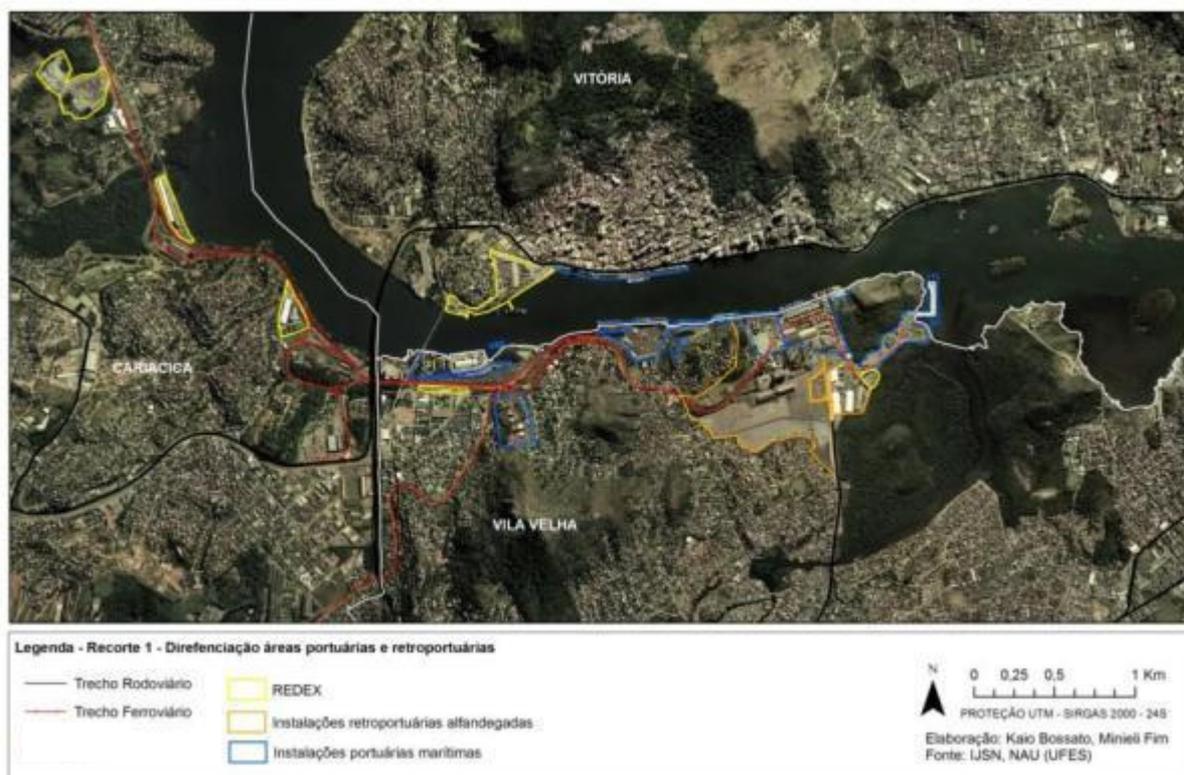


Figura 98: Recorte 1 - Diferenciação de áreas portuárias e retroportuárias.

Fonte: Elaborado pela autora e grupo de pesquisa do Nau-Ufes.

A aglomeração de instalações portuárias neste recorte incita uma série de questões conflituosas, principalmente relacionadas aos impactos com o meio ambiente e às comunidades urbanas do entorno. A inserção de áreas portuárias, sobretudo nos municípios, de Vitória e Vila Velha, foi à custa de supressão de vegetação, ocupação de áreas ambientais, criação de aterros e interferências nos elementos naturais da paisagem. O intenso uso portuário do território também pressiona o sistema viário local, com conflitos entre o tráfego de cargas e a mobilidade urbana, como detalhado em análise temática específica. Por outro lado, a extensa ocupação portuária marca a paisagem local, de modo, que se trata da área de portos com maior visibilidade na região de estudo, com evidência para os terminais portuários de Vila Velha, que se

destacam na paisagem, a partir da visada do município capital, constituindo imagem histórica culturalmente reconhecida.

Em relação aos aspectos urbanos, o recorte territorial, apresenta ocupação urbana consolidada, com alta densidade construtiva e predomínio de uso residencial. Como reconhecimento físico territorial, segue diagrama de identificação cartográfica dos bairros limítrofes ao porto, composto ainda de oito imagens, que buscam demonstrar a condição urbana do recorte, essencialmente diversa nos três municípios analisados (Figura 99). À exceção de Vitória, nas localidades limítrofes às áreas de porto, predomina ocupação com baixa urbanidade.

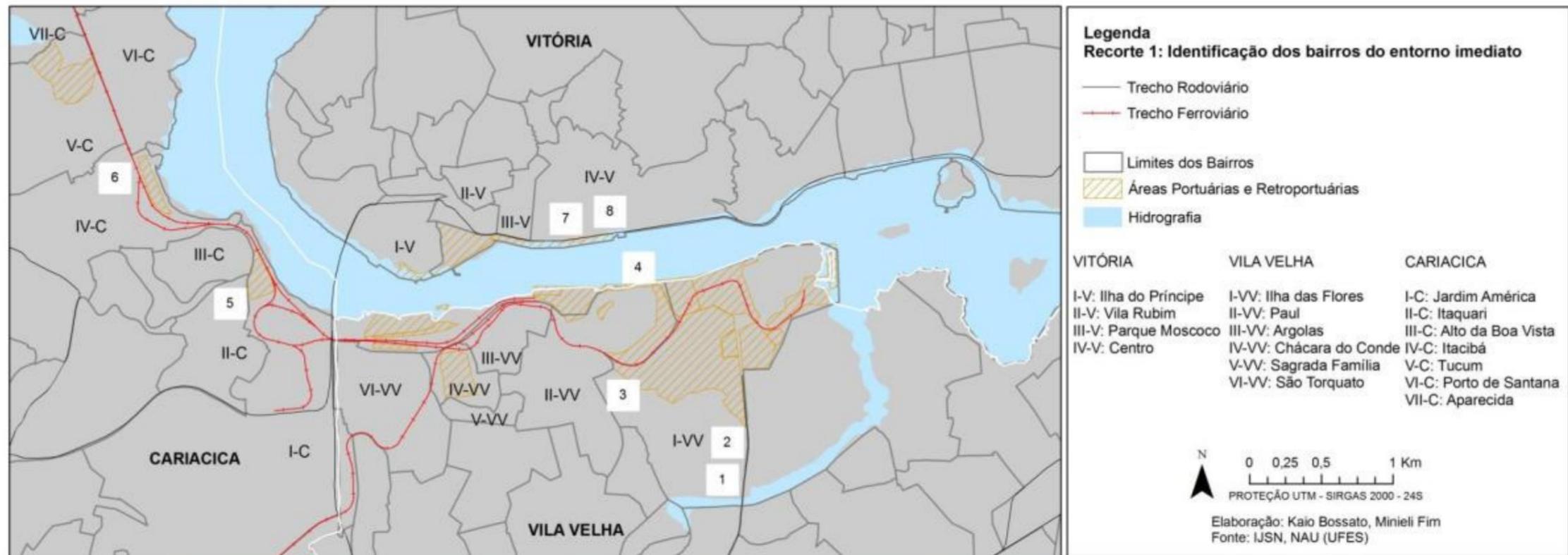


Figura 99: Recorte 1 – Identificação dos bairros e situação urbana do entorno imediato às áreas portuárias e retroportuárias.

Fonte: Fonte: Elaborado pela autora junto a grupo de pesquisa do Nau-Ufes.

Em Vila Velha, o recorte territorial compreende extensa área ocupada por atividades portuárias e retroportuárias, somadas a amplos espaços naturais de afloramentos rochosos e mangue. As imediações urbanas das áreas produtivas referem-se à ocupação consolidada, com predomínio de uso residencial e edificações com gabarito de 1 a 3 pavimentos, que ocupam, predominantemente, a totalidade dos lotes. São incipientes construções sobre morros, áreas de mangues, às margens do Rio Aribiri e próximas às áreas portuárias. Apesar de prevalecer ocupação do tipo residencial, ao norte do município, têm-se a incidência de serviços logísticos. O traçado da malha urbana apresenta alguns trechos retilíneos, mas é predominantemente irregular, principalmente, nas áreas de relevo acidentado e às margens do rio e do mangue. Nota-se a carência de espaços públicos de lazer na região, à exceção do Museu Vale e de praça no bairro Paul. Identifica-se ainda situação crítica entre o tráfego de cargas e a mobilidade urbana local. Em síntese, o nítido contraste entre áreas de pobreza urbana e atividades de alto potencial econômico, como áreas porto e serviços correlatos, demonstra que o desenvolvimento portuário do município de Vila Velha não foi compatível com um planejamento urbano adequado para o entorno (Figura 99 - imagens 1, 2 e 3) .

Este recorte territorial demonstra ainda a presença da única atividade de transporte urbano aquaviário da região portuária, a partir do uso de catraias como alternativas de travessia entre as cidades de Vitória e Vila Velha. O transporte de catraias da Baía de Vitória, atividade de meados do século XVI ainda perdura pelo simbolismo cultural e importância como ofício de trabalho. Hoje, esse transporte constitui-se em cerca de dezoito catraieiros, com média de 350 passageiros/dia. Contudo, a prática secular compromete-se cada vez mais por projetos de modernização portuária, que a desconsideram (SODRÉ, 2013). Nesta lógica, a precariedade do Cais de Catraieiros (Figura 99 - imagem 4), no bairro Paul, em Vila Velha, retrata o contraponto entre a disponibilidade de recursos para as áreas de transporte do circuito econômico e a ausência de investimentos em transporte urbano marítimo na cidade portuária.

Em prosseguimento, à oeste do recorte territorial, em Cariacica, nas bordas das áreas retroportuárias (Redex), constam atividades logísticas relacionadas ao transporte e armazenamento de cargas, tal como a área operacional da empresa Vale nas proximidades. Contudo, predomina-se o uso residencial na região, a partir

de intensa ocupação urbana, aparentemente, de origem informal, com o uso do lote em sua totalidade e gabarito médio de 1 a 3 pavimentos. Em algumas situações, as construções são imediatas às áreas de manguezal. Quanto aos aspectos de mobilidade urbana, em algumas localidades, como ao longo da Avenida Vale do Rio Doce, notam-se calçadas e ciclovias, no entanto, nas demais áreas prevalecem ruas estreitas e passeios irregulares (Figura 99 - imagens 5 e 6).

Em contraponto, na capital Vitória, a situação urbana das bordas do porto é bastante diferenciada. A implantação do Porto de Vitória implicou na reestruturação urbana da área central, a partir do século XX. Nos bairros limítrofes ao porto, como Centro (IV-V) e Parque Moscoso (III-V) localizam-se importantes edifícios históricos e espaços públicos, como o Palácio Anchieta, atual sede do Governo do Estado do Espírito Santo, parques e praças públicas. No município capital, à exceção da Ilha do Príncipe (I-V), que se configura com traçado urbano irregular e intensa ocupação residencial, com gabarito de até 3 pavimentos, nas demais bordas de porto, predomina traçado urbano regular, com edificações, em média, com quinze pavimentos, abrigando, serviços públicos e empresas privadas, além de muitos prédios abandonados e degradados (Figura 99 - imagens 7, 8). Adicionalmente, a presença de espaços públicos em Vitória próximos ao porto, principalmente vias, como a Avenida Beira Mar, garantem a percepção visual das atividades portuárias de Vila Velha, a partir do município capital

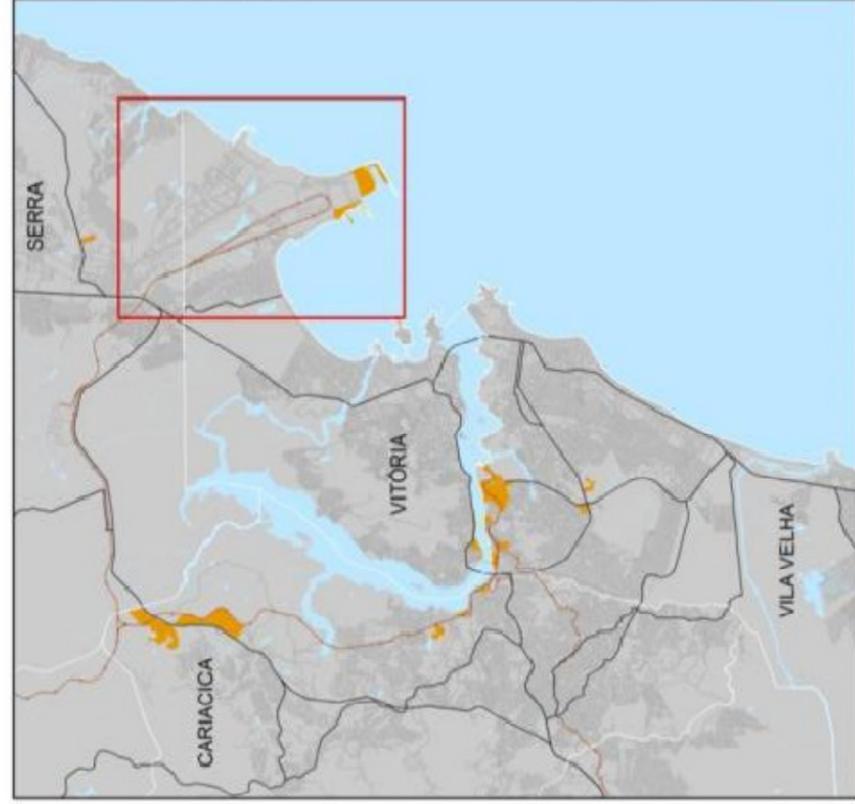
Apesar de estruturar-se como região urbano-portuária consolidada, sem áreas físicas de expansão, o recorte territorial continua intensamente explorado pelo setor portuário, a partir da previsão de projetos com impactos críticos para a qualidade urbano-ambiental da região. Para citar alguns, destacam-se: demolição de armazéns portuários do Porto de Vitória; construção de viaduto no centro histórico da capital e desmantelamento de parte do Morro do Atalaia, em Vila Velha, obras que visam o incremento da atividade portuária, em desconexão com o planejamento urbano, como detalhado a seguir.

O **recorte territorial 2** (Figura 100), localizado à leste da região de estudo, entre as cidades de Vitória e Serra, compreende a área do Complexo Portuário de Tubarão e entorno. Conforme visto no capítulo 2, trata-se da primeira área de porto distante, física e visualmente, do núcleo portuário consolidado da época, o Porto de Vitória, representando a segunda grande etapa do desenvolvimento portuário da Grande

Vitória, com instalação de Tubarão, nos anos 1960 e, posteriormente, Praia Mole, nos anos 1980. Na época, sobretudo, a partir da década de 1970, a implantação das infraestruturas portuárias e industriais, estimula a urbanização da região, predominantemente desocupada, ocasionando alterações no sítio urbano, principalmente, relacionadas a extensas obras de aterro e instalação de aparatos portuários evidentes na paisagem.

A extensa área do recorte territorial ocupa-se, sobretudo, por parque industrial de beneficiamento de minério de ferro, vinculado aos terminais portuários. Deste modo, - com significativa dimensão territorial quando comparada à escala da região de estudo, aos moldes de um porto-indústria, controlado pela iniciativa privada – a área portuário-industrial constitui-se em enclave territorial na cidade, sem relações diretas com o entorno urbano. As áreas urbanas de Vitória e Serra²⁹ são separadas das áreas produtivas por faixas de vegetação, que estrategicamente, circundam os terminais, buscando camuflar seus impactos no território. Nesse sentido, sobretudo, por imagens aéreas é possível compreender a grandeza territorial do porto-indústria (Figura 100).

²⁹ Importa destacar que os limites dos municípios de Vitória e Serra, mudaram recentemente. Portanto, os limites entre os dois municípios apresentados nos mapas desta dissertação não estão atualizados.



Recorte 2 - Áreas Portuárias e Retroportuárias

- 1- Porto de Praia Mole
- 2- Porto de Tubarão



1 e 2 - Porto de Tubarão em primeiro plano e Porto de Praia Mole ao fundo.



1 e 2 - Porto de Tubarão à direita e Porto de Praia Mole ao fundo.

Figura 100: Recorte territorial 2.

Fonte: Elaborado pela autora e grupo de pesquisa do Nau-Ufes.

Quanto à tipologia das áreas portuárias, predominam instalações marítimas, associadas a extenso parque industrial de beneficiamento de minério de ferro. Trata-se de significativa ocupação da área em estudo, seguida de impactos urbano-ambientais com ordem de grandeza correlata (Figura 101).

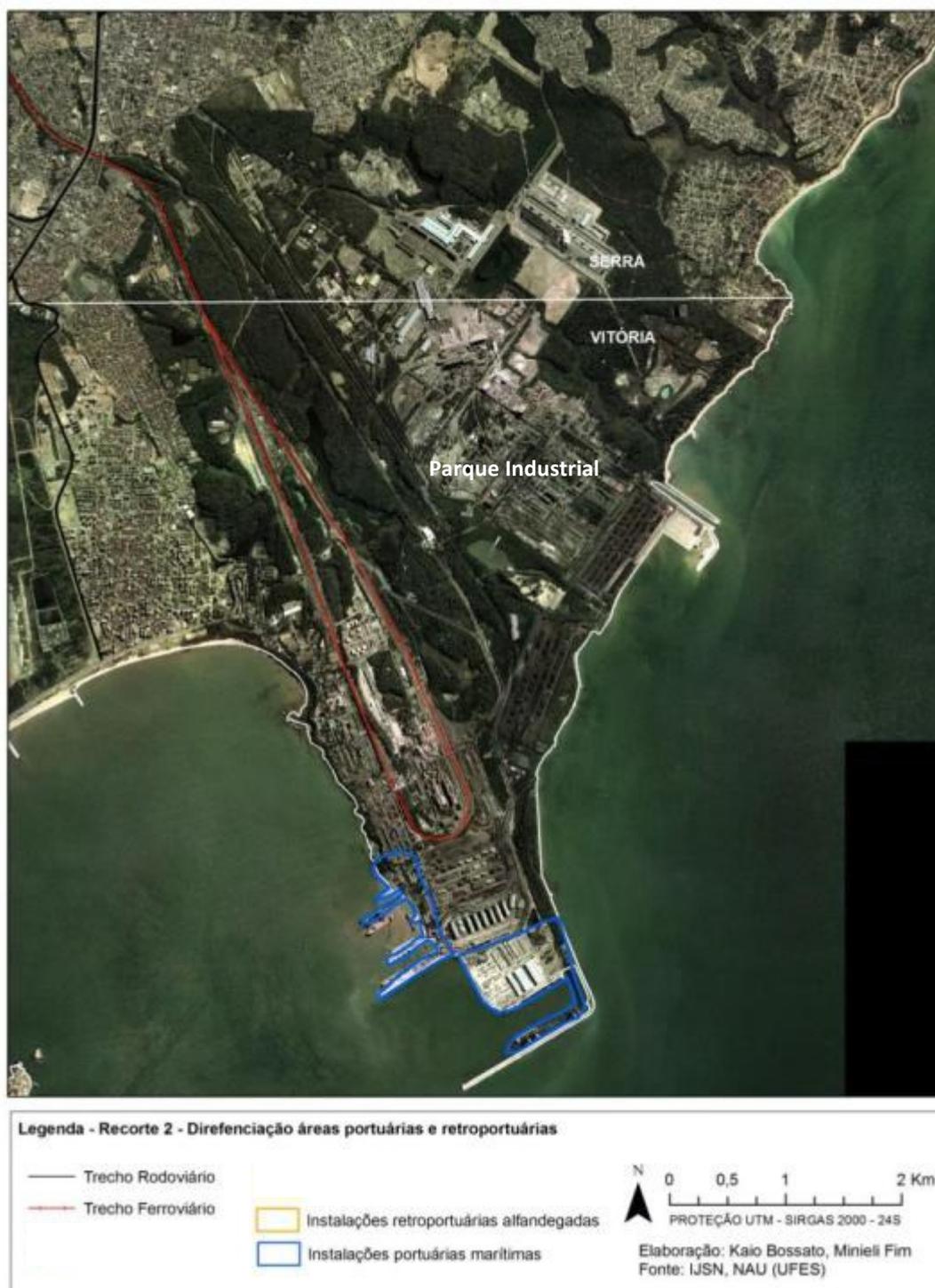


Figura 101: Recorte 2- Diferenciação de áreas portuárias e retroportuárias.

Fonte: Elaborado pela autora junto a grupo de pesquisas Nau-Ufes.

Assim como no recorte 1 prevalece proximidade entre áreas portuárias e naturais. No interior da área produtiva, nota-se expressiva presença de vegetação, que no futuro tende a ser suprimida pela expansão portuária (Figura 101). Somada a essa questão, é nítido o contraste visual da extensa faixa cinza formada pelas infraestruturas do complexo portuário-industrial, frente ao sítio natural da Praia de Camburi.

Em diagrama cartográfico, identificam-se os bairros limítrofes do recorte, seguidos de imagens que demonstram as situações urbanas típicas da área, essencialmente, díspares entre os municípios de Vitória e Serra (Figura 102).

Em Vitória, Jardim Camburi constitui-se no bairro mais próximo à área industrial-portuária. A saber, possui urbanização densa e consolidada, predomínio de uso residencial, contando com extensa gama de comércios e serviços. Com traçado urbano regular, o perfil construtivo compõe-se de edifícios verticais, diferentemente do entorno urbano-portuário do município da Serra (Figura 102 – imagem 5).

Na Serra, nas imediações urbanas limítrofes ao porto-indústria, prevalece ocupação urbana consolidada de baixo padrão urbanístico. Predominam edificações residenciais térreas ou de até três pavimentos, com exceção do novo condomínio residencial vertical, implantado no bairro São Diogo II, com média de cinco pavimentos. Por outro lado, em alguns bairros, como Novo Horizonte (IX-S), nota-se aglomeração de serviços logísticos, relacionados à armazenagem de cargas, atividade que insere o município, como base de apoio infraestrutural aos portos da região. O traçado urbano dessas áreas é regular, contudo, com ruas de dimensões variáveis, calçadas inadequadas, e por vezes, sem pavimentação (Figura 102 - imagens 1, 2, 3, 4 e 6).

Em geral, esta área portuário-industrial implica em uma série de impactos negativos na região de estudo, principalmente, relacionados à poluição do ar, dos recursos marítimos, interferências na paisagem, assim como conflitos urbanos para as comunidades do entorno. Entretanto, os prejuízos ambientais das mineradoras, como setor de elevado potencial econômico, justificam-se pelo senso comum, pelas oportunidades de emprego e renda.

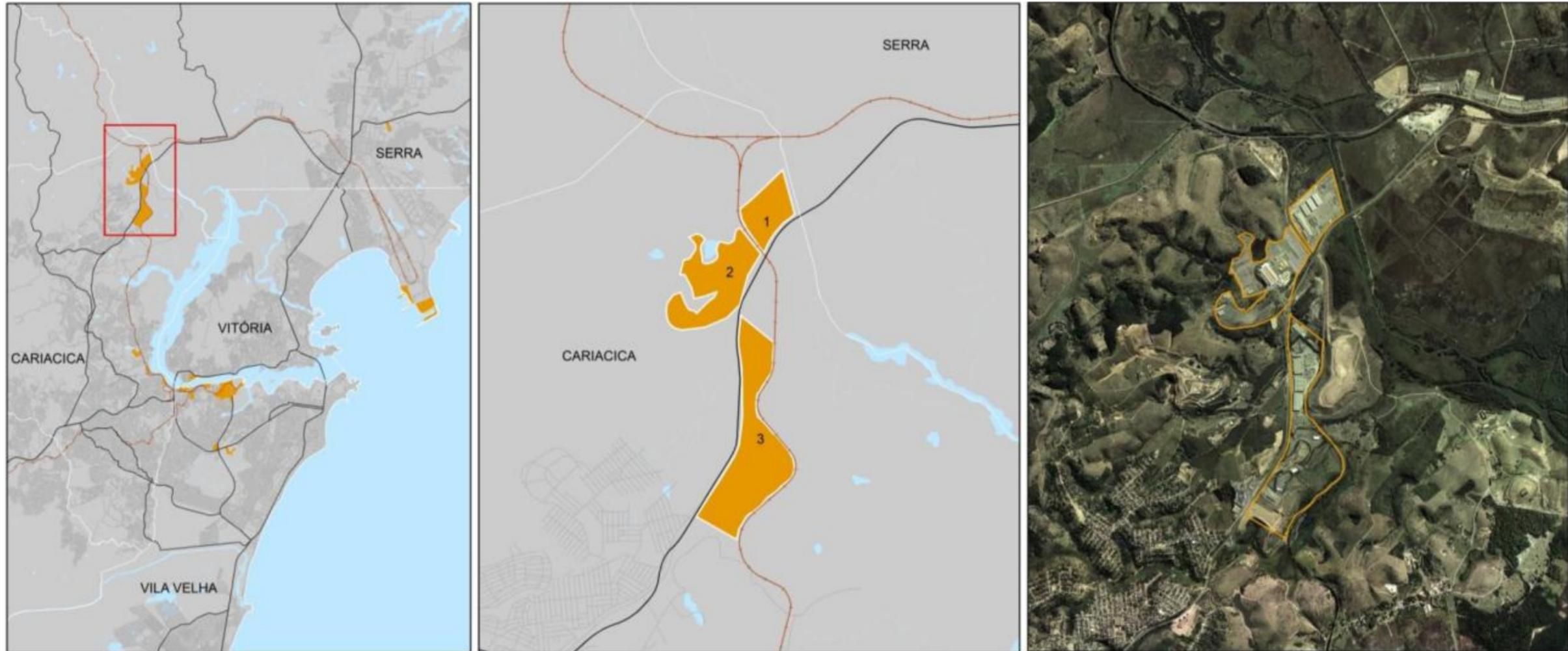


Figura 102: Recorte 2: Identificação dos bairros e situação urbana do entorno imediato área portuário-industrial.

Fonte: Elaborado pela autora junto a grupo de pesquisas Nau-Ufes.

Por fim, o **recorte territorial 3**, localizado à oeste da região de estudo, refere-se ao terceiro estágio da extensão do porto na cidade (Regionalização portuária), a partir da implantação de áreas de armazenagem de mercadorias, denominadas Eadis, no interior do município de Cariacica, nos anos 1990 (Figura 103). Trata-se da primeira zona retroportuária da Grande Vitória, afastada dos portos marítimos, que desencadeia processo de interiorização, e posterior regionalização de atividades portuárias e logísticas pelo território. Como desdobrado no capítulo 2, a implantação das Eadis visava facilitar a operacionalização das mercadorias, para as quais não havia espaços suficientes nas zonas primárias dos portos. Para localização dessas áreas, buscavam-se amplos sítios com possibilidades de expansão, servidos de redes ferroviárias e rodoviárias. Desse modo, Cariacica, a partir da localização das bases retroportuárias, torna-se local estratégico na articulação da produção, distribuição e armazenagem de mercadorias dos portos da Grande Vitória, contudo, tal processo é acompanhado de tensões urbanas. O recorte engloba ainda áreas da Serra, município que responde junto à Cariacica, pela operacionalização logística portuária.

No recorte territorial inserem-se os três CLIAs (antigas Eadis e portos secos) da Grande Vitória: Silotec, Tegma e Cotia, um conjunto de empresas privadas, que articulam o sistema de armazenamento e desembarço logístico das mercadorias dos portos marítimos da região (Figura 104).



Legenda

Recorte 3	Arruamento
Trecho Rodoviário	Hidrografia
Trecho Ferroviário	Áreas Portuárias e Retroportuárias

Recorte 3 - Áreas Portuárias e Retroportuárias

- 1- Silotec - Cia. de Transportes e Armazéns Gerais
- 2- Tegma Logística Integrada
- 3- Cotia Armazéns Gerais - Terca

N
 Sem escala
 UTM - SIRGAS 2000 - 24S
 Elaboração: Kaio Bossato, Minieli Fim
 Fonte: IJSN, NAU-UFES



1- Silotec

2- Tegma

3- Cotia

Figura 103: Recorte Territorial 3.

Fonte: Elaborado pela autora junto a grupo de pesquisas Nau-Ufes.



Figura 104: Recorte 3 - Identificação das áreas portuárias e retroportuárias.

Fonte: Elaborado pela autora junto a grupo de pesquisas Nau-Ufes.

Em complemento, a Figura 105, compõe-se de cartografias e iconografias, que auxiliam o entendimento da situação urbana característica do entorno das áreas retroportuárias.

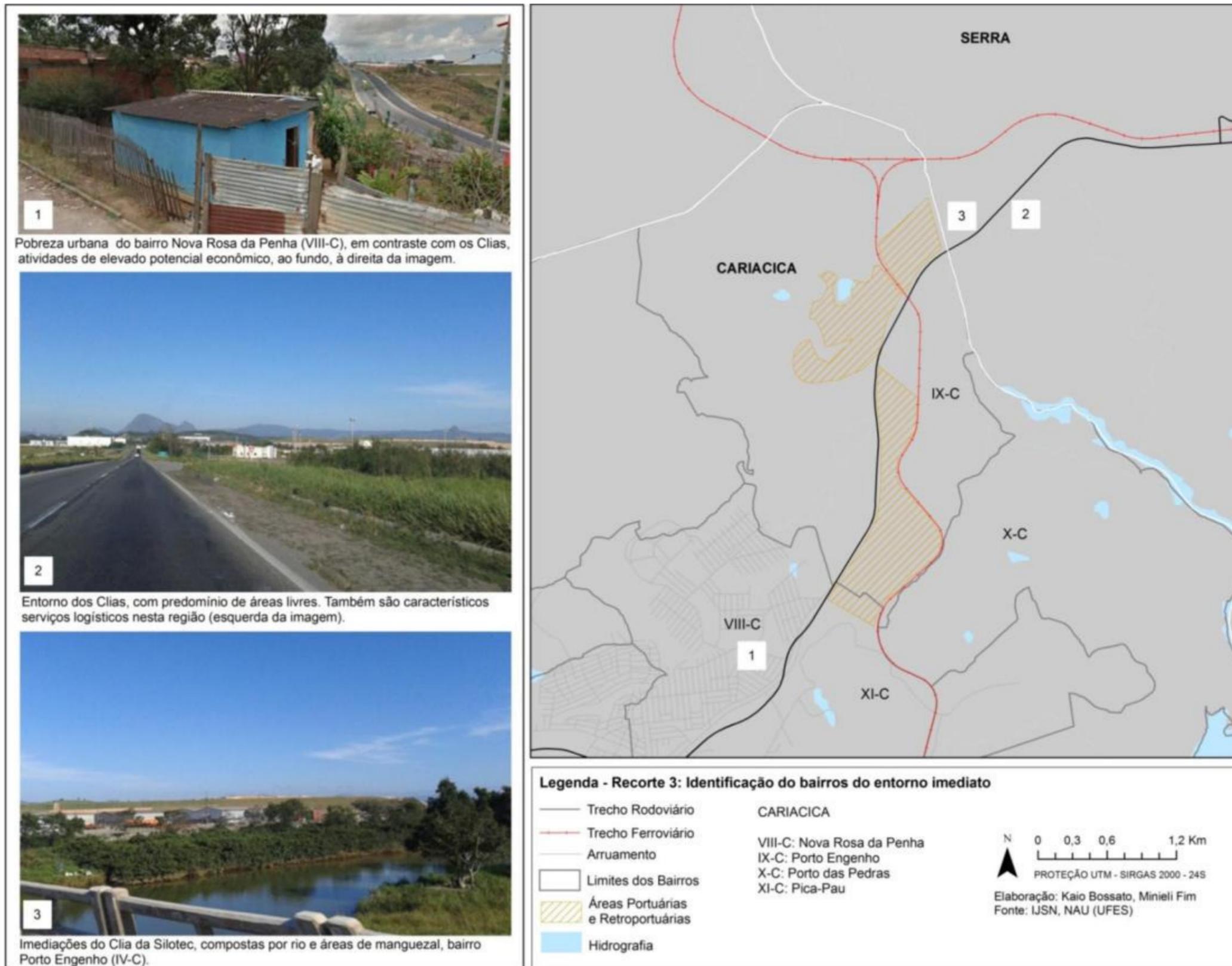


Figura 105: Recorte 3 - Identificação dos bairros e situação urbana do entorno imediato às áreas retroportuárias.

Fonte: Elaborado pela autora junto a grupo de pesquisas Nau-Ufes.

Situado entre os municípios de Cariacica e Serra, a área contempla ocupação rarefeita e descontínua, os fragmentos urbanos situam-se, principalmente, nas bordas da BR-101 Contorno.

Em Cariacica, os Clias, no bairro Porto Engenho (IX-C) respondem, substancialmente, pela ocupação do recorte territorial. Além do predomínio de áreas desocupadas no entorno, ao sul dos centros logísticos, destacam-se ocupações residenciais, tal como o bairro Nova Rosa da Penha, caracterizado por baixa qualidade urbana. As edificações predominantemente de 2 pavimentos, referem-se a autoconstruções, circundadas por traçado urbano irregular, ruas estreitas e calçadas inadequadas (Figura 105 - imagem 1). Como será visto a seguir, a localização do bairro limítrofe à BR-101 Contorno, dominada por fluxos de cargas, implica em uma série de conflitos urbanos para a comunidade local.

No município da Serra, ao norte dos Clias, a presença de significativo parque logístico, o Tims (Terminal Intermodal da Serra), junto aos Centros Logísticos, incrementa o caráter retroportuário do território.

Apesar das ocupações pontuadas, o recorte territorial, caracteriza-se, por amplos terrenos vazios, que, gradativamente, são ocupados pela expansão das atividades logísticas (Figura 105 - imagem 2). Em síntese, esta região confirma o contraste entre áreas logísticas de grande potencial econômico - Clias e Tims - e a pobreza urbana dos bairros residenciais do entorno, como Nova Rosa da Penha.

A seguir, apresenta-se diagnóstico urbanístico crítico das implicações porto-território, por meio de temáticas específicas e aparato conceitual e empírico que buscam problematizar os principais conflitos urbanos da atividade portuária na região de estudo.

3.1 Porto - indústrias e serviços: território logístico em expansão

O eixo temático *porto - indústrias e serviços* analisa o processo de expansão do território em estudo, como polo logístico de apoio e demanda à atividade portuária local. Como os demais temas elencados para discussão, esta questão consiste em importante desdobramento do porto na dinâmica territorial local, a partir da implantação de uma gama de serviços logísticos e de atividades de indústria, entre

outros setores econômicos correlatos ao uso portuário, que alteram permanentemente, com acréscimos e substituições, o território e a paisagem da área de estudo.

Em geral, neste item demonstra-se a fase de regionalização do porto na Grande Vitória, pautada em um desenvolvimento portuário que se estende em diversas escalas, para todos os municípios da região, os quais se envolvem de forma direta ou indireta, no funcionamento do sistema portuário local.

Conforme visto no capítulo 1, para Notteboom e Rodriguez (2005) a regionalização corresponde à fase contemporânea da evolução do porto, a partir de desenvolvimento portuário em uma escala geográfica maior, para além do perímetro do porto (NOTTEBOOM; RODRIGUEZ, 2005). Neste estágio, o porto caracteriza-se por interdependência funcional, desenvolvimento de cargas específicas e dependência de plataformas logísticas multimodais no interior do território, que levam à formação de uma "rede regional de centro de carga". Como será visto empiricamente na área de estudo, todo o território fica articulado ao setor portuário.

Na perspectiva empírica deste estudo, o desenvolvimento portuário associado às atividades industriais caracteriza o atual perfil econômico da Grande Vitória, no sentido que as etapas do processo produtivo (produção, circulação e consumo) articulam no âmbito econômico os municípios em questão (MENDONÇA et al., 2012). Por essa dinâmica, entende-se que a complementaridade econômica entre os municípios da Grande Vitória pode ocorrer, sobretudo, em função do desenvolvimento portuário. Em síntese, a atividade portuária inicia-se em Vitória e desdobra-se, posteriormente, para municípios vizinhos, integrando-os em níveis diferenciados no sistema produtivo portuário. Molda-se com isso, o referido território logístico, resultado do processo de regionalização do porto, cujos impactos de ordem urbana e metropolitana, se estendem predominantemente para além da frente marítima das cidades.

A articulação produtiva da atividade portuária no território se elucida mediante visão crítica de Santos (2008). Para o autor, embora as etapas do processo produtivo de uma região aparentem-se desagregadas, elas não estão desarticuladas, de modo que "[...] a região e o lugar são lugares funcionais do todo" (SANTOS, 2008, p. 92). Em acordo com Campos (2004), ao longo do tempo, as infraestruturas portuárias e de comércio e serviços de apoio ao setor portuário instituem e expandem para o

interior o território econômico dos portos marítimos, e junto às redes de transportes terrestres, conformam nova territorialidade denominada arco metropolitano³⁰ (Figura 106). Para autora, em extensa citação,

[...] a implantação dos Portos Secos (antigas Estações Aduaneiras de Interior – EADI), dos Terminais Retroportuários Alfandegados (TRA), e dos condomínios de logística integrada (por exemplo, o TIMS), configura e concentra a maior parte do *território econômico* dos portos marítimos no interior da malha urbana. São grandes áreas operacionais de agenciamento de polos de comércio e serviços retroportuários, regidos sob a ótica da gestão empresarial de otimização da logística e armazenagem de apoio ao comércio exterior, e da não catalisação das relações sociais locais. Identifica-se, assim, nova territorialidade interurbana, denominada *arco metropolitano*. Situado entre os portos marítimos e secos da Grande Vitória, o arco metropolitano é caso exemplar de configuração territorial decorrente das transformações dos dispositivos industriais e logísticos vinculados à lógica econômica das exportações e articulações das grandes empresas multinacionais. Apresenta ocupação urbana descontínua e fragmentada no território local, atravessa as cidades de Vila Velha, Cariacica, Serra e Vitória, delimita um circuito/corredor de ligação rodoferroviária entre os portos secos e marítimos da região metropolitana da Grande Vitória. Caracteriza-se, sobretudo, como territorialidade local a serviço da macroescala global do comércio internacional. Não institui redes de catalisação social local, e, sim, territorialidades intermitentes de exclusão e de enclave econômico. [...] um *arco de desenvolvimento*, estruturado pela dinâmica de *intermodalidade* da infra-estrutura de transportes integrada à logística e à tecnologia de informação avançada. Funciona como polo de incentivo a *ilhas de consenso* ou *arquipélagos*, caracterizadas como territorialidades locais de alcance global [...] os sistemas e fluxos globais engendram a lógica produtiva do arco metropolitano, pautada, sobretudo, na desintegração do território local, no incremento da rede infraestrutural, na transformação da distância geográfica pela diminuição econômica e na sinergia corporativa empresarial quanto aos investimentos em áreas especializadas (do global ao local e vice-versa) (CAMPOS, 2004, p. 138-139).

³⁰ O aprimoramento do conceito *arco metropolitano* “[...] se deve ao contexto da pesquisa ‘MG-ES: Um Sistema Infraestrutural’, na ocasião do Workshop ‘MG-ES: Um Sistema Infraestrutural’, realizado na UFMG: Belo Horizonte (MG) e UFES: Vitória (ES), em abril de 2004. Projeto de Intercâmbio Interinstitucional entre as Faculdades de Arquitetura da UFES e UFMG, Arte/Cidade e laaC(Instituto de Arquitetura Avançada da Catalunha/ Espanha), [...]”, no qual Campos (2004) participou da equipe de pesquisadores da UFES (CAMPOS, 2004, p. 213).

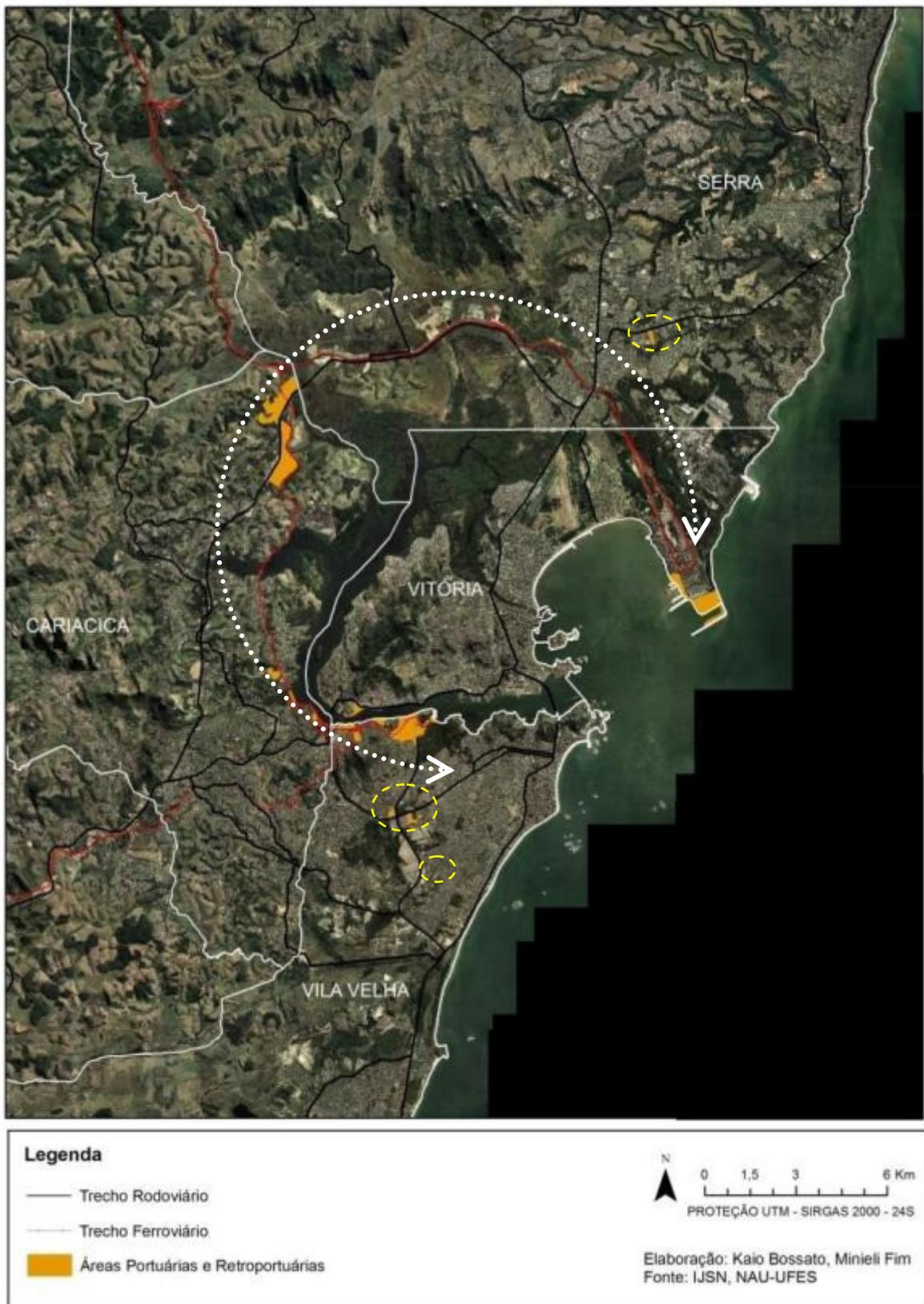


Figura 106: Mapa de interface de áreas portuárias e retroportuárias junto às redes rodoferroviárias conformando o arco metropolitano (linha pontilhada) na Grande Vitória. Observar que algumas áreas retroportuárias (tracejado amarelo) localizam-se fora da delimitação proposta para o arco.

Fonte: Elaborado pela autora junto a grupo de pesquisa do Nau-Ufes.

A ideia de conformação do arco metropolitano devido à concentração de atividades portuárias e retroportuárias, serviços logísticos e indústria em território situado entre os portos marítimos da região, com abrangência dos municípios de Vitória, Serra, Vila Velha e Cariacica, exemplifica o desenvolvimento portuário em escala regional, em outras palavras, o processo de regionalização do porto na Grande Vitória. Ainda na Figura 106, nota-se intensificação deste processo, visto a localização dispersa de atividades vinculadas ao comércio internacional, tal como os Redex, nas imediações da territorialidade proposta para o *arco*, confirmando a dispersão da territorialidade infraestrutural, a partir da expansão espacial de serviços logísticos como incremento ao desenvolvimento portuário local. Neste contexto, confirma-se

A alteração do conceito de porto, de simples interface física de deslocamento (embarque e desembarque de cargas e pessoas) para polo de atração de atividades econômicas por excelência multimodais, caracteriza atualmente o porto moderno como agente econômico, elo de cadeia logística e interface física (CAMPOS, 2004, p. 177).

Quanto às infraestruturas que conformam o *arco metropolitano* – vias, ferrovias e áreas logísticas - em concordância com Santos (2008) importa acentuar que apesar de se constituírem como elementos fixos, implicam em configuração espacial particular de uma área e não possuem autonomia de funcionamento. Na explanação do autor, “[...] o território é formado por frações funcionais diversas. Sua funcionalidade depende de demandas de vários níveis, desde o local até o mundial” (SANTOS, 2008, p. 96). Reafirma-se, portanto, que a formação do *arco metropolitano* e a dispersão de atividades logísticas pelo território, não são resultados somente de demandas locais, pelo contrário, valendo-se novamente de Santos (2008, p. 36), “[...] não se pode fazer uma interpretação válida dos sistemas locais na escala local”. Para Santos (2008), fatores de escala mundial respondem mais pelo surgimento dos subespaços produtivos que os fenômenos locais, tal como se processa com o setor portuário, cujas implicações no âmbito local, são decorrentes de dinâmicas externas.

Para formatar este subitem, além de observação *in loco*, em que se nota o incremento do território em estudo como área “infraestrutural e logística”, resultado de atuante atividade portuária, adicionalmente, a pesquisa contempla a identificação das principais indústrias e serviços da Grande Vitória, relacionados ao setor portuário. Como metodologia de identificação e caracterização dessa problemática, recorre-se ao mapeamento temático do território. O mapeamento explora interfaces

entre as principais empresas (setores industrial e serviços) e as áreas das atividades portuárias e retroportuárias (Figura 107). De início, procede-se ao levantamento das empresas, utilizando publicação do IEL-ES - Instituto Euvaldo Lodi - de 2013, com listagem das 200 maiores empresas do Espírito Santo, por tipo de setor, receita e outros atributos. A partir da pré-seleção das empresas por meio de critérios de localização e tipos relacionados à atividade portuária, se obtém o resultado de quatro categorias para o setor de serviços - 1. importação e exportação, 2. logística, 3. gestão de portos e 4. transportes (cargas) - e todas as empresas do setor industrial, à exceção da indústria imobiliária³¹ (Quadro 5).

EMPRESAS SETOR SERVIÇOS - IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO		
Classificação IEL - Ranking 200 maiores empresas (ES)	Empresa	Localização
6	Cisa Trading	Vitória (Escritório) Cariacica (Terceirizam Tegma)
7	Cotia	Cariacica Vitória (Escritório)
12	Columbia Trading	Cariacica
14	Trop	Vitória
18	Sertrading	Vitória
36	Mercocamp	Vitória
49	Full Comex	Vitória Serra (TIMS)
55	Clac	Serra
73	Quimetal	Serra Vitória (Escritório)
92	Tci Trading	Vitória (Escritório) Vila Velha (Terceirizam Hiper Export)
147	Santa Fé Trading	Vila Velha (Escritório) Serra (Terceirizam Serra Park)
188	Thork Trading	Vitória(Escritório) Vila Velha (Terceirizam TVV ou Hiper Export).
EMPRESAS SETOR SERVIÇOS – GESTÃO DE PORTOS E TERMINAIS		
Classificação IEL - Ranking 200 maiores empresas (ES)	Empresa	Localização
54	TVV	Vila Velha
68	CPVV	Vila Velha
82	Codesa	Vitória Vila Velha

³¹ De acordo com o IEL-ES (2013), as 200 maiores empresas na Grande Vitória, indistintamente de tipologias, estão distribuídas com seguinte quantitativo por municípios: Vitória – 69 empresas; Serra – 47 ; Cariacica – 15 ; Vila Velha – 15 e Viana – 7. Para levantamento deste estudo, conforme seleção por tipologias, as empresas são distribuídas em: Vitória – 14 empresas (9 importação e exportação, 1 gestão portos, 1 transporte e 3 indústrias); Serra – 19 empresas (4 importação e exportação, 3 gestão portos, 3 transportes, 9 indústrias) ; Vila Velha – 9 empresas (3 importação e exportação, 3 gestão portos, 3 indústrias) ; Cariacica – 7 empresas (3 importação e exportação, 3 logística, 1 transporte e 1 indústria) e Viana – 2 empresas (2 indústrias), conforme Figura 107.

EMPRESAS SETOR SERVIÇOS – LOGÍSTICA		
Classificação IEL - Ranking 200 maiores empresas (ES)	Empresa	Localização
110	Tegma	Cariacica
111	Terca	Cariacica
156	Silotec	Cariacica
EMPRESAS SETOR SERVIÇOS – TRANSPORTES (CARGAS)		
Classificação IEL - Ranking 200 maiores empresas (ES)	Empresa	Localização
19	Vix Logística	Vitória
42	Águia Branca	Cariacica
114	Jsl	Serra
117	Cheim Transportes	Serra
161	Braspres	Serra (Civit I)
SETOR INDUSTRIAL		
Classificação IEL - Ranking 200 Maiores Empresas (ES)	Empresa	Localização
1	Vale	Vitória Serra
3	Heringer	Viana
4	Arcelor Mittal Brasil	Vitória Serra
10	Garoto	Vila Velha
11	Tangará Foods	Vila Velha
23	Excim	Serra
31	Itabira Agroindustrial	Serra
34	Perfilados Rio Doce	Serra (Civit II)
45	Fortlev	Serra (Civit II)
53	Biancogrês	Serra (Civit II)
61	Concrevit	Serra Vila Cariacica Velha
62	Elkem	Serra (Civit I)
63	Real Café – Ind. Alim.	Viana
64	Buaiz Alimentos	Vitória

Quadro 5: Levantamento das maiores empresas (setor serviços e industrial) associadas aos portos da Grande Vitória.

Fonte: Anuário IEL 200 Maiores Empresas no Espírito Santo – 2013. Disponível em: <http://issuu.com/nexteditorial/docs/bloco1_200maiores_2013_montagem_bai>. Acesso em: 14 mai. 2014.

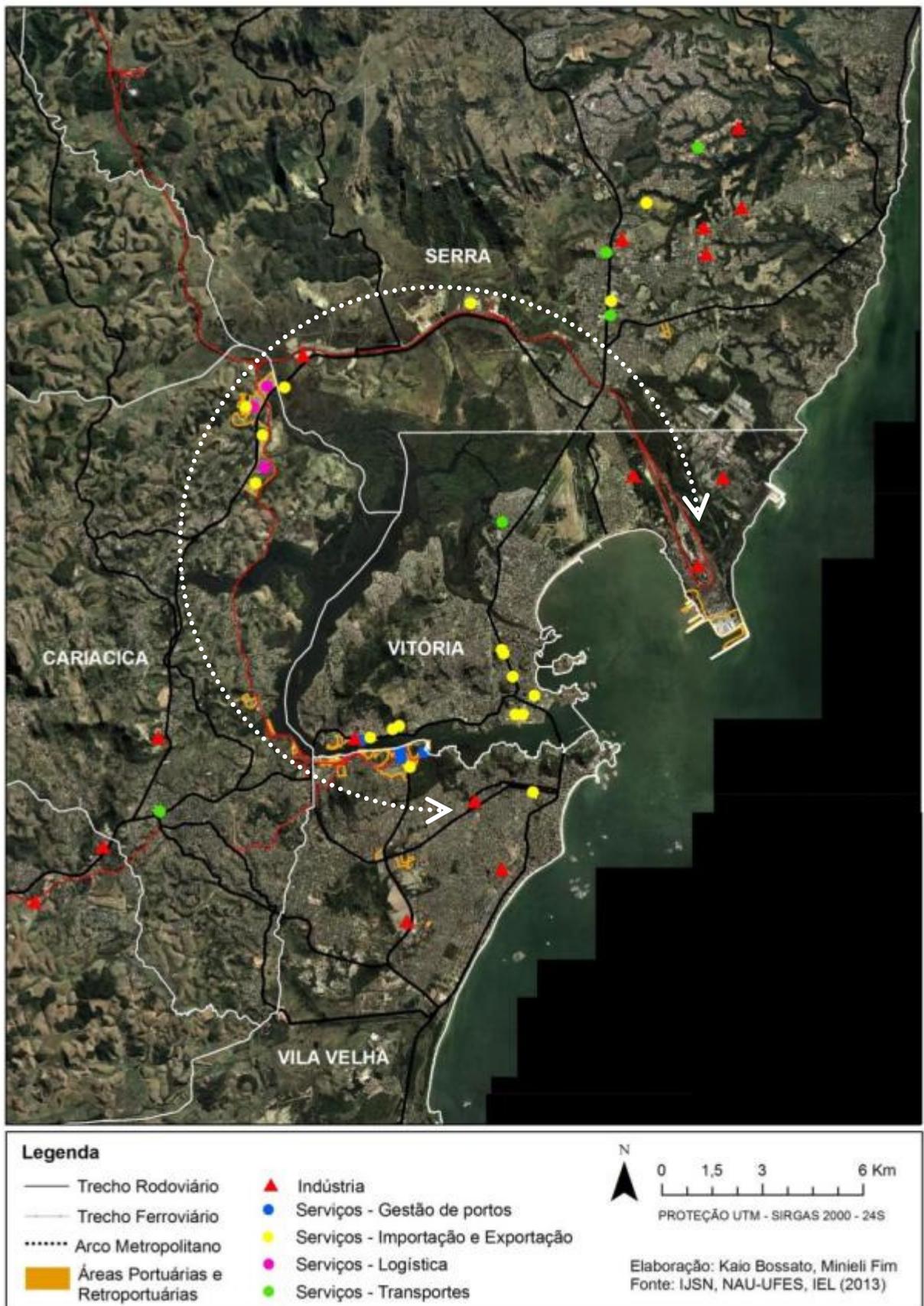


Figura 107: Mapa de interface entre as principais empresas (setor industrial e serviços) e áreas portuárias e retroportuárias da Grande Vitória.

Fonte: Elaborado pela autora e grupo de pesquisa Nau-Ufes, a partir de base de dados IEL (2013).

Nesta linha, conforme Figura 107, observa-se, notavelmente situação de proximidade entre a maioria das empresas mapeadas com as áreas portuárias e retroportuárias, as quais como polos atratores impulsionam em seu entorno a localização de serviços correlatos, sobretudo os de transporte e armazenamento de cargas. Quando distantes das áreas de porto, os empreendimentos são situados ao longo dos eixos viários consolidados, e em expansão, oportunizando a ligação das empresas com os terminais e as infraestruturas de transportes. Há, portanto, no espaço metropolitano, territórios onde redes de infraestruturas de inserção global, regional e local se sobrepõem, configurando novas relações sócio-espaciais, apontadas pelos níveis de impacto no território.

Sobre esta questão, atualmente, o setor infraestrutural afirma-se como um sistema dinâmico fortemente interventivo nas ações de transformação do território, de modo indissociável da estrutura urbana. Para Cohen³² (1987 apud BRANCO-TEIXEIRA, s/d), as infraestruturas são cada vez mais o esqueleto das estruturas urbanas contemporâneas, assegurando a chegada das cidades das infraestruturas, como resultado de interconexões de diversas naturezas infraestruturais. As estruturas urbanas estão, sob essa ótica, dependentes das interações de suas redes de infraestruturas, tomadas como uma liga de integração da sociedade contemporânea, alterando, sobretudo, os modos de vida cotidiana dos habitantes das cidades.

Neste contexto, Branco-Teixeira (s/d) argumenta que as dinâmicas das cidades se misturam com as das infraestruturas, na medida em que a rede infraestrutural vem sendo privatizada, gerando a emergência de novos espaços diferenciados no meio urbano. Acentua-se o desinvestimento em zonas urbanas de declínio em detrimento de outras, privando-as de infraestruturas agregadas de alto valor e diferencial. Em síntese, Branco-Teixeira (s/d) salienta que as redes de infraestruturas são um dos veículos que materializam a seleção e exclusão espacial urbana e metropolitana. Observa-se, portanto, que essa desigualdade espacial acompanha tendência do sistema econômico neoliberal, com aumento da participação privada na gestão tanto da cidade quanto das infraestruturas. Gradualmente a lógica do mercado se consolida em fator condicionante da complexa lógica de operatividade das redes

³² Jean-Louis Cohen in *Forme Urbaine et Discontinuité* (Colloque de CERISY, 1987) citado em Miguel Branco-Teixeira no artigo *A emergência de novas infra-estruturas urbanas e as desigualdades territoriais*. Lisboa: Associação Portuguesa de Planeadores do Território: appla.net serviço internet da appla, s.d.

infraestruturais, tornando indispensável repensar o papel dessas redes como instrumento estratégico de desenvolvimento e políticas territoriais metropolitanas e urbanas.

Retoma-se em âmbito empírico, a disposição territorial e tipológica das empresas na Grande Vitória (Figura 107), com destaque para concentração das companhias de importação e exportação na Capital, sobretudo escritórios, em modelo de centralização de serviços empresariais típico de cidades portuárias. Já em Vila Velha, há certa equivalência³³ entre as empresas levantadas e arrendatárias das áreas portuárias, referentes a empreendimentos de gestão de portos e serviços de importação e exportação. Em Cariacica, a aglomeração de serviços de importação e exportação e gestão de portos nas áreas das antigas EADIS (atuais Centros Logísticos Industriais Aduaneiros - CLIAs) retifica o perfil da região como polo logístico de apoio aos portos marítimos. Por fim, na Serra, o agrupamento de indústrias junto aos demais serviços evidenciam o incremento do polo industrial e logístico de suporte e o uso portuário, notadamente, no Centro Industrial Metropolitano de Vitória - Civit I e Civit II, onde se concentram a maioria das indústrias e serviços logísticos da região.

Em síntese, a localização das atividades industriais e de serviços desta cartografia (Figura 107) permite elucidar o recente processo de dispersão territorial do arco metropolitano, sinalizado na Figura 106, de modo particular, o observado no município da Serra e Vila Velha, com consolidação de polo logístico de serviços e indústrias, e transbordamento de atividades relacionadas ao setor portuário e retroportuário para além do arco. Contudo, evidentemente, a disseminação de serviços pelo território não é aleatória, pelo contrário, está em consonância com ações estratégicas de locação das empresas.

Sobre a formação de polos logísticos, Notteboom e Rodriguez (2005) explicam que em geral, empresas logísticas são criadas perto uma das outras, atraídas pelos mesmos fatores de localização, como proximidade dos mercados, disponibilidade de

³³ A equivalência locacional entre os serviços (importação e exportação, logística e gestão de portos) e as áreas portuárias e retroportuárias observadas na Figura 107, decorre do fato de uma determinada empresa terceirizar serviços nas localidades portuárias ou ser responsável pela área de porto ou retroporto.

meios de transporte e apoio intermodais. Para os autores, a concentração geográfica dessas empresas, por sua vez, cria sinergias e economias de escala que tornam o local escolhido ainda mais atraente e incentiva cada vez mais a aglomeração de empresas de distribuição em uma área específica. Nesta lógica, os custos do trabalho, da terra, a disponibilidade de área, o nível de congestionamento, o mercado de serviços, a produtividade e a política do governo estão entre os muitos fatores observados na polarização de sítios de logística (NOTTEBOOM; RODRIGUEZ, 2005). Por essas afirmativas, na área de estudo - Civit I e II, na Serra; BR-101 Contorno, em Cariacica e Serra; BR-101, na Serra; e Avenidas Carlos Lindenberg e Darly Santos, em Vila Velha - observa-se empiricamente, em maior ou menor escala, processo de concentração logística, apontado por Notteboom e Rodriguez (2005).

Neste contexto, apesar de não constar no estudo, destaca-se a situação de Viana, município limítrofe a Vila Velha e Cariacica, como importante área logística da Grande Vitória. Às margens da BR-262, neste município evidencia-se a presença de atividades relacionadas ao armazenamento de mercadorias, entre outras, afirmando a ampliação do território de apoio aos portos marítimos, mesmo em localidades que não possuem instalações portuárias ou retroportuárias de fato (Figura 108).



Figura 108: Galpões de armazenagem para locação às margens da BR-262, em Viana.

Fonte: Acervo autora.

Nesta linha, conforme metodologia, a questão *porto-indústrias e serviços* segue em análise com escala urbana aproximada nos recortes territoriais a seguir³⁴.

³⁴ Na análise dos recortes se identificam as empresas do levantamento anterior (Figura 107) a partir da numeração de classificação no ranking das 200 maiores do Estado do Espírito Santo do IEL (2013), conforme Quadro 5.

A) Recorte 1

Com intensa atividade portuária e retroportuária, o entorno do recorte 1, caracteriza-se por uma série de atividades industriais e serviços logísticos de apoio ao setor portuário. Nota-se ainda processo de dispersão de atividades logísticas para o interior do território, sobretudo, no município de Vila Velha (Figura 109).

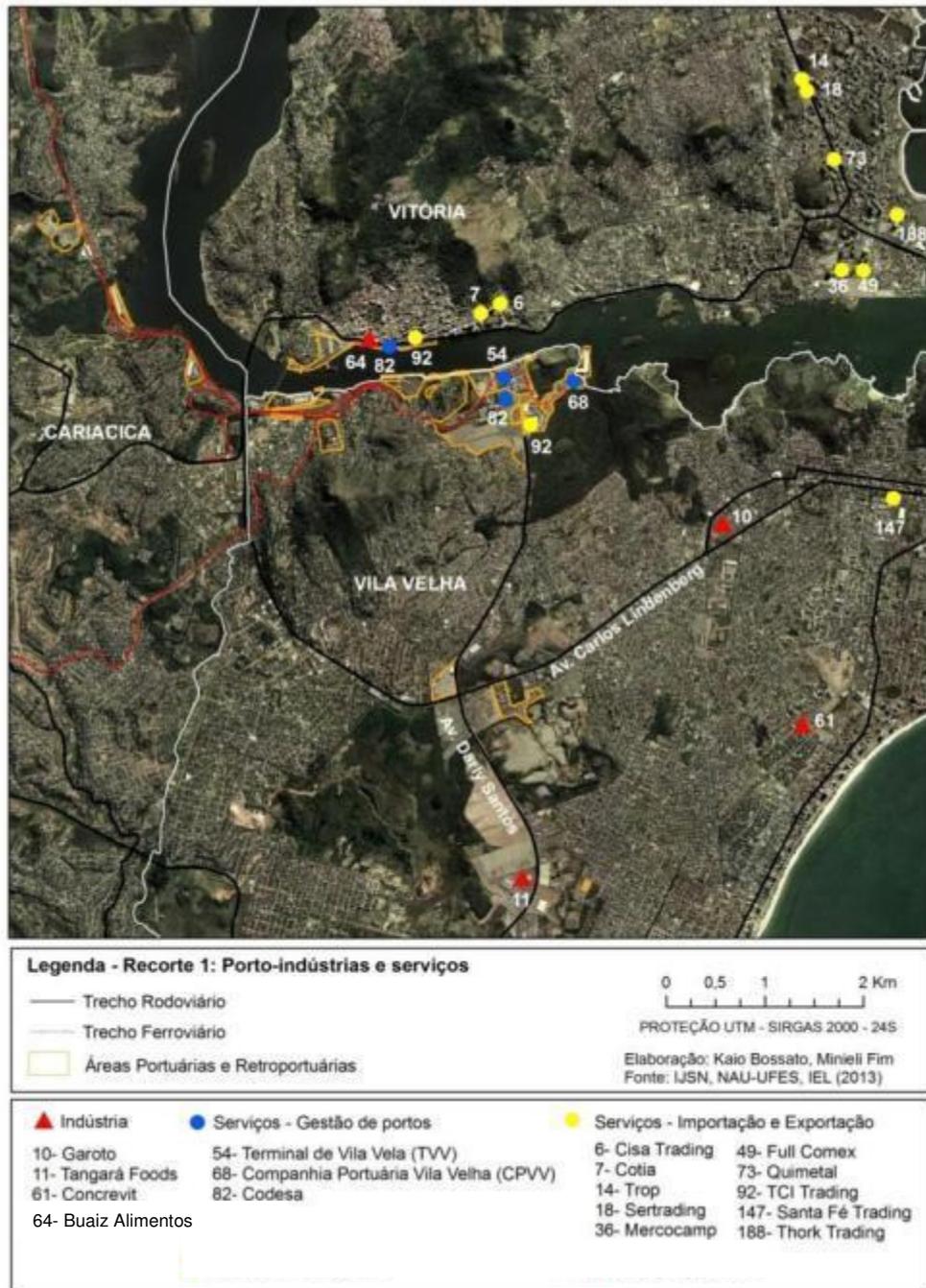


Figura 109: Recorte 1- porto-indústrias e serviços, com classificação segundo IEL (2013).

Fonte: Elaborado pela autora e grupo de pesquisa Nau-Ufes, a partir de base de dados IEL (2013).

Adicionalmente, para além das empresas listadas na Figura 109, destacam-se empreendimentos de menor porte - situados, principalmente, ao longo de avenidas com acesso facilitado às áreas de porto - que em conjunto, são significativos para a conformação e o funcionamento do território como polo logístico.

Em **Vitória**, confirma-se o papel do porto como infraestrutura de atração logística empresarial, a partir da situação de serviços de importação e exportação próximos ao Cais Comercial do Porto de Vitória (Figuras 109 e 110). Na capital, contundentemente, nota-se concentração de empreendimentos dessa tipologia - sobretudo, comércio exterior e serviços de importação e exportação - no Centro, como também em localidades mais distantes, ao longo da Avenida Nossa Senhora da Penha e no bairro Enseada do Suá, consolidadas como áreas de negócios (Figura 109).

Sobre a relação de Vitória com atividades logísticas e industriais como demanda do desenvolvimento portuário, pontua-se no Cais Comercial, além de empresas de importação e exportação, a localização da companhia Flexibrás, que opera como indústria de tubos flexíveis para a exploração de petróleo e gás. Com o armazenamento da produção em carretéis de grande porte, que se destacam na paisagem da capital e obstruem visualmente os elementos naturais de Vila Velha e a Baía de Vitória, entende-se que o funcionamento de um empreendimento desta tipologia em um centro histórico, exemplifica, de modo singular, o uso produtivo do território a despeito de sérios impactos, sobretudo, de ordem sociocultural, diante do intenso contraste dessas estruturas na paisagem local de origem colonial (Figura 110).



Figura 110: (A) Carretéis para armazenamento de tubos flexíveis da empresa Flexibrás, no Cais Comercial do Porto de Vitória, em Vitória. Observar obstrução visual nos elementos naturais de Vila Velha; (B) Edifícios comerciais no centro de Vitória, abrigando serviços de importação e exportação.

Fonte: Imagens adaptadas do Google Earth e Google View. Acesso em: 30 set. 2014.

Nesta linha, o município de **Vila Velha**, atua como significativo suporte operacional aos portos marítimos da Grande Vitória. Nas proximidades das áreas portuárias e retroportuárias do município e, sobretudo, ao longo de suas principais vias - Avenida Carlos Lindenberg, Rodovia Darly Santos e Avenida Capuaba, com acesso facilitado aos terminais portuários - observa-se, notadamente, a presença de serviços de armazenamento de cargas, de transporte e algumas indústrias.

Nestas localidades, ao sul do recorte territorial, constam ainda três recintos retroportuários, os denominados Redex, a saber: MSC Mediterranean Logística, Interport Transportes e Serviços Intermodais e Flexibrás Tubos Flexíveis. Os Redex MSC e Interport possuem fácil acesso ao Complexo Portuário de Capuaba e ocupam áreas significativas do tecido urbano (Figura 111). Na vizinhança dos

recintos, às margens da Rodovia Carlos Lindenberg e da Rodovia Darly Santos, encontram-se serviços relacionados à armazenagem, distribuição, transporte, comércio atacadista, além de algumas indústrias (Figura 111).



Figura 111: (C) Centro de distribuição e logística no entorno do Redex MSC, na Av. Capuaba, em Vila Velha; (D) Galpão de distribuição de mercadorias nas imediações do Redex Interport, na Av. Carlos Lindenberg, em Vila Velha.

Fonte: Imagens adaptadas do Google Earth e Google Earth Street View. Acesso em: 30 set. 2014.

Em lote de esquina, o Redex MSC evidencia-se na paisagem do entorno. As extensas pilhas de contêineres revelam intenso uso do território como extensão de atividades portuárias (Figura 112). Já o Redex Interport, ao fundo do lote, tem percepção reduzida (Figura 113).



Figura 112: Vista para pilhas de contêineres do Redex MSC Mediterranean Logística.

Fonte: Imagem do software Google Earth Street View. Acesso em: 8 ago. 2014.



Figura 113: Vista para o Redex Interport (ao fundo, à direita da imagem).

Fonte: Imagem do software Google Earth Street View. Acesso em: 8 ago. 2014.

O Redex da Flexibrás trata-se de área de menor porte, aos moldes de galpões de armazenagem (Figura 115). Apesar de localizar-se em rua local, possui acesso facilitado aos terminais marítimos do município, pela Rodovia Darly Santos. Em seu entorno, prevalecem atividades de armazenagem, industriais e ainda muitos terrenos vazios, que podem vir a ser ocupados por essas atividades, visto a tendência de ocupação característica da Rodovia (Figura 114).



Figura 114: (E) Terreno com contêineres próximo à Rodovia Darly Santos e ao Redex Flexibrás; (F) Galpões de armazenagem na Rodovia Darly, em Vila Velha.

Fonte: Imagens adaptadas do Google Earth e Google Earth Street View. Acesso em: 30 set. 2014.



Figura 115: Vista para o Redex Flexibrás Tubos Flexíveis, (à esquerda da imagem).

Fonte: Imagem do software Google Earth Street View. Acesso em: 8 ago. 2014.

Pelo exposto, em Vila Velha, às margens das vias com conexão favorável às áreas portuárias, é nítido processo de conformação de polo logístico em atendimento à atividade portuária local. Empiricamente, se retifica a atuação do município, no âmbito econômico da Grande Vitória, sobretudo, a partir do sistema de expedição e recebimento de mercadorias dos portos da região, conforme apontado por Mendonça et al. (2012). Nota-se ainda, que a presença de amplas áreas desocupadas nas imediações dos eixos viários indicados, sinaliza possibilidade de expansão do setor logístico no município.

Como visto, a partir da localização dos Redex entre outras atividades retroportuárias, de forma dispersa pelo interior do território, pode-se constatar que esses recintos contribuem para expansão da paisagem tipicamente portuária, evidenciada pela figura do contêiner. Os terminais de contêineres situados no meio urbano ou em áreas de expansão caracterizam o perfil produtivo da Grande Vitória, por outro lado, intensificam conflitos no tráfego local, frente ao fluxo contínuo de mercadorias em circulação no território, por meio de comboios de caminhões de carga pesada.

Em complemento, a localização desses empreendimentos para além do *arco metropolitano* no município de Vila Velha corrobora entendimento do processo de descentralização das implicações logísticas da atividade portuária pelo território.

Já em **Cariacica**, nota-se que a maioria das áreas logísticas assim como, os Redex, insere-se na área de abrangência do *arco metropolitano*, às imediações da Avenida Vale do Rio Doce e da linha férrea. Nesta localidade, além dos recintos retroportuários, evidenciam-se outros serviços de logística, como terminais de cargas e área operacional da empresa Vale, denominada Porto Velho, confirmando o perfil logístico do território atuante em atendimento aos portos marítimos (Figura 116).



Figura 116: (G) Vista frontal para amplo terminal de cargas gerais, em Cariacica; (H) Área logística da empresa Vale, próxima aos Redex Tora e Multilift, em Cariacica.

Fonte: Imagens adaptadas do Google Earth e Google Earth Street View. Acesso em: 30 set. 2014.

B) Recorte 2

Neste recorte territorial, destaca-se a posição do município da **Serra**, configurando-se como extenso polo logístico-industrial de suporte à atividade portuária local. Já em **Vitória**, as implicações da questão resumem-se ao Complexo Portuário de Tubarão, o porto-indústria, que impulsiona em seu entorno, principalmente na Serra, serviços logísticos e industriais correlatos (Figura 117).

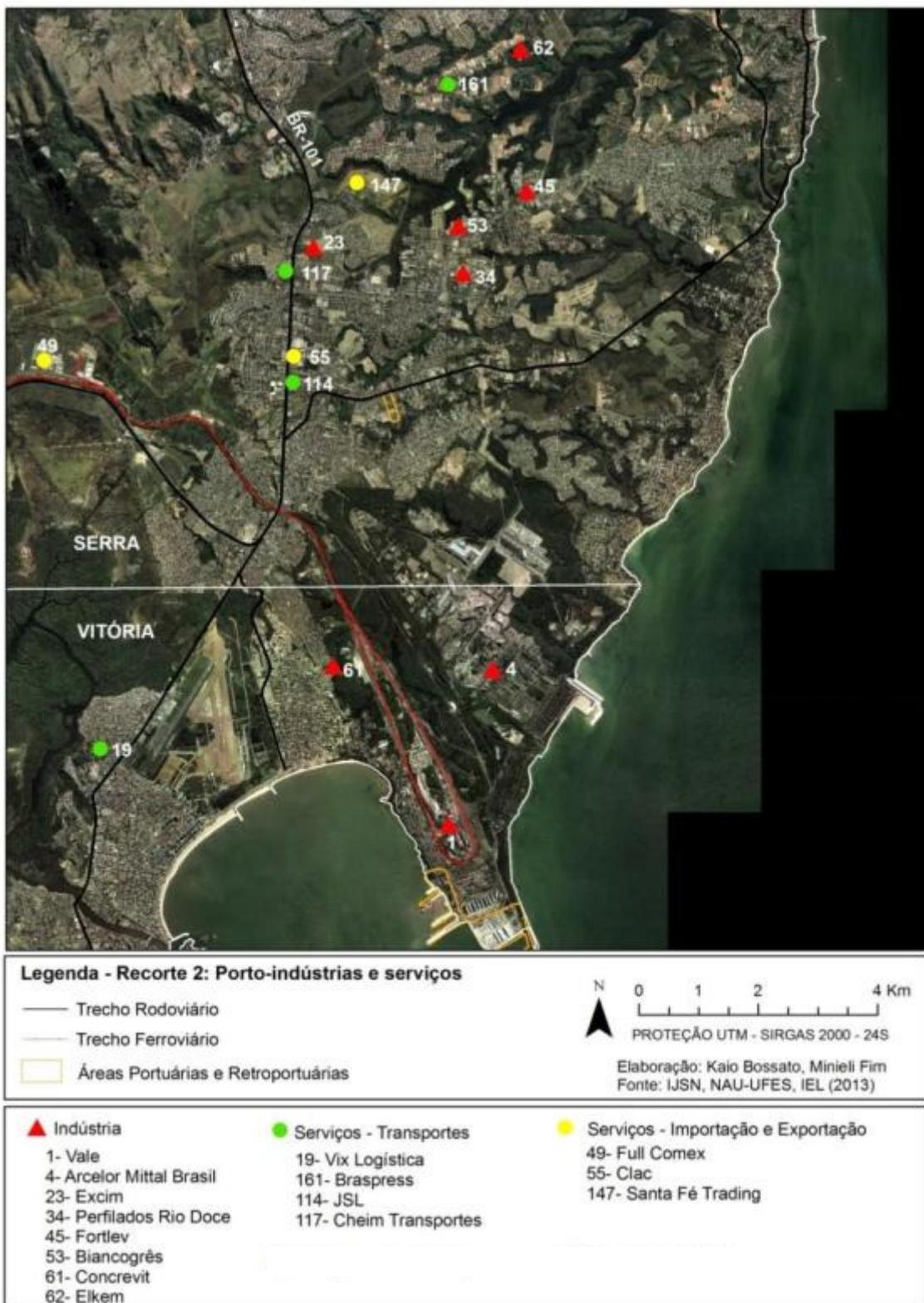


Figura 117: Recorte 2- porto-indústrias e serviços, com classificação segundo IEL (2013).

Fonte: Elaborado pela autora e grupo de pesquisa Nau-Ufes, a partir de base de dados IEL (2013).

Por uma visão estendida do recorte, ao norte do Complexo Portuário de Tubarão, na **Serra** é nítida a aglomeração de indústrias e de serviços, principalmente, nos bairros

Civit I e II (Figura 117). Em geral, no contexto econômico metropolitano, a Serra contempla o maior parque industrial (quantitativamente, mas não em volume e em faturamento) do Estado. No entanto, além de produção industrial, o município comporta ainda uma gama de empresas de exportação e importação, articuladas a rede de armazenagem e distribuição de mercadorias, como suporte e demanda à atividade portuária local (MENDONÇA et al., 2012). Além dos empreendimentos de grande porte apontados na cartografia anterior, sinaliza-se a presença de outros serviços de menor porte, ao longo de vias consolidadas, que junto às empresas mapeadas, conformam o perfil logístico-industrial do município.

Ao longo da BR-101, rodovia que intercepta a malha urbana do município, destaca-se intensa ocupação por atividades logísticas e também comerciais (Figura 118).

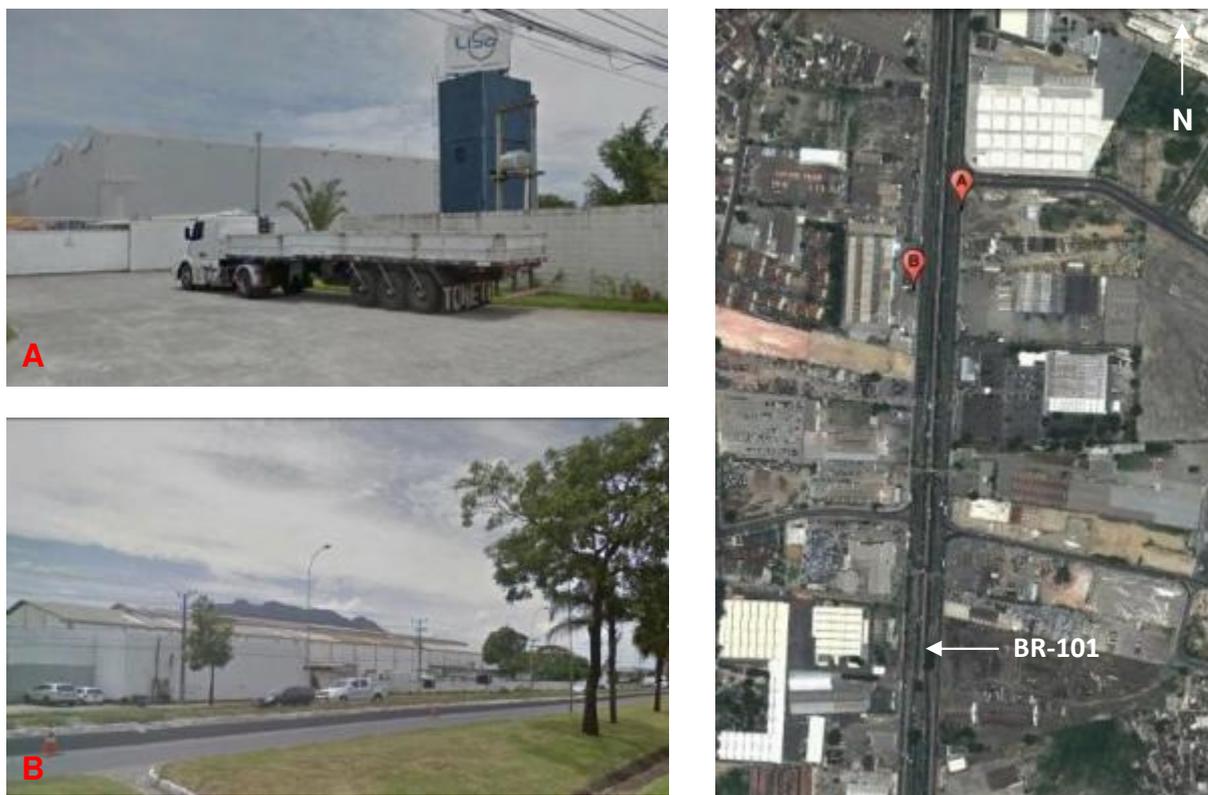


Figura 118: (A, B) Galpões de atividades logísticas às margens da BR-101, na Serra. Observar na imagem aérea, ocupação urbana ao longo da via caracterizada por grandes armazéns.

Fonte: Imagens adaptadas do Google Earth e Google Earth Street View. Acesso em: 30 set. 2014.

Em continuidade, ao norte do Complexo Portuário de Tubarão, às margens da Rodovia ES-010, além da implantação do Redex da empresa Cafeco Armazéns Gerais, são características atividades logísticas de armazenagem e transporte, que contribuem para a designação logística do município (Figuras 119 e 120).



Figura 119: (C) Galpões de atividades logísticas, às margens da Av. Brasil, próximo ao Complexo Portuário de Tubarão, na Serra; (D) Áreas de armazenagem nas imediações da Rod. ES-010, próximas ao Redex Cafeco Armazéns Gerais, na Serra.

Fonte: Imagens adaptadas do Google Earth e Google Earth Street View. Acesso em: 30 set. 2014.



Figura 120: Vista para o Redex Cafeco Armazéns Gerais.

Fonte: Imagem do software Google Earth Street View. Acesso em: 8 ago. 2014

Diante desta realidade, vale ressaltar que a caracterização do município da Serra como importante área de infraestrutura logística deve-se, sobretudo, a ocupação inicial da região. A construção do Porto de Tubarão, no final dos anos 1960; a implantação das usinas de pelotização da CVRD (Companhia Vale do Rio Doce), no início da década de 1970; o início das obras da CST (Companhia Siderúrgica de Tubarão), em 1977, e a inauguração do Centro Industrial Metropolitano de Vitória,

Civit I em 1974 e Civit II, em 1979, induziram a intensificação da atividade industrial e logística no município (AGENDA 21 SERRA; CAMPOS, 2004). A partir dessas iniciativas, indústrias e serviços de armazenamento e logística tiveram lugar específico no município, nos Civit I e II (Figuras 121 e 122) e no Tims (Terminal Intermodal da Serra), localidades consolidadas pelo caráter logístico (AGENDA 21 SERRA). Contudo, nota-se ocupação crítica do setor produtivo em relação à qualidade do espaço urbano. Observa-se notadamente, no Civit I e II na Serra, ocupações de grandes glebas, em contraste com áreas ambientais, como massas de vegetação e recursos hídricos (Figuras 121 e 122).

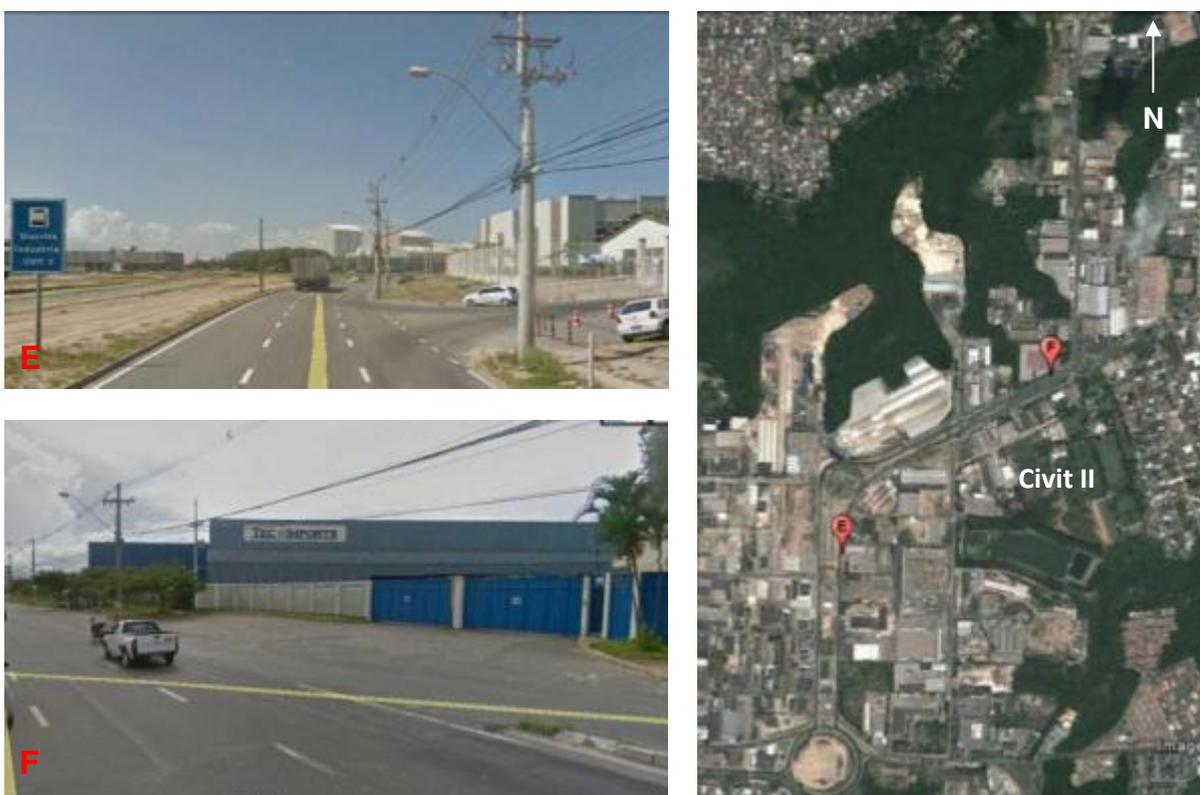


Figura 121: (E, F) Galpões de atividades logísticas no Civit II, na Serra. Observar o predomínio de galpões, como tipologia construtiva de ocupação da área.

Fonte: Imagens adaptadas do Google Earth e Google Earth Street View. Acesso em: 30 set. 2014.

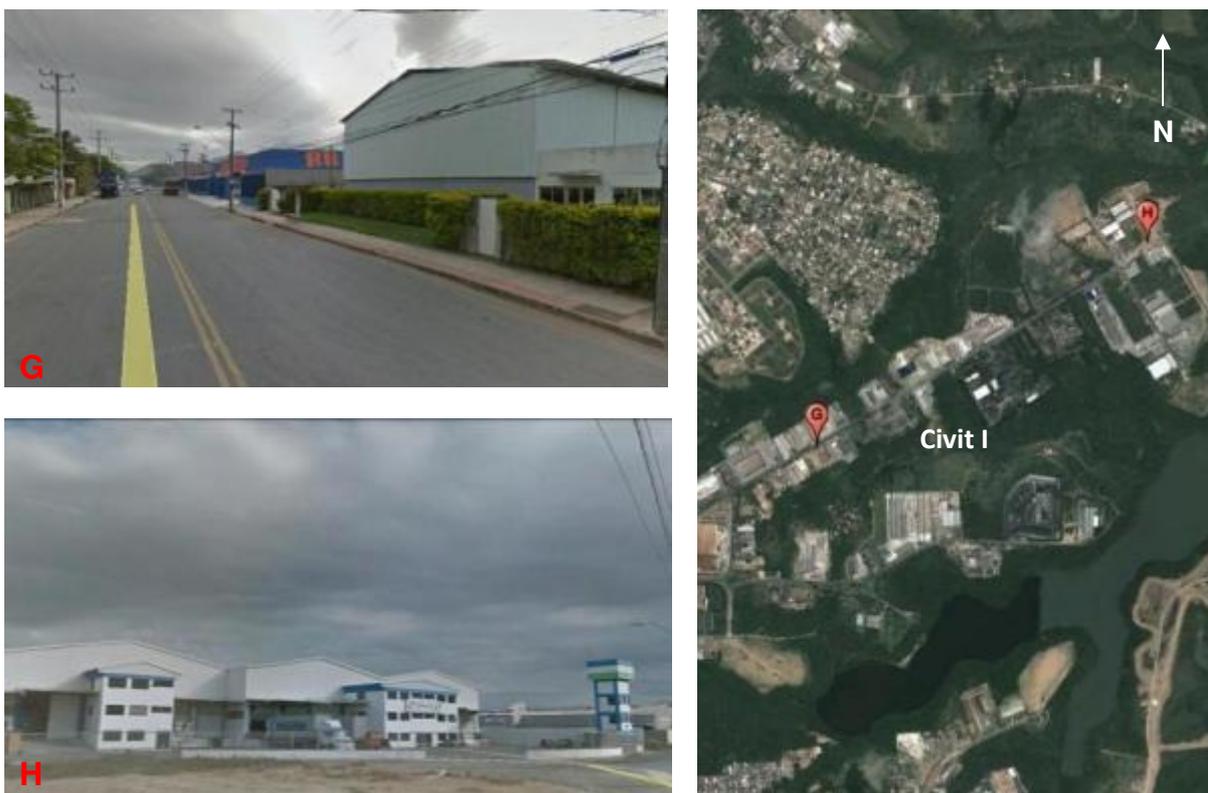


Figura 122: (G, H) Galpões de atividades logísticas no Civit I, na Serra.

Fonte: Imagens adaptadas do Google Earth e Google Earth Street View. Acesso em: 30 set. 2014.

Como síntese à conjuntura exposta, confirma-se, a partir do município da Serra, a expansão do *arco metropolitano* como territorialidade infraestrutural da Grande Vitória. Nesse sentido, por uma visão urbanística, observa-se que a intensificação de ocupação logística do território, em consonância, reverbera-se na caracterização produtiva da paisagem da região, marcada, sobretudo, nas localidades apontadas, pela tipologia construtiva de grandes galpões.

C) Recorte 3

Em análise ao eixo temático *porto - indústrias e serviços: a expansão do território logístico*, entende-se que a dimensão territorial deste recorte, junto às áreas das proximidades, em geral, materializa as implicações logísticas da atividade portuária no território, a partir de urbanização dispersa, para além da frente marítima.

De imediato, destaca-se a aglomeração de serviços de logística e importação e exportação no município de Cariacica, representados pelos Clias (antigas Eadis)

(Figura 123), os quais segundo ordem de grandeza enquadram-se entre as 200 maiores empresas do Espírito Santo.

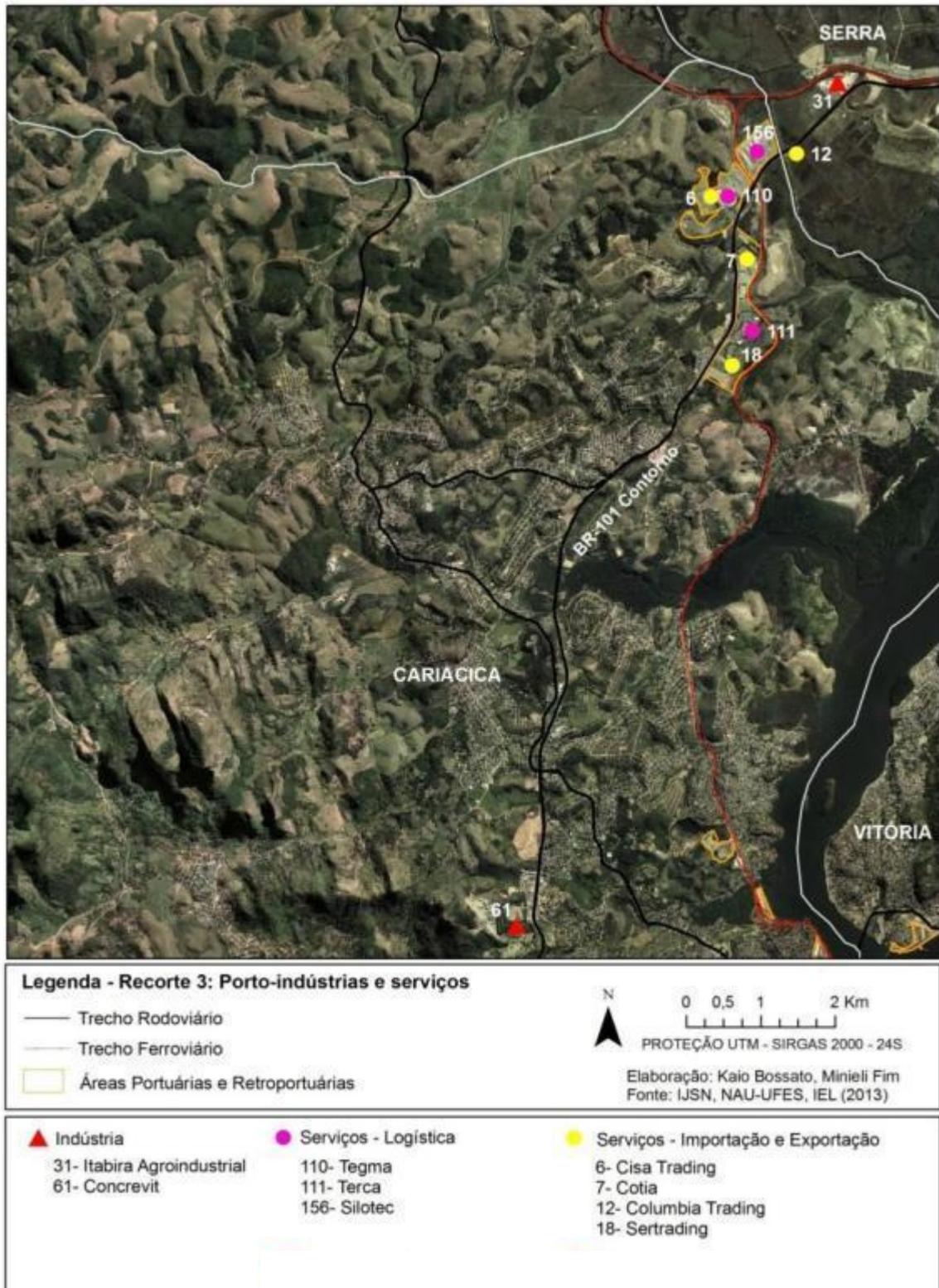


Figura 123: Recorte 3- porto-indústrias e serviços, com classificação segundo IEL (2013).

Fonte: Elaborado pela autora e grupo de pesquisa Nau-Ufes, a partir de base de dados IEL (2013).

As áreas imediatas à BR-101 Contorno, nos municípios de Cariacica e Serra, referem-se a ocupação com predomínio de serviços logísticos e atividades industriais, como incremento às atividades portuárias da Grande Vitória.

Deste modo, além dos empreendimentos listados pelo IEL (2013), serviços de menor porte, associados a empresas maiores, exemplificam a amplitude do setor logístico no território em toda a extensão da BR-101 Contorno.

No município da **Serra**, ao longo da BR-101 Contorno, assinala-se o Terminal Intermodal da Serra (Tims), extenso condomínio logístico privado com ampla cadeia de serviços - unidades industriais e logísticas, centros de distribuição, terminais de cargas, entrepostos comerciais e empresas de prestação de serviços - a partir da disponibilidade de benefícios fiscais e de integração entre modais de transportes (rodoviários, ferroviários, marítimos e aéreos). Ainda na Serra, nas proximidades do Tims constam outros serviços de suporte logístico, sobretudo, empresas transportadoras e atividades de armazenagem (Figura 124).



Figura 124: (A) Transportadora de caminhões às margens da BR-101 Contorno, na Serra; (B) Vista para empreendimentos do Tims, de via interna, paralela às margens da BR-101 Contorno, na Serra.

Fonte: Imagens adaptadas do Google Earth e Google Earth Street View. Acesso em: 8 out. 2014.

Neste contexto, nota-se ainda que áreas logísticas de grande porte, como os Clias e o Tims funcionam como polos atratores para a instalação de demais atividades do setor logístico e industrial em suas imediações, conforme apontado por Nottebom e Rodrigué (2005). Deste modo, diante da ampla disponibilidade de áreas desocupadas no local, indica-se a tendência de intensificação do uso do solo da região para esses fins, acentuando a caracterização logística do local (Figura 125). Por outro lado, nos espaços vazios ao longo da BR 101 Contorno, reitera-se processo de diversificação de usos, principalmente, a partir da implantação do Condomínio Residencial Alphaville Jacuhy, no entorno das áreas produtivas, implicando em dispersão urbana pelo território (Figura 125).



Figura 125: (C) Vista para empreendimento de armazenagem, às margens da BR-101 Contorno, Serra; (D) Vista para empreendimentos logísticos, em cota baixa, às margens da BR-101 Contorno, Serra.

Fonte: Imagens adaptadas do Google Earth e Google Earth Street View. Acesso em: 8 out. 2014.

Nesta conjuntura, tal como na Serra, evidencia-se significativa atuação logístico-infraestrutural do município de **Cariacica** como incremento ao setor portuário da Grande Vitória. Com importante sistema viário e ferroviário - BR-101 Contorno e Estrada de Ferro Vitória Minas, principais corredores de escoamento da produção da região - além de ampla rede de armazenagem e distribuição de mercadorias, sobretudo, os Clias (antigas Eadis, primeiros portos secos da região), o município de Cariacica apresenta-se relevante para o sistema produtivo portuário da Grande Vitória. Neste âmbito, o território deste município segue amplamente ocupado e moldado por extensas áreas de atividades logísticas, que a partir de urbanização dispersa, alteram a paisagem local com perfil tipicamente rural (Figura 126).



Figura 126: (E) Vista para Clia Silotec, (à direita da imagem), e vista para parte do pátio de armazenagem do Clia Tegma, (à esquerda), às margens da BR-101 Contorno, Cariacica; (F) Vista para entrada do Clia Terca, às margens da BR-101 Contorno, Cariacica. Observar na imagem aérea ampla ocupação de atividades logísticas no município.

Fonte: Imagens adaptadas do Google Earth e Google Earth Street View. Acesso em: 8 out. 2014. (F) Acervo autora.

Em prosseguimento, ao sul dos Clias, às margens da BR-101 Contorno é contínua a ocupação do setor logístico, como centros de distribuição e de armazenamento de mercadorias, além de infraestruturas vinculadas ao transporte de cargas (Figura 127). Neste trecho, nota-se ainda ocupação urbana residencial mais intensa que nas demais áreas do recorte, as quais convivem com os conflitos diários das atividades do setor produtivo – intenso tráfego, precárias condições de mobilidade urbana, supressão de áreas verdes, entre outros.



Figura 127: (G) Centro de distribuição da empresa Coca Cola, às margens da BR-101 Contorno, Cariacica; (H) Vista para uma série de galpões logísticos, às margens da BR-101 Contorno, Cariacica.

Fonte: Imagens adaptadas do Google Earth e Google Earth Street View. Acesso em: 8 out. 2014.

Em resumo, em Cariacica, neste recorte territorial predomina o uso do solo pelo setor logístico, sobretudo, ao redor da BR-101 Contorno. Neste sentido, Campos (2004) retifica a posição do município como polo de atividades de comércio e de serviços retroportuários, vinculado ao sistema de transportes de mercadorias e articulado pelos terminais de carga e unidades de armazenagem da região, visto que

No passado, o sistema de transporte de cargas e as atividades portuárias intervieram na configuração urbana da Grande Vitória e determinaram o comércio exterior como a principal via de crescimento econômico do Estado. Atualmente, o município de Cariacica propriamente, sob essa mesma ótica, configura-se como significativa área de tendência para atração e direcionamento de investimentos voltados para as atividades retroportuárias (CAMPOS, 2004, p. 195).

Como síntese ao processo de conformação logística, Campos (2004) indica que além das Eadis em Cariacica (atuais Clias), a implantação do Terminal Industrial e Multimodal da Serra (Tims), salienta a configuração do dinâmico eixo de infraestrutura de transporte multimodal, às margens da BR-101 Contorno. Contudo, por outro lado, nota-se que

A mesma dinâmica econômica gerada pela movimentação desse complexo portuário impulsiona a geração de distorções de outras ordens – urbana e social – fortemente visíveis na configuração física e ocupação territorial de Cariacica, resultando no agravamento da pobreza urbana, na progressiva queda das condições de urbanidade, no aumento da violência e das situações de tensão social (CAMPOS, 2004, p. 199).

Para esta questão, Mendonça et al.(2012) também aponta a contradição do município de Cariacica, que apesar de sua importante articulação econômica no sistema produtivo regional, ainda constitui-se no município mais pobre da Grande Vitória, como já sinalizado anteriormente.

Neste contexto, apesar dos empreendimentos logísticos da Grande Vitória, corresponderem a atividades de alto potencial econômico a serviço do funcionamento da macroescala global, como apontado por Campos (2004), a nível local, apresentam conflitos com o meio urbano, a partir de ocupação descontínua e fragmentada. A ocupação do setor logístico intercala-se por ocupação residencial, de típica pobreza urbana, principalmente, nos municípios de Cariacica e Vila Velha.

Em linhas gerais, quanto à designação logístico-portuária do território da Grande Vitória, tem-se que “[...] o sistema de infra-estrutura urbano-portuária existente e a logística de transporte de cargas [mantêm-se] como vetores estratégicos permanentes de sua ocupação” (CAMPOS, 2004, p. 147). Nesta dinâmica, a partir

da consolidação e da expansão logística do território local - Recorte 1: ao longo das Avenidas Carlos Linbemberg e Rodovia Darly Santos, Vila Velha; Recorte 2: Civit I e II, e às margens da BR 101 na Serra; Recorte 3: imediações BR-101 Contorno, Serra e Cariacica - é preciso considerar que o intenso uso de tais áreas por atividades logísticas de apoio aos portos marítimos, além de implicar em extensa ocupação que modela a configuração territorial do lugar, contribui para a construção de uma paisagem, notadamente produtiva, que revela a especialização do território.

Sobre a transformação territorial pelas etapas do processo produtivo, Santos (2008, p. 82) retifica que como lócus da produção “[...] o território tem de ser adequado ao uso procurado e a produtividade do processo produtivo depende, em grande parte, dessa adequação” (SANTOS, 2008, p. 82), o que causa, em consequência, conflitos territoriais e paisagísticos de diversas ordens.

Por fim, neste eixo temático, pode se entender que os Civits, Eadis (Clias), assim como o Complexo Portuário de Tubarão, conformam-se como enclaves territoriais, que segundo a visão de Santos (2008)

[...] representam a inserção de modos de produção concretos, caracterizados por uma alta densidade de capital, em ‘áreas’ vazias, ‘semivazias’, e para a realização de atividades agrícolas ou minerais cujo produto não é destinado ao consumo local. Mas também há enclaves industriais e que podem estar situados nas vizinhanças ou nas proximidades de uma grande cidade e trabalham segundo níveis técnicos, organizacionais e de capital específico, sem precisamente manter com a cidade laços técnicos e orgânicos mais estreitos, afora uma demanda limitada de insumos e de mão-de-obra (SANTOS, 2008, p. 94).

Nesta linha, a partir da afirmativa de Santos (2008), que julga essencial um espaço, diga-se território, como instância de formação social, imbricado com questões econômicas, políticas e culturais, corrobora-se que a conformação espacial não pode ser entendida como fenômeno isolado, nem ser agenciado isoladamente pelos interesses de apenas um setor, tal como o econômico e o político. Em conclusão, com base neste subsídio teórico e pelo estudo empírico demonstrado, confirma-se a influência do setor econômico portuário, industrial e infraestrutural, de modo contínuo, na configuração espacial da Grande Vitória, sobretudo, no estágio atual, a partir da expansão de subespaços produtivos pelo território, que se reverberam nos conflitos sócio-espaciais e na paisagem local.

3.2 Porto - espaços naturais: atributos urbano-ambientais e perceptivos

A questão temática porto-espaços naturais refere-se à análise urbanística da relação de proximidade entre atividades portuárias e áreas de preservação ambiental ou de interesse de preservação, as quais como categorias de *espaços livres*, apresentam-se suscetíveis ao processo de ocupação urbana e produtiva. Neste estudo, busca-se verificar, por cartografias e iconografias, o conflito urbano-ambiental entre cidade e porto.

Como metodologia, elabora-se cartografia dos espaços naturais protegidos³⁵ da Grande Vitória associados às áreas portuárias. Em seguida, nos recortes territoriais identificam-se as áreas ambientais protegidas, indicando a situação de proteção a que estão submetidas, instituídas ou não como Unidade de Conservação³⁶. Nesta lógica, os espaços naturais protegidos, com graus de interferências com áreas portuárias, são detalhados, a partir de aspectos relativos à sua ocupação, conservação, valor cênico, além dos conflitos em sua dimensão perceptiva. Em alguns casos, se utiliza da comparação entre imagens antecedentes e atuais, com fins de verificação das intervenções da atividade portuária nos elementos naturais.

Na Grande Vitória, a significativa situação de proximidade entre áreas portuárias e ambientais (Figura 128) indica o contínuo risco de descaracterização físico e visual dos elementos naturais em função da ocupação do setor produtivo, sobretudo, diante de legislações falhas ou flexíveis às lógicas econômicas.

³⁵ Neste trabalho como espaços naturais protegidos classificam-se todos os Parques Municipais e Estaduais, APAs, APPs, Estações Ecológicas e Áreas Verdes da Grande Vitória. Para elaboração das cartografias dos espaços naturais protegidos utiliza-se base de dados disponibilizada pelo Instituto Estadual de Meio Ambiente (IEMA).

³⁶ O SNUC (Sistema Nacional de Unidades de Conservação) define o termo unidade de conservação como “espaço territorial e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituído pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, aos quais se aplicam garantias adequadas de proteção” (BRASIL, Lei Federal n. 9.985, Art. 2º, I, 2000). As unidades de conservação do SNUC dividem-se em dois grupos, com características específicas: Unidades de Proteção Integral e Unidades de Uso Sustentável. O objetivo das Unidades de Proteção Integral é preservar a natureza, sendo admitido apenas o uso indireto dos seus recursos naturais. Já Unidades de Uso Sustentável visam compatibilizar a conservação da natureza com o uso sustentável de parcela dos seus recursos naturais. O grupo das Unidades de Proteção Integral é composto pelas seguintes categorias de unidade de conservação: Estação Ecológica; Reserva Biológica; Parque Nacional; Monumento Natural e Refúgio de Vida Silvestre. Já o grupo das Unidades de Uso Sustentável corresponde às seguintes categorias: Área de Proteção Ambiental; Área de Relevante Interesse Ecológico; Floresta Nacional; Reserva Extrativista; Reserva de Fauna; Reserva de Desenvolvimento Sustentável; e Reserva Particular do Patrimônio Natural (BRASIL, Lei Federal n. 9.985, Art. 7º, Art. 8º e Art. 14º, III, 2000).

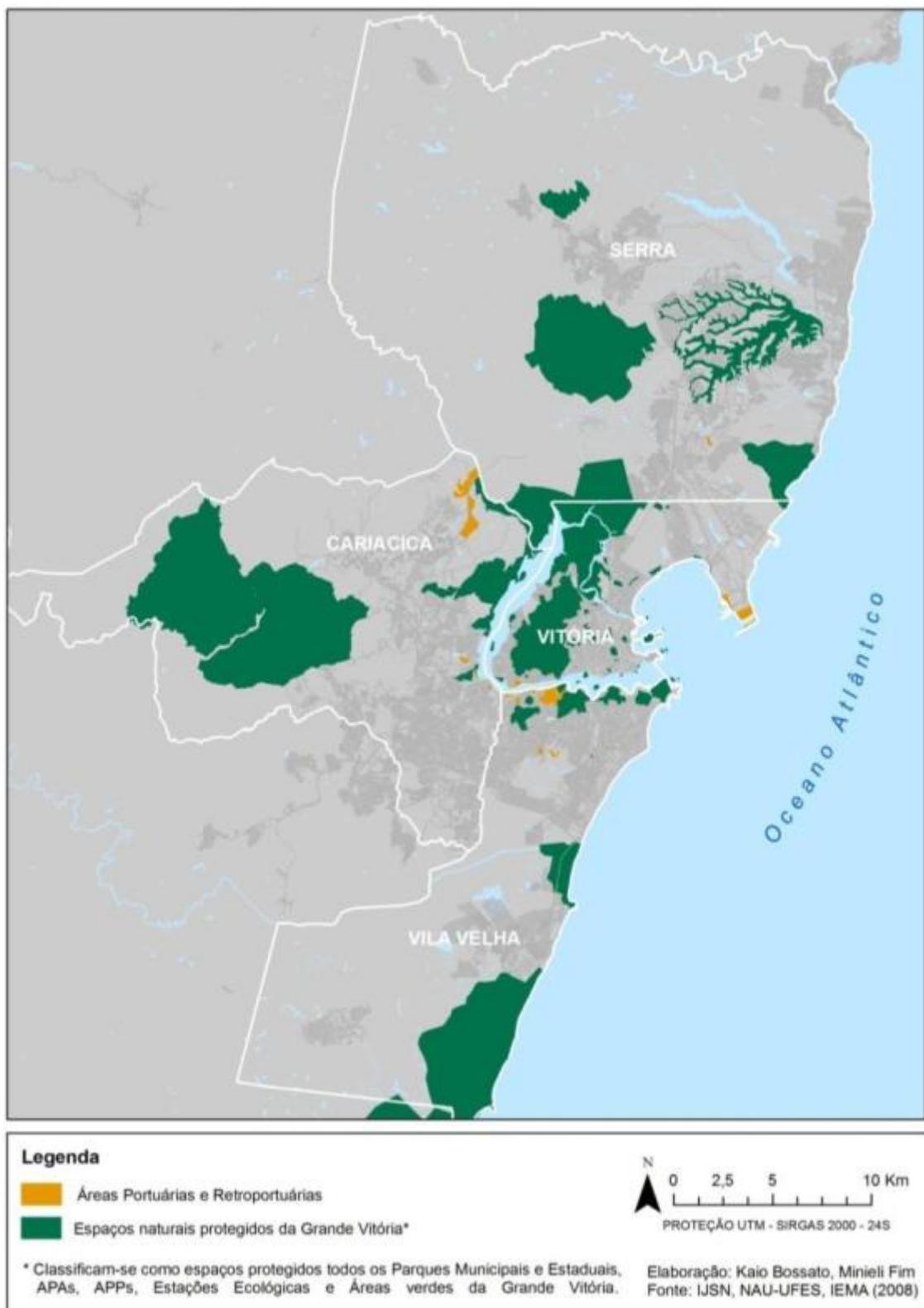


Figura 128: Porto-espaços naturais protegidos na Grande Vitória.

Fonte: Elaborado pela autora junto a grupo de pesquisa Nau-Ufes.

Em síntese, na Grande Vitória (Vitória, Serra, Cariacica e Vila Velha), a partir de dados de Zanotelli et al. (2013c), 7,86% da área de seu território - 88,38 Km² de uma

área total de 1.123,39 Km² - correspondem a espaços naturais protegidos, que com graus de proteção variados, mostram-se suscetíveis ao processo de ocupação. Diante da proximidade entre áreas ambientais e portuárias, na região de estudo, a expansão portuária representa conflito para os espaços naturais limítrofes.

Adicionalmente à análise empírica, a temática proposta baseia-se na visão de Tardin (2008) que aponta a relevância dos espaços livres no ordenamento territorial, tanto pelas funções de manutenção dos sistemas naturais como de preservação dos atributos visuais de um lugar. Assim, para além do diagnóstico físico-territorial entre áreas ambientais e portuárias, neste subitem identificam-se os impactos da atividade portuária sobre os atributos perceptivos dos elementos naturais da paisagem.

Os espaços naturais protegidos ou de interesse de preservação ambiental e paisagística, como já dito, inserem-se como categorias de *espaços livres*³⁷, os quais, nos termos de Tardin (2008), referem-se às partes não ocupadas do território. Nesse sentido, Tardin (2008) salienta que a manutenção das funções urbanas, naturais e perceptivas dos espaços livres depende do reconhecimento de seus atributos mais significativos, relativos ao suporte biofísico e à ordem perceptiva.

Para análise dos atributos biofísicos dos espaços livres devem ser considerados aspectos como cobertura vegetal, hidrologia e declividade (TARDIN, 2008). Já as avaliações dos atributos perceptivos devem referir-se às singularidades perceptivas, a partir das seguintes categorias: *elementos cênicos*, *áreas de emergência visual*, *fundos cênicos* e *marcos históricos* (TARDIN, 2008).

Como *elementos cênicos* consideram-se “[...] os componentes naturais dos espaços livres como uma qualidade visual intrínseca” (TARDIN, 2008, p. 144). Referem-se aos elementos naturais significativos para a identidade visual de um lugar. Nesta categoria, incluem-se as singularidades do relevo, da vegetação e da hidrografia, relativas à composição formal do elemento, tais como: mar, lagoas, canais, massas florestais, fragmentos de florestas, mangues, restingas (TARDIN, 2008). As *áreas de emergência visual* “[...] referem-se aos elementos singulares que compõem os espaços livres, especificamente o relevo e a hidrografia, e que podem ser percebidos desde os percursos pelas vias” (TARDIN, 2008, p. 144). As *áreas de emergência visual* “[...] são ‘aberturas’ visuais que se descortinam e revelam

³⁷ Rever nota 26 sobre espaços livres.

formações singulares que, em geral, contrastam com o entorno, seja por um monumento topográfico, seja como amplas lâminas de água que definem uma paisagem [...]” (TARDIN, 2008, p. 148). Já os *fundos cênicos* “[...] correspondem às visadas mais amplas da paisagem [...]” (TARDIN, 2008, p. 152). Podem ser vistas parciais, que abarcam parte mais limitada da paisagem ou vistas panorâmicas. Em resumo, os atributos perceptivos constituem-se em um dos principais conteúdos da paisagem de um lugar, como “[...] elementos singulares que determinam particularidades locais, sua diversidade e qualidade visual” (TARDIN, 2008, p. 51).

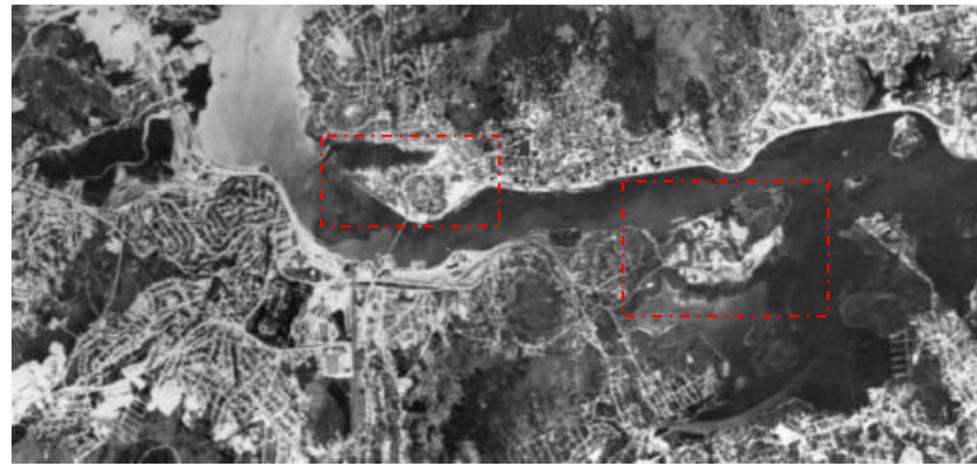
Em síntese, resguardar a percepção dos principais espaços livres torna-se essencial, uma vez que “[...] participam na estrutura visual de um lugar e lhe outorgam características singulares, cuja manutenção favorece a diversidade visual local [...]” (TARDIN, 2008, p. 51), levando ao fortalecimento de sua identidade.

Na Grande Vitória, o interesse pela análise da condição físico-territorial e perceptiva dos espaços naturais protegidos frente à ocupação portuária, recai sobre a importância desses elementos para os processos naturais do lugar e, também, pela situação de comprometimento do seu potencial urbano-paisagístico. Portanto, diante das funções urbanas, naturais e perceptivas dos espaços livres, a seguir, procedem-se as análises das interferências da atividade portuária sobre os espaços naturais, a partir de cada recorte territorial definido³⁸.

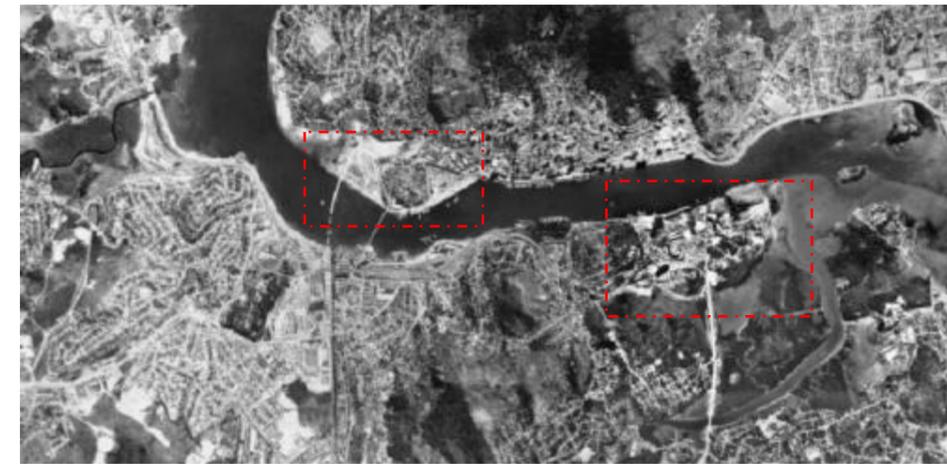
A) Recorte 1

Como ilustração do processo de ocupação portuária e urbana a ser investigado neste recorte territorial, prossegue-se imagens de satélite, que em resumo, por seis períodos distintos - entre 1970 a 2014 - abordam a evolução do uso portuário desta área, sobretudo, a partir de aterros, supressão de áreas naturais e alteração da forma da Baía de Vitória (Figura 129).

³⁸ A análise dos espaços naturais protegidos abordados nesta dissertação, como categorias de espaços livres, tem como subsídio teórico a conceituação de Tardin (2008), contudo, este estudo não abrange na avaliação dos atributos perceptivos, uma aplicabilidade detalhada das categorias propostas pela autora (*elementos cênicos, áreas de emergência visual, fundo cênico e marcos históricos*). Neste contexto, vale lembrar que os elementos naturais de potencial paisagístico da área central de Vitória, já foram analisados minuciosamente, conforme a proposta de Tardin (2008), no Plano de Preservação da Paisagem da Área Central de Vitória, realizado pela SEDEC (2011).



1970



1978



1998



2005



2010



2014

Figura 129: Recorte 1- Sequência de imagens aéreas com destaque para ocupação portuária, ao longo do tempo. Observa-se que os impactos mais significativos de ocupação portuária sobre os elementos naturais, se sucedem, sobretudo, entre 1970 a 1978, em Vila Velha, a partir da implantação do Terminal de Capuaba.

Fonte: <http://www.veracidade.com.br/> (1970 a 2005) e Google Earth (2010 e 2014). Acesso em: 4 set. 2014

Diante das situações críticas apresentadas, segue situação atual da relação de proximidade entre as áreas portuárias e áreas naturais neste recorte territorial (Figura 130). Dos espaços naturais protegidos listados abaixo (Figura 130), selecionam-se para análise detalhada, os que apresentam situação de conflito imediato com as atividades portuárias e retroportuárias. A seleção resulta de visita de campo, análises cartográficas, e tem também como parâmetro o Plano de Preservação da Paisagem da Área Central de Vitória realizado pela Sedec (2011), que caracteriza e analisa os elementos naturais da área central de Vitória, com interesse de preservação paisagística.

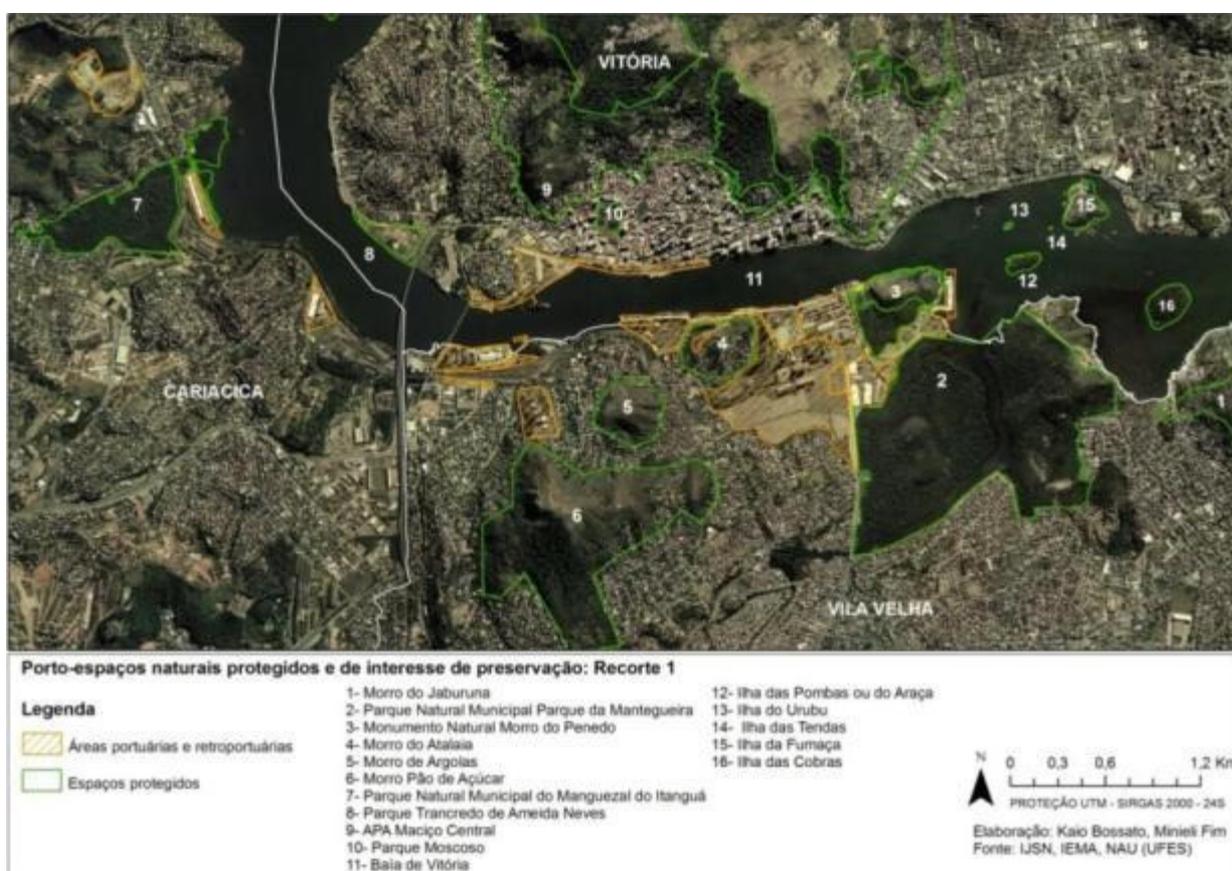


Figura 130: Porto-espacos naturais protegidos: Recorte 1.

Fonte: Elaborado pela autora e grupo de pesquisa Nau-Ufes.

Prossegue-se com o reconhecimento dos elementos naturais mapeados, identificando sua localização, categoria e situação de proteção (Quadro 6).

Identificação espaços naturais protegidos e de interesse de proteção ambiental - Recorte 1				
Nº	Nome	Localização	Categoria	Situação de proteção
1	Morro do Jaburuna	Vila Velha	APP	Lei Federal 12651/2012
2	Parque Natural Municipal Morro da Mantegueira (Mangue do Aribiri)	Vila Velha	PN - UC	PMVV- Lei 4105/1993
3	Monumento Natural Morro do Penedo	Vila Velha	MN - UC	PMVV- Decreto 071/2007
4	Morro do Atalaia	Vila Velha	APA (indicação)	-
5	Morro de Argolas	Vila Velha	APP	Lei Federal 12651/2012
6	Morro Pão de Açúcar	Vila Velha	APP	Lei Federal 12651/2012
7	Parque Natural Municipal do Manguezal de Itanguá	Cariacica	PN - UC	PMC- Decreto nº 48 de 28/05/2007
8	Parque Tancredo de Almeida Neves	Vitória	PU	PMV- Lei 6267/2004
9	APA do Maciço Central	Vitória	APA	PMV- Decreto 8911/1992
10	Parque Moscoso	Vitória	PU	PMV- Implantação 09/1912
11	Baía de Vitória	Vitória, Vila Velha e Cariacica	APA (indicação)	-
12	Ilha das Pombas ou do Araça	Vitória e Vila Velha	APP	PMV- Lei 6705/2006
13	Ilha do Urubu	Vitória e Vila Velha	APP	PMV- Lei 6705/2006
14	Ilha da Tendas	Vitória e Vila Velha	APP	PMV- Lei 6705/2006
15	Ilha da Fumaça	Vitória	APP	PMV- Lei 6705/2006
16	Ilha das Cobras	Vitória e Vila Velha	APP	PMV- Lei 6705/2006

Quadro 6: Identificação dos espaços naturais protegidos do Recorte 1. Abreviação das siglas: Categorias: UC- Unidade de Conservação; PN- Parque Natural; MN- Monumento Natural; APP- Área de Preservação Permanente; APA- Área de Preservação Ambiental; PU- Parque Urbano.

Fonte: Dados disponibilizados pelo IEMA; FUNDAÇÃO VALE (s/d); Plano de Preservação da Paisagem da Área Central de Vitória (SEDEC, 2011); Prefeitura Municipal de Vila Velha: <<http://www.vilavelha.es.gov.br/paginas/meio-ambiente-areas-de-preservacao-permanente-app>>.

Os espaços naturais protegidos em nítida condição de conflito com as atividades portuárias referem-se às seguintes áreas: 2- Parque Natural Municipal Morro da Mantegueira (Mangue do Aribiri); 3- Monumento Natural Morro do Penedo; 7-

Parque Natural Municipal do Manguezal de Itanguá; 4- Morro de Argolas; 6 – Morro Pão de Açúcar; 5- Morro do Atalaia e 11- Baía de Vitória. Dentre esses elementos, o Morro do Atalaia e a Baía de Vitória, apesar de apresentarem atributos perceptivos e biofísicos representativos, ainda não possuem proteção ambiental efetiva. No entanto, diante da potencialidade ambiental e paisagística, são reconhecidos pelo Plano de Preservação da Paisagem da Área Central de Vitória, como passíveis à categoria de APA (Área de Preservação Ambiental)³⁹ (SEDEC, 2011).

A partir da identificação mencionada, segue diagnóstico específico das interferências da atividade portuária sobre os elementos naturais selecionados, enfatizando aspectos de ordem urbanística e perceptiva. Para tais análises utilizam-se de fichas sínteses dos elementos naturais junto às áreas de porto, que contemplam imagens aéreas; registros fotográficos recentes, que exemplificam a atual situação de conflito entre ambos, além de imagens históricas⁴⁰, demonstrando os impactos porto-território.

³⁹ Pelas análises do Plano de Preservação da Paisagem da Área Central de Vitória, elaborado pela Sedec (2011), o Morro do Atalaia e a Baía de Vitória, entre outros elementos naturais, poderiam ser indicados à categoria de APA (Área de Preservação Ambiental), a partir de critérios da Lei Federal nº9.985/2000 de 18/07/2000, que institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC).

⁴⁰ Como as abordagens históricas do porto no território já foram contempladas no capítulo 2, neste item detém-se em registros atuais, contudo, conforme necessidade de cada diagnóstico, utilizam-se de imagens antecedentes para enfatizar os impactos relatados.

Parque Natural Municipal Morro da Mantegueira (Mangue do Aribiri) (2)

Localização: Vila Velha.

Área: 168,30 hectares (VILA VELHA, 2014).

Características: Composto por fragmentos de Mata Atlântica, áreas de brejo e áreas de manguezal na foz do Rio Aribiri próximo a áreas portuárias (Figura 131) (VILA VELHA, 2014).



— Áreas portuárias e retroportuárias — Espaços naturais protegidos

Figura 131: Imagem aérea de interface entre áreas portuárias e o Parque Morro da Mantegueira.

Fonte: Imagem adaptada do software Google Earth. Acesso em: 14 ago. 2014.

Conflitos urbano-ambientais: A porção de manguezal apresenta em suas imediações atividades portuárias, ao lado do Morro do Penedo e ocupação residencial, nas bordas sul (Figuras 132 e 133). A vegetação de manguezal do Rio Aribiri resulta de intenso processo de supressão, por ocupação portuária e urbana circundante. A alteração da área natural se deu, sobretudo, nos anos 1960 e 1970, com a construção dos terminais portuários na região, a partir de extensas obras de aterros. Nos períodos subsequentes, com a ampliação das áreas de porto e com ocupação urbana agrava-se a desconfiguração física, ambiental e perceptiva do elemento natural. O uso portuário e urbano das adjacências pressiona constantemente os recursos do Parque Morro da Mantegueira, sobretudo, por meio do comprometimento dos

atributos naturais e perceptivos das áreas de mangue e do Rio Aribiri. Observar o contraste entre os registros fotográficos da área do Complexo Portuário de Capuaba, antes (Figuras 134 e 135) e depois da ocupação portuária e urbana.

Valor cênico: Além da importância das áreas de manguezal para os processos naturais do lugar, é inegável o valor cênico de sua cobertura vegetal - imponente atributo perceptivo para o conjunto paisagístico da região. Para Tardin (2008), como elementos cênicos, “os mangues formam massas vegetais com tipos muito particulares, relativamente densos, cujo conjunto sobressai junto às águas [...]” (TARDIN, 2008, p. 148).



Figura 132: Vista para o Parque Morro da Mantegueira, 2007. Observar ocupação portuária, retroportuária e urbana adjacente às áreas de mangue e ao Rio Aribiri.

Fonte: Acervo autora.

Figura 133: Observar a pressão das áreas de mangue, (à esquerda da imagem), com áreas portuárias, em primeiro plano, e urbanas, ao fundo.

Fonte: Acervo autora.



Figura 134: Vista para área do manguezal, Rio Aribiri e demais áreas naturais, (ao fundo da imagem), ainda sem ocupação portuária e urbana imediatas, 1961, Vila Velha.

Fonte: MIRANDA (2001).

Figura 135: Vista para área do atual Cais de Capuaba. Observar, (à esquerda da imagem), o Rio Aribiri e a vegetação de manguezal livres de ocupação urbana e portuária, 1960?.

Fonte: IJNS.

Monumento Natural Morro do Penedo (3)

Localização: Vila Velha.

Área: 187.556 m² (SEDEC, 2011).

Características: Pontão rochoso com 135 metros de elevação, marco geográfico-natural e paisagístico tombado pela Prefeitura Municipal de Vila Velha (Figura 136) (SEDEC, 2011).



— Áreas portuárias e retroportuárias — Espaços naturais protegidos

Figura 136: Imagem aérea de interface entre áreas portuárias e retroportuárias e o Morro do Penedo.

Fonte: Imagem adaptada do software Google Earth. Acesso em: 14 ago. 2014.

Conflitos urbano-ambientais: O monumento encontra-se sob visível condição de conflito por intensa ocupação portuária e retroportuária do entorno (Figuras 137 e 138). São crescentes as interferências sobre seus atributos perceptivos e físicos, principalmente, a partir dos anos 1970, com a instalação do Terminal de Capuaba, e continuamente, nos anos 2000, com a implantação do CPVV nas imediações leste e sul do monumento, agravando ainda mais sua descaracterização natural paisagística (Figura 139). Assim, o Morro do Penedo, salvo em sua imediação norte, encontra-se totalmente circundado por atividades portuárias. Das interferências resultantes de ocupação portuária destaca-se, a supressão das áreas de vegetação circundantes e o desmantelamento de rochedos adjacentes, na lateral oeste do Penedo (Figura 140). As imagens a seguir demonstram a integridade física e visual do

monumento, comprometida por uso portuário. Além do comprometimento da condição físico-perceptiva do Morro do Penedo, atualmente, os aparatos portuários, como guindastes de grande porte respondem pelas interferências visuais sobre o elemento. Registra-se também o uso do Morro do Penedo como suporte das atividades portuárias, visto que nas cotas mais baixas do Monumento, em zona limítrofe ao Terminal de Vila Velha, nota-se a fixação de estruturas no rochedo.

Valor cênico: O Morro do Penedo trata-se de típico *elemento cênico*, cujo atrativo visual advém de sua composição formal, como “[...] acidentes topográficos, que são quase esculturas a céu aberto [...]” (TARDIN, 2008, p. 145), constituindo-se como parte significativa da identificação visual local.



Figura 137: Vista aérea para complexo portuário em Vila Velha, com destaque ao Morro do Penedo.

Fonte: Acervo autora.



Figura 138: Vista parcial para o Morro do Penedo. Observar que rochedos ao redor do monumento foram destruídos para ampliação portuária.

Fonte: Acervo autora.



Figura 139: Implantação do CPVV contribui no comprometimento físico e visual do monumento, 2007.

Fonte: Acervo autora.



Figura 140: Vista para o Morro do Penedo anterior à ocupação portuária, 1926. Os rochedos à direita da imagem foram desfeitos para instalação de porto.

Fonte: RIBEIRO (2008).

Morro do Atalaia (4), Morro de Argolas (5) e Morro do Pão de Açúcar (6)

Localização: Vila Velha.

Área: Morro do Atalaia -138. 975 m²; Morro de Argolas -142. 529 m²; Morro do Pão de Açúcar -705. 607 m² (SEDEC, 2011).

Características: O Morro do Atalaia refere-se a elevação de 64 metros, com intensa ocupação portuária e urbana circundante (SEDEC, 2011). O Morro de Argolas com 141 metros de altura e o Morro Pão de Açúcar, com 235 metros, como APPs, são também amplamente impactados por ocupações urbanas e portuárias (Figura 141) (SEDEC, 2011).



— Áreas portuárias e retroportuárias — Áreas de interesse de preservação

Figura 141: Imagem aérea da interface entre os Morros Atalaia (4), Argolas (5) e Pão de Açúcar (6) com áreas portuárias e retroportuárias.

Fonte: Imagem adaptada do software Google Earth. Acesso em: 14 ago. 2014.

Conflitos urbano-ambientais: Os atributos perceptivos e físicos dos elementos rochosos encontram-se comprometidos por ocupações portuárias e urbanas do entorno (Figura 142). O Morro do Atalaia apresenta-se sob intensa descaracterização, agravada pela ausência de proteção ambiental. A antropização do Morro inicia-se na década de 1940, com o Cais do Atalaia, a partir da fixação de estruturas de concreto ao redor e na parte frontal da elevação rochosa. A partir de então, incita-se também ocupação urbana nas imediações do Atalaia, cuja integridade natural, física e perceptiva foi tornando-se ainda mais afetada. Somadas as estruturas de concreto e as autoconstruções, a instalação de tanques de granéis líquidos nas cotas médias do Atalaia, comprometem ainda mais seu valor cênico (Figuras 143 e 144).

Ademais, atualmente, jornais locais revelam projeto de incremento do Porto Organizado de Vitória, a partir do desmantelamento de parte do Morro do Atalaia, para a criação de novo berço portuário e pátio de cargas (BRIDI, 2014). Em descontinuidade com planejamento das áreas urbanas limítrofes, esse projeto, ainda em aprovação, exemplifica como o território é impactado pela atividade portuária, a despeito da descaracterização paisagística e ambiental do lugar. A situação de antropização dos Morros de Argolas e Pão de Açúcar se dá principalmente por ocupação urbana. Não possuem ocupação portuária de fato, à exceção dos tanques de granéis líquidos nas cotas baixas do Morro Pão de Açúcar e dos aparatos portuários, que junto às ocupações urbanas comprometem paisagisticamente os elementos (Figura 145).

Valor cênico: O Morro do Atalaia, o Morro Argolas e o Morro do Pão de Açúcar constituem-se em conjunto de afloramentos rochosos, *elementos cênicos* importantes na caracterização paisagística da região.



Figura 142: Vista para o Morro do Atalaia (primeiro plano) e logo após, o Morro de Argolas (à direita). Notar as interferências das estruturas portuárias nos elementos.

Fonte: Google Earth Street View. Acesso em: 14 ago. 2014.



Figura 144: Vista para o Morro do Atalaia, intensamente ocupado por estruturas portuárias, 2010. Observar a implantação de tanques de granéis líquidos, entre 2007 e 2010, para uso portuário (ao centro da imagem).

Fonte: Acervo autora.

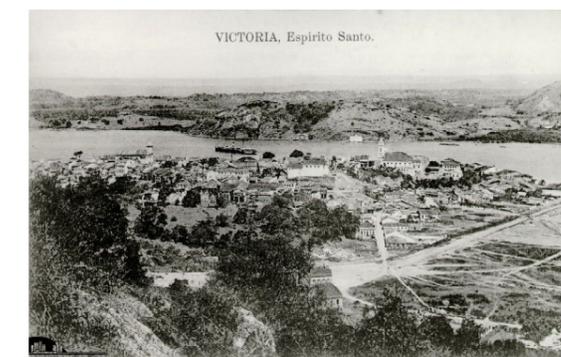


Figura 143: Vista para Morro do Atalaia, (ao fundo e ao centro da imagem), ainda sem ocupação, no início do século XX.

Fonte: MIRANDA (2011).

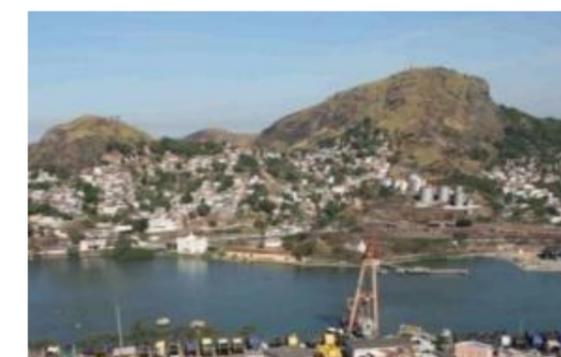


Figura 145: Vista para os Morros de Argolas (cume à esquerda) e Pão de Açúcar (à direita). Notar tanques de granéis líquidos na base do Morro Pão de Açúcar (à direita da imagem).

Fonte: Acervo autora.

Baía de Vitória (11)

Localização: entre Vitória, Cariacica e Vila Velha (setor centro-sul).

Área: 9.270.173,9 m² (SEDEC, 2011).

Características: A Baía de Vitória, elemento de interesse de preservação ambiental e perceptiva, apesar de passível de classificação como APA pela Sedec (2011), não se encontra protegida como unidade de conservação (Figura 146).



Figura 146: Imagem aérea da Baía de Vitória, com imediações de uso portuário.

Fonte: Imagem adaptada do software Google Earth. Acesso em: 25 ago. 2014.

Conflitos urbano-ambientais: A Baía de Vitória apresenta intensa ocupação portuária em suas bordas norte e sul, o que interfere e modifica constantemente sua dimensão física e visual (Figura 147). A implantação do Porto de Vitória, no início do século XX, assim como a instalação e a ampliação dos terminais portuários posteriores: Cais do Atalaia, 1940; Terminal de Paul, 1956; Terminal de Capuaba, em 1973; Terminal da Companhia Portuária de Vila Velha, 2000 e a ampliação do Cais Comercial, em 2013, acarretaram intensas transformações na Baía, sobretudo, por aterros, que mudaram a configuração de sua linha litorânea, com estreitamento de seu canal marítimo e retificação de suas bordas contribuindo para o comprometimento da percepção visual e descaracterização física do elemento natural.

Sobre os aterros na Baía por atividades portuárias (Figura 148), cabe mencionar à instalação da empresa industrial-portuária Flexibrás, que nos anos 1980, enfrentou resistência da

população local a partir da demanda por aterros, que até hoje são recorrentes diante de crescente expansão do empreendimento (Figura 149).

Quanto à percepção visual da Baía, ao lado de Vitória, nota-se que os armazéns do Cais Comercial do Porto de Vitória e as instalações da Flexibrás impedem, em quase toda sua extensão construída, a visualização do elemento natural (Figura 150). Neste contexto, das bordas litorâneas do centro de Vitória, permite-se a percepção da Baía, sobretudo, após as construções portuárias e pelos vãos entre os armazéns portuários, a partir da Avenida Mascarenhas de Moraes - Avenida Beira Mar (Figura 151). Em geral, os elementos construídos do Cais Comercial do Porto de Vitória oferecem comprometimento visual nas bordas da Baía em Vitória, para a maioria dos elementos naturais analisados - Morro do Penedo, Morro do Atalaia, Morro da Argolas, Morro Pão de Açúcar e Baía de Vitória. Já no lado continental, em Vila Velha, com a ausência de vias públicas nas bordas litorâneas ao porto, vista extensa ocupação portuária limítrofe, a percepção visual da Baía de Vitória, é possível, sobretudo, a partir do Museu Vale. Na dimensão perceptiva, salvo da Avenida Beira Mar, em Vitória e do Museu Vale, em Vila Velha, nota-se a carência de espaços públicos nas bordas litorâneas, que permitem visualização livre aproximada da Baía de Vitória. Em contraponto, os armazéns portuários, hoje subutilizados pela esfera portuária, que poderiam ser requalificados como espaço público de lazer, possibilitando a aproximação da cidade com a Baía, pelo aumento de suas *áreas de emergência visual*⁴¹, desviam-se dessa lógica, pautados em interesses econômicos. Ainda sobre a percepção visual e a condição física da Baía de Vitória, nota-se que o aterro de ampliação do Cais Comercial do Porto de Vitória, finalizado em 2013, em extensa plataforma sobre as águas, além de implicar, mais uma vez, na reconfiguração de sua linha de litoral, consiste em aumento da barreira visual do elemento natural, por meio da construção de muro e gradis. A obra portuária também resulta em impactos ambientais para a Baía de Vitória, a partir de aterros e atividades de drenagem e derrocagem (Figura 152).

Valor cênico: A Baía de Vitória corresponde à extensa porção de água, que compõe a paisagem das cidades de Vitória, Vila Velha e Cariacica. De acordo com a exposição de Tardin (2008) e em concordância com as considerações da Sedec (2011), pelas qualidades visuais da Baía, entende-se que essa área pode ser considerada *elemento cênico*, vista extensa borda de água que confere características visuais intrínsecas às cidades do entorno;

⁴¹ Rever páginas 208 e 209 desta dissertação, Tardin (2008) e Sedec (2011).

área de emergência visual, cuja percepção de suas águas é revelada no percurso viário, e junto aos elementos naturais do entorno, refere-se ainda a *fundo cênico*, percebido das cotas altas do entorno, como pontes e mirantes. Por outro lado, apesar da insuficiência de áreas públicas próximas que permitam a visualização da Baía de Vitória, salvo os lugares já apontados, a percepção da Baía é nítida das cotas mais altas das cidades de Vitória e Vila Velha, a partir dos mirantes e das pontes. Dos mirantes como Convento da Penha, Morro do Moreno e Parque da Fonte Grande e das pontes Florentino Ávidos, Segunda Ponte e Terceira Ponte, a Baía revela-se como significativo *fundo cênico*⁴².

Em síntese, a Baía de Vitória continua sendo intensamente modificada pela atividade portuária local. Contudo, apesar das interferências perceptivas e físicas provocadas advindas do uso portuário do território, a percepção da Baía de Vitória está culturalmente e historicamente relacionada aos aparatos portuários e aos navios, os quais, segundo Siqueira (1995), quase que passeiam pelas ruas da capital em intenso contato com seus habitantes. Entretanto, apesar da dimensão cultural do porto para a Baía de Vitória e de sua importância econômica, os impactos da atividade portuária sobre este e os demais elementos naturais de interesse de ambiental e paisagístico, não devem ser pomenorizados por justificativas financeiras. Pelo contrário, destaca-se a relevância de tratamento respeitoso à integridade física dos elementos, como meio fundamental para a preservação da diversidade visual da área⁴³ (TARDIN, 2008).



Figura 147: Observar intenso uso portuário das bordas da Baía de Vitória. É significativo, em primeiro plano, (à direita da foto), o aterro da Prysmian (em 2010), que atualmente já se ampliou sobre a reentrância de água existente ao lado do Cais do Terminal São Torquato, 2007.

Fonte: Acervo da autora.



Figura 148: Terminal portuário de Capuaba, as margens sul da Baía, em Vila Velha, 2007.

Fonte: Acervo da autora.



Figura 149: Ocupação portuária-industrial da empresa Flexibrás, à oeste, nas bordas da Baía, em Vitória, 2007.

Fonte: Acervo da autora.



Figura 150: Percepção visual da Baía de Vitória, no centro de Vitória, comprometida pelos armazéns portuários, (à direita da imagem).

Fonte: Acervo autora.



Figura 151: Vista para Baía de Vitória, da Avenida Beira Mar.

Fonte: Acervo autora.



Figura 152: Vista para aterro do Cais Comercial do Porto de Vitória, (à direita da imagem), 2013. Observar que o muro e os gradis aumentam o comprometimento da percepção visual da Baía de Vitória.

Fonte: Acervo autora.

⁴² Rever páginas 208 e 209 desta dissertação, Tardin (2008) e Sedec (2011).

⁴³ Sobre a preservação dos atributos da paisagem do centro de Vitória, destaca-se a proposta da Prefeitura Municipal de Vitória, com o Plano de Preservação da Paisagem da Área Central de Vitória (SEDEC, 2011).

Parque Natural Municipal do Manguezal de Itanguá (7)

Localização: Cariacica.

Área: 49.699,6 m² (SEDEC, 2011).

Características: O Parque Natural Municipal do Manguezal de Itanguá, área típica de mangue, situada no município de Cariacica, aparenta elevado índice de degradação, principalmente em função da supressão de vegetação a partir de aterros e ocupação residencial (Figura 153) (SEDEC, 2011).



Figura 153: Imagem aérea do Parque Natural Municipal do Manguezal de Itanguá em Cariacica.

Fonte: Imagem adaptada do software Google Earth. Acesso em: 26 ago. 2014.

Conflitos urbano-ambientais: O interesse por essa área recai pela situação de proximidade com os Redex, cujo recinto mais próximo à área natural refere-se à empresa Tórex. Embora os recintos retroportuários não sejam contíguos ao mangue, a área natural torna-se suscetível diante do intenso fluxo de caminhões, pedestres e veículos do entorno (Figura 154). Destaca-se ainda que a fragilidade do elemento natural evidencia-se, principalmente, por meio de ocupação residencial limítrofe, que em muitos casos, de caráter informal, adentra o mangue, comprometendo sua cobertura vegetal, atributo fundamental de seu valor cênico (Figura 155).

Valor cênico: A percepção visual do manguezal Itanguá ocorre, sobretudo, como *fundo cênico*, a partir da orla noroeste de Vitória ou de cotas altas como do Parque da Fonte de

Grande, em Vitória. De todo o modo é nítida a pressão do elemento natural relativa à ocupação do entorno, configurando-se como um resquício natural (Figura 156).



Figura 154: Redex da empresa Tórex, (à esquerda da imagem), e área do manguezal Itanguá, (à direita), 2014. Observar fluxo de veículos e caminhões nas imediações do mangue.

Fonte: Imagem do software Google Earth Street View. Acesso em: 26 ago. 2014.



Figura 155: Autoconstruções situadas na área do manguezal Itanguá, em Cariacica, 2014.

Fonte: Imagem do software Google Earth. Acesso em: 26 ago. 2014.



Figura 156: Vista para o manguezal Itanguá, em Cariacica, (ao fundo, ao centro da imagem), da orla noroeste de Vitória. Observar que a área de mangue encontra-se circundada por ocupação urbana.

Fonte: Imagem do software Google Earth Street View. Acesso em: 26 ago. 2014.

B) Recorte 2

Para elucidar processo de ocupação portuária a ser investigado neste recorte territorial apresentam-se imagens de satélite - entre 1970 a 2014 - que sintetizam a evolução do uso industrial-portuário, sobretudo, a partir de aterros (Figura 157).

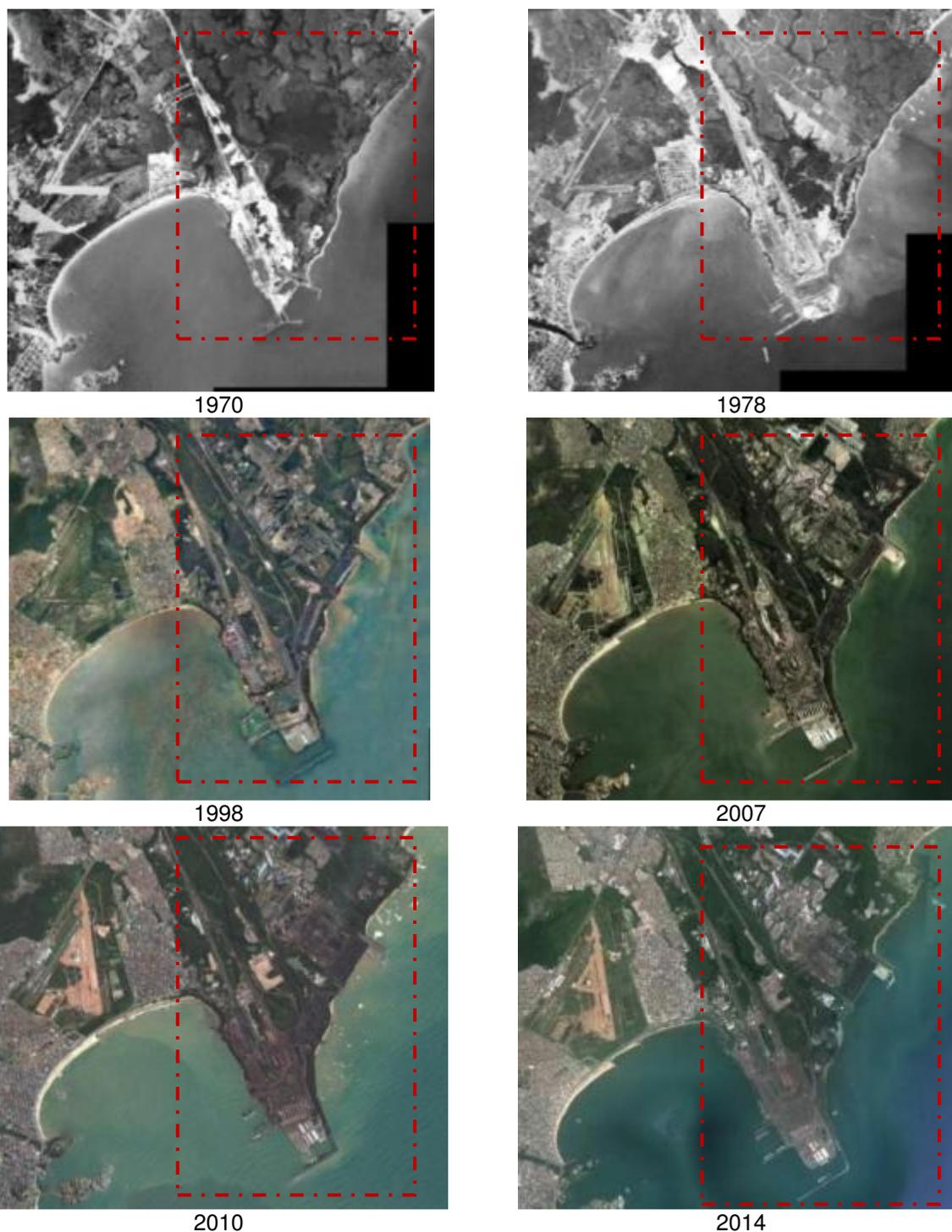


Figura 157: Sequência de imagens de satélite da área portuária, com destaque para a ocupação portuária da Ponta de Tubarão.

Fonte: <http://veracidade.com.br> e software Google Earth, versão livre. Acesso em: 1 set. 2014.

Para além dos prejuízos ambientais, a implantação do Complexo Portuário e Industrial de Tubarão, extensa área produtiva de operação de minério de ferro e produção de aço, a partir de intenso processo de ocupação por aterros, impacta significativamente o potencial paisagístico da região, interferindo, sobretudo, na visualização da linha de costa litorânea da Praia de Camburi, comprometida em termos visuais e ambientais pela elevada ocupação produtiva. Portanto, o recorte territorial 2, à noroeste da região de estudo, entre Vitória e Serra, contempla crítica situação de proximidade e entre áreas produtivas, ambientais e urbanas (Figura 158).



Figura 158: Porto-espços naturais protegidos: Recorte 2.

Fonte: Elaborado pela autora e grupo de pesquisa NAU-UFES.

Vista a relação de proximidade entre áreas produtivas e naturais, prossegue-se com identificação dos elementos naturais protegidos e de interesse de preservação, os quais apresentam interferências diretas das áreas portuárias (Quadro 7).

Identificação espaços naturais protegidos e de interesse ambiental - Recorte 2				
Nº	Nome	Localização	Categoria	Situação de proteção
1	Área de Proteção Ambiental Praia Mole	Serra	APA-UC	IEMA- Decreto Estadual 3.802 - N de 12/1994.
2	Parque Atlântico	Vitória	PU- em implantação	PMV- Decreto 13.377/2007.
3	Praia de Camburi	Vitória	-	Pela Lei Municipal 6.705/2006 situa-se em zona de proteção ambiental.

Quadro 7: Identificação espaços naturais protegidos do Recorte 2. Abreviação das siglas: Categorias: UC- Unidade de Conservação; PN- Parque Natural; MN- Monumento Natural; APP- Área de Preservação Permanente; APA- Área de Preservação Ambiental; PU- Parque Urbano.

Fonte: Dados disponibilizados pelo IEMA.

Em geral, neste recorte territorial os conflitos da área portuário-industrial relacionam-se, sobretudo, a fatores de ordem ambiental. Adiante, conforme metodologia, apresentam-se fichas de análises de cada elemento natural em relação ao uso portuário do entorno.

Área de Proteção Ambiental de Praia Mole (1)

Localização: Serra.

Área: 400 ha (aproximadamente) (IEMA).

Características: A APA de Praia Mole constitui-se de remanescentes de Mata Atlântica, restingas e lagoas (Figura 159). Criada em 1994, a APA foi instituída como Unidade de Conservação Estadual de Uso Sustentável para integrar áreas industriais, residenciais e turísticas; proteger resquícios de vegetação e assegurar os recursos hídricos e ambientais da área, diante de intensa ocupação portuária e urbana do entorno (ESPÍRITO SANTO, 1994).



Figura 159: Imagem aérea da interface entre a APA de Praia Mole e as áreas portuário-industriais.
Fonte: Imagem adaptada do software Google Earth. Acesso em: 01 set. 2014.

Conflitos urbano-ambientais: A proximidade física entre a APA de Praia Mole e as áreas portuário-industriais evidencia a fragilidade da APA frente às futuras expansões das atividades produtivas (Figura 160). Assim, a ampliação de Tubarão, diante da ausência de áreas disponíveis, teria como principais alternativas a expansão por aterros ou a supressão de áreas verdes no interior do complexo industrial, que de certa maneira, funcionam como barreiras visuais dos impactos da zona produtiva (Figura 161). Com isso, a possível diminuição de vegetação limítrofe entre a área industrial e a APA, implicaria em aumento da vulnerabilidade da área ambiental, agravando ainda mais seu processo de descaracterização, que já se processa pelo uso urbano circundante. Quanto aos remanescentes de vegetação inseridos na

área do Complexo Portuário, salienta-se, que anteriormente, no Plano Diretor Urbano (PDU) de Vitória (Lei nº 4167/1994) algumas dessas áreas eram protegidas. Contudo, no Plano Diretor Urbano em vigor (Lei nº 6.705/2006), os espaços de preservação ambiental desaparecem (Figura 162). Acredita-se que a mudança de zoneamento resulta de ações estratégicas a favor dos interesses do setor produtivo, a partir da lógica neoliberal de não impor limites ao capital.

Valor cênico: Os recursos hídricos e as faixas de vegetação da APA de Praia Mole, junto às áreas verdes do Complexo de Tubarão, são importantes recursos ambientais de valor paisagístico em meio à área amplamente impactada por ocupação urbana e produtiva.



Figura 160: Observar APA de Praia Mole, em primeiro plano, próximas às áreas portuário-industriais, ao fundo.
Fonte: Acervo da autora.



Figura 161: Áreas verdes do complexo portuário-industrial, (à esquerda da imagem), separadas por via da APA Praia Mole, (à direita da imagem), 2014.
Fonte: Acervo NAU. Autor: Silvio Macedo.

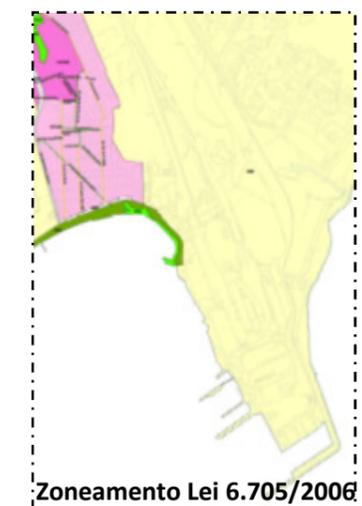


Figura 162: Observar que as áreas de preservação ambiental do Complexo Portuário de Tubarão (manchas verdes), presentes na Lei 4.167/1994, não constam no zoneamento atual, Lei 6.705/2006.
Fonte: KLUG, L. B. (2009); VITÓRIA (2006).

Parque Atlântico (2) e Praia de Camburi (3)

Localização: Vitória.

Área: Parque Atlântico -146.949.00 m²; Praia de Camburi - 6 Km de extensão.

Características: O Parque Atlântico refere-se a trecho de vegetação, limítrofe ao Complexo Portuário de Tubarão. Instituído em 2007, o espaço ainda não foi implantado para uso público. A Praia de Camburi ainda que não seja protegida ambientalmente - apenas se enquadra em Zona de Proteção Ambiental pela Lei Municipal 6.705/2006 - trata-se da maior praia da capital.



Figura 163: Imagem aérea da interface entre áreas ambientais e áreas portuário-industriais do entorno.

Fonte: Imagem adaptada do software Google Earth. Acesso em: 01 set. 2014.

Conflitos urbano-ambientais: Como a área do Parque Atlântico e da Praia de Camburi são em partes contíguas, os conflitos de ordem portuária são analisados de forma associada. Diante da proximidade com o complexo produtivo de Tubarão, o Parque Atlântico assim como as demais áreas verdes das imediações, tende a ser sensivelmente pressionado, frente à expansão portuária circundante (Figuras 163 e 164). Próxima à área industrial-portuária a Praia de Camburi, também se encontra amplamente comprometida, em seus aspectos ambientais e perceptivos, pelas atividades produtivas do entorno. A poluição gerada pelas mineradoras locais atinge intensamente os recursos hídricos da região, a partir do despejo de dejetos industriais e do acúmulo de minério de ferro na Praia, cuja prática de banho encontra-se comprometida. Como solução, as mineradoras propõem o aterro da camada poluente, o

que é contestado pela sociedade, que reivindica a total retirada do minério da praia (COMETTI, 2014c). Além do comprometimento ambiental, com topografia em formato côncavo e diante dos aterros decorrentes da ocupação portuária na Ponta de Tubarão, na Praia de Camburi, os elementos de infraestrutura portuária evidentes na paisagem (Figura 165), contribuem na obstrução visual de sua linha do horizonte, de forma parcial ou total, conforme localização e ponto de vista do observador, em percurso linear ou transversal a referida orla (RODRIGUES, 2013). Em síntese, nota-se com clareza que a ocupação portuária, sobretudo por aterros, alterou o perfil da Praia de Camburi. A área portuário-industrial responde, predominantemente, pelo processo de antropização da praia, que anterior à implantação de porto, consistia em espaço natural bucólico (Figura 166).

Valor cênico: O Parque Atlântico funciona como zona de amortecimento visual das atividades portuário-industriais. A Praia de Camburi, além da importância ambiental e recreativa, como extensa área de mar, refere-se a *elemento cênico* característico na identidade visual da região. O mar, entre outros recursos hídricos, pela dimensão e perenidade, fortalece a singularidade paisagística local, e deve ser resguardado de impactos (TARDIN, 2008).



Figura 164: Complexo de Tubarão e vista para Praia de Camburi e Parque Atlântico, (ao fundo da imagem).
Fonte: Acervo autora.



Figura 165: Infraestruturas portuárias e industriais em destaque na paisagem da Praia de Camburi.
Fonte: Acervo autora.



Figura 166: Vista para Praia de Camburi (ao fundo da imagem), ainda sem ocupação, anos 1960.
Fonte: Acervo Renata Hermanny de Almeida. Autor: Ricardo Avancini de Almeida.

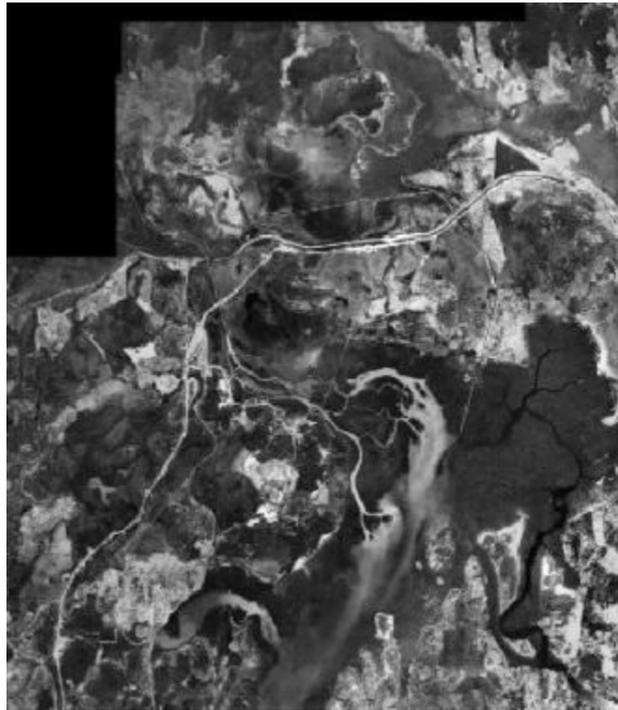
C) Recorte 3

O recorte territorial 3 situado à oeste da região de estudo, em Cariacica, foi ocupado a partir dos anos 1990, principalmente, por atividades retroportuárias. Ainda hoje, a área configura-se por ocupação rarefeita, fragmentada e descontínua, com manchas urbanizadas entre amplas glebas desocupadas, conectadas ao tecido urbano consolidado, sobretudo, por redes viárias. Em síntese, esta ocupação como extensão das atividades dos portos marítimos da Grande Vitória, insere-se na realidade em que

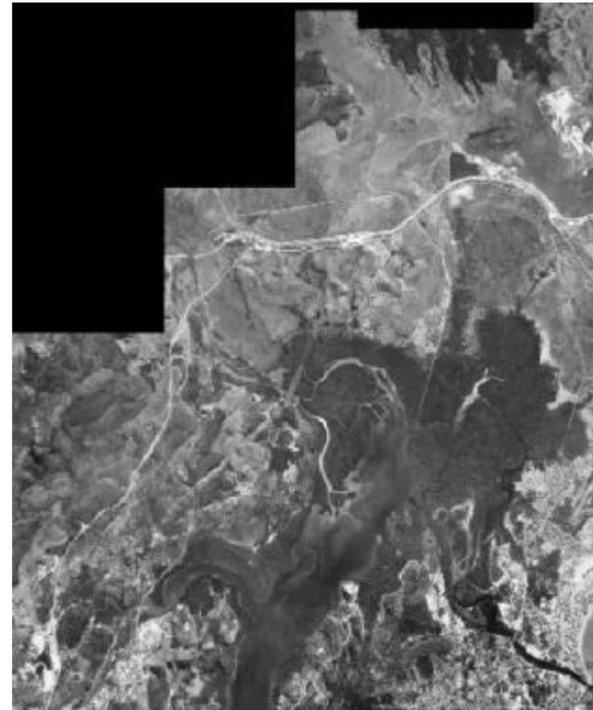
[...] os territórios atuais apresentam conformações inusitadas, como uma estrutura espacial descontínua e estendida, com centros compactos, que se misturam a assentamentos dispersos e áreas naturais e rurais, conectados por uma rede viária potencializada e que conformam uma realidade urbana distinta, na qual a cidade invadiu as áreas rurais, misturando ambas instâncias, oferecendo uma visão conjunta entre cidade e campo no território. [...] os meio urbano, natural e rural passaram a constituir uma só realidade, a realidade dos territórios. Estes são territórios ameaçados pela ocupação desmedida e fragmentada, e que apresentam, por um lado, uns 'buracos' ou peças territoriais não consolidadas no meio da urbanização existente e, por outro, frentes urbanas que avançam para a conquista de espaços não ocupados (TARDIN, 2008, p. 19).

Além disso, esse tipo de ocupação fragmentada envolve o consumo da natureza, a partir de desmatamento de áreas de vegetação e modificações no solo (impermeabilização, movimento de terras, poluição de mananciais) (CISOTTO; VITTE, 2010). Adicionalmente, essa “[...] ação predatória, motivada pelos interesses imediatistas, o crescimento desordenado e a especulação imobiliária deterioraram o quadro ambiental das cidades, principalmente em termos de paisagem urbana [...]” (CISOTTO; VITTE, 2010, p. 35). Deste modo, “[...] para servir ao capital, as cidades, em nome da economia e da funcionalidade, alteram a paisagem urbana [...] podendo trazer fortes impactos socioambientais” (CISOTTO; VITTE, 2010, p. 35).

Para ilustrar o processo de ocupação deste recorte territorial, segue sequência de imagens de satélite, dos anos 1970 até o período atual, que denota que a evolução urbana desta área teve como um dos principais vetores - incluindo à implantação da Rodovia do Contorno - a ocupação retroportuária. A saber, nas imagens anteriores à implantação das Eadis (1970 e 1978) a região era pouco urbanizada (Figura 167).



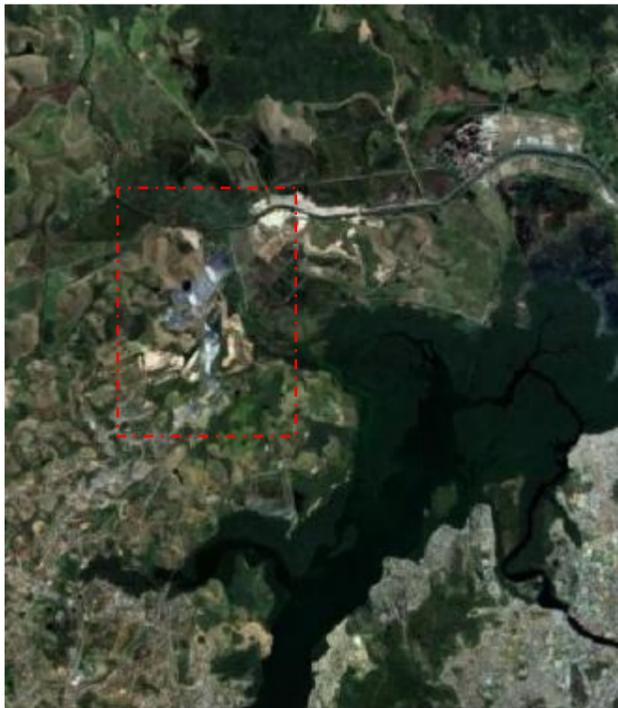
1970



1978



1998



2005



2010



2014

Figura 167: Sequência de imagens aéreas, com destaque para ocupação logística e urbana do Recorte Territorial 3.
Fonte: <http://www.veracidade.com.br/> (1970 a 2005) e Google Earth (2010 e 2013). Acesso em: 4 set. 2014.

Como se nota, nos anos 1970, a área do recorte territorial não possui ocupação significativa. Somente na década de 1990, com início de ocupação retroportuária, a partir da implantação das EADIs, impulsionam-se ao sul dessa região processo de ocupação urbana, que nos anos 2000, se torna mais denso. Deste modo, a atividade retroportuária corresponde à ocupação mais significativa e característica do recorte territorial, que impulsiona urbanização local. Desde a implantação das EADIs, na década de 1990, é constante a expansão das áreas logísticas, que se acentuam nos anos subsequentes. Em comparação entre as imagens de 2010 e 2014, a mais recente demonstra a ampliação das áreas destinadas aos CLIA's (Figura 167).

Em relação à ocupação da face norte do recorte territorial, destaca-se a instalação do Terminal Intermodal da Serra (Tims), que como se verifica na imagem de 2005, incita o uso de atividades de armazenagem e a implantação do Condomínio Residencial Alphaville Jacuhy (imagem de 2010), inaugurando ocupação residencial em condomínios privados na região (Figura 167). Em geral, o predomínio de áreas privadas neste recorte territorial, seja por condomínios logísticos ou residenciais, assinala a consolidação da região como enclave territorial, em contraste com pobreza urbana das imediações.

Nesta linha, o recorte territorial 3, pela ampla disponibilidade de áreas livres, corresponde a área de maior possibilidade de transformação urbana, tanto por atividades logística como por ocupação residencial. Atenta-se ainda que os elementos naturais da região, diante desse processo de ocupação acelerada tendem a ser cada vez mais impactados, como se verifica nas fichas a seguir.

Neste contexto, frente ao atual processo de ampliação das áreas retroportuárias, os espaços desocupados próximos aos Clia's, encontram-se sob constante pressão pelo setor logístico portuário (Figura 168). Como agravante muitas das áreas livres existentes no entorno dos Clia's referem-se a recursos naturais, extensas áreas de manguezais, rios e maciços, os quais correm risco de comprometimento frente ao intenso desenvolvimento das atividades logísticas da região, acarretando também reconfiguração física e perceptiva do lugar.

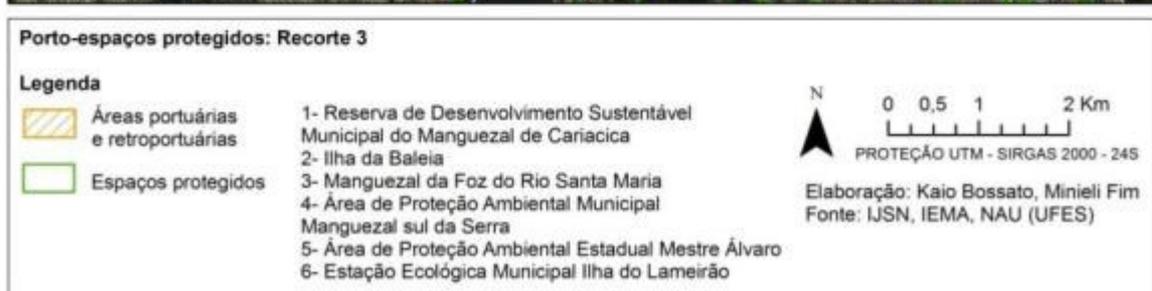


Figura 168: Porto-espacos naturais protegidos: Recorte 3.

Fonte: Elaborado pela autora e grupo de pesquisa Nau-Ufes.

Visto o mapeamento dos espaços naturais protegidos próximos às áreas retroportuárias, segue a identificação dessas áreas ambientais (Quadro 8).

Identificação espaços naturais protegidos e de interesse ambiental - Recorte 3				
Nº	Nome	Localização	Categoria	Situação de proteção
1	Reserva de Desenvolvimento Sustentável Municipal do Manguezal de Cariacica	Cariacica	RDS - UC	PMC - Decreto nº 77 de 21/09/2007
2	Ilha da Baleia	Vitória	APP	PMV- Lei nº 6705/2006
3	Manguezal da Foz do Rio Santa Maria	Vitória	APP	PMV- Lei nº 4438/1997
4	Área de Proteção Ambiental Municipal Manguezal Sul da Serra	Serra	APA - UC	PMS - Lei nº 3895/2012
5	Área de Proteção Ambiental Estadual Mestre Álvaro	Serra	APA - UC	Lei Estadual nº 4507 de 08/01/1991
6	Estação Ecológica Municipal Ilha do Lameirão	Vitória	EE - UC	PMV - Lei nº 3326 de 30/05/1986

Quadro 8: Identificação espaços naturais protegidos Recorte 3. Abreviação das siglas: Categorias: UC- Unidade de Conservação; APP- Área de Preservação Permanente; APA- Área de Preservação Ambiental; RDS- Reserva de Desenvolvimento Sustentável; EE- Estação Ecológica; PMC- Prefeitura Municipal de Cariacica; PMS- Prefeitura Municipal da Serra; PMV- Prefeitura Municipal de Vitória.

Fonte: IEMA.

Como se nota na Figura 168, os elementos naturais com proximidade imediata às áreas produtivas e, portanto, mais vulneráveis à ação predatória, correspondem a Reserva de Desenvolvimento Sustentável Municipal do Manguezal de Cariacica (1) e a Área de Proteção Ambiental Municipal Manguezal Sul da Serra (4), que além de pressão por crescente ocupação retroportuária, apresentam áreas urbanas circundantes. Também preocupa a proximidade entre a Área de Proteção Ambiental Estadual Mestre Álvaro (5) com as atividades de armazenagem da região, principalmente pela vizinhança imediata do Tims. Deste modo, de acordo com a metodologia adotada, seguem as fichas analíticas dos elementos naturais, que estão ou podem ser comprometidos frente às atividades do setor portuário e retroportuário.

Reserva de Desenvolvimento Sustentável Municipal do Manguezal de Cariacica (1)

Localização: Cariacica.

Área: 740 hectares (AGENDA CARIACICA, 2012).

Características: A Reserva de Desenvolvimento Sustentável⁴⁴ (RDS) Municipal do Manguezal de Cariacica (Figura 169) trata-se de Unidade de Conservação de Uso Sustentável, que concilia áreas manguezal e ocupação urbana - predominantemente, pescadores artesanais, que se utilizam do mangue como fonte de renda (AGENDA CARIACICA, 2012).

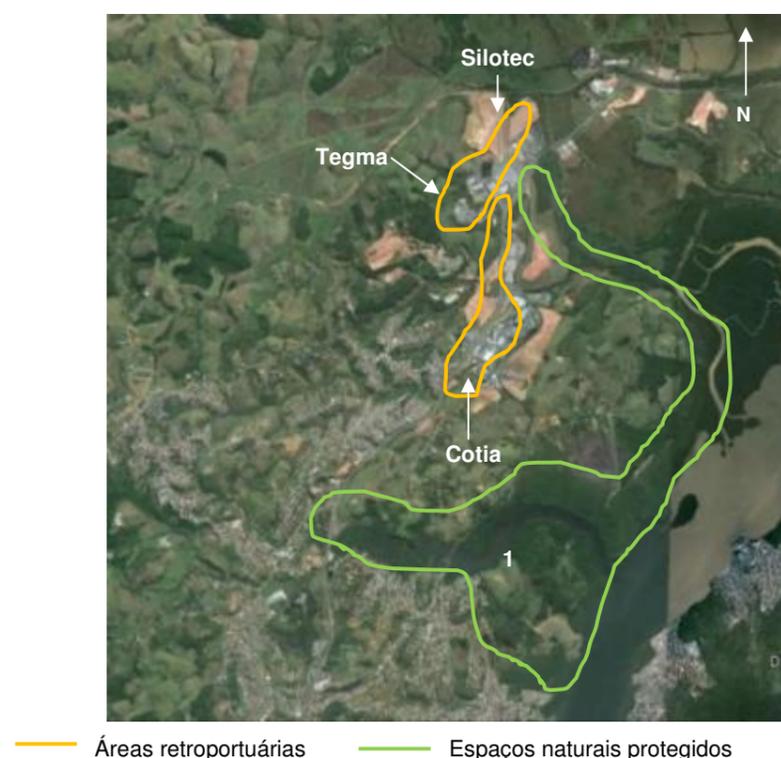


Figura 169: Imagem aérea da interface entre RDS e uso retroportuário e urbano do entorno.

Fonte: Imagem adaptada do software Google Earth. Acesso em: 03 set. 2014.

Conflitos urbano-ambientais: Localizada no perímetro urbano, a RDS de Cariacica possui áreas de manguezal em níveis variados de conservação. Na porção sul, circunda-se por ocupação urbana, com trechos de supressão de vegetação e depósito de lixo (AGENDA

⁴⁴ As RDS são criadas em áreas de populações tradicionais, cujos modos de vida estruturam-se na exploração sustentável dos recursos naturais e contribuem para a preservação da natureza. As RDS têm como objetivo preservar a natureza e assegurar melhores condições de vida para as populações tradicionais, com valorização, conservação e aperfeiçoamento de seus conhecimentos (BRASIL, 2000; AGENDA CARIACICA, 2012).

CARIACICA, 2012). Na face leste, apresenta-se mais conservada, envolta de áreas livres. Contudo, em sua porção oeste, próxima ao Clia da empresa Cotia, a RDS apresenta riscos de comprometimento frente expansão das atividades produtivas. Somado a isto, em sua superfície norte, nota-se ainda a fragilidade do recurso natural, limítrofe a Rodovia do Contorno e aos Clias das empresas Silotec e Cotia (Figuras 170 e 171). Contudo, junto ao agravante de ocupação urbana e retroportuária limítrofes, salienta-se que a RDS não possui plano de manejo e sua fiscalização não é efetiva (Figura 172) (AGENDA CARIACICA, 2012).

Valor cênico: A RDS de Cariacica corresponde à extensa faixa de manguezal, cuja conservação é de fundamental importância para a preservação dos ecossistemas locais e para população pesqueira que sobrevive dos recursos naturais. Além da relevância ambiental, pesa-se o valor paisagístico do mangue, que com vegetação densa e formato variado, junto às águas pode ser considerado como *elemento cênico* do lugar (Figura 173).



Figura 170: Vista para RDS, ao fundo, próxima ao Clia da Silotec, em primeiro plano. Notar a predominância de áreas livres, que tendem à ocupação pela expansão das atividades retroportuárias.

Fonte: Acervo autora.



Figura 171: Vista para Clia da Cotia, em primeiro plano, e RDS ao fundo. Observar que o crescimento das áreas produtivas pode afetar o elemento natural.

Fonte: Acervo autora.



Figura 172: Ocupação urbana na porção sul da RDS de Cariacica.

Fonte: Google Earth Street View. Acesso em: 3 set. 2014.



Figura 173: Vista aérea para face leste da RDS de Cariacica. Com formato singular é visto como elemento cênico, que sofre pressão por ocupação urbana e retroportuária, 2013.

Fonte: Acervo Nau-Ufes. Autor: Patrícia Eiko.

Área de Proteção Ambiental Municipal Manguezal Sul da Serra (4)

Localização: Serra.

Área: 1.061,13 hectares (PREFEITURA MUNICIPAL DA SERRA, 2014).

Características: A APA Municipal do Manguezal Sul da Serra, Unidade de Conservação de Uso Sustentável, constitui-se em ampla área natural, composta por densa vegetação de manguezal, áreas de restinga e alagados (PREFEITURA MUNICIPAL DA SERRA, 2014).



Figura 174: Imagem aérea da interface a APA Manguezal Sul da Serra e uso retroportuário e urbano do entorno.

Fonte: Imagem adaptada do software Google Earth em sua versão livre. Acesso em: 03 set. 2014.

Conflitos urbano-ambientais: Em sua porção oeste, o elemento natural encontra-se próximo às atividades retroportuárias, e em parte de sua face norte, tem como limite o Condomínio Residencial Alphaville Jacuhy, com implantação imediata ao mangue (Figuras 174 e 175).

Nesta linha, ressalta-se que a implantação de condomínios residenciais pelo território, impostos pelo padrão de ocupação urbana dispersa, “[...] ao supor que haverá uma melhora na qualidade de vida, vivendo no meio rural, longe da agitação urbana, a busca da “natureza” como paisagem destrói seu próprio objeto de desejo, a natureza como ecossistemas e biosfera [...]” (CISOTTO; VITTE, 2010, p. 36). Deste modo, a implementação de vias,

facilitando a circulação e a instalação de loteamentos em áreas rurais alimenta um círculo vicioso, tendo como resultado a urbanização dispersa, que “[...] tem como efeito principal o aumento da pressão humana sobre o ambiente. Ou seja, causa a destruição do próprio objeto de desejo” (BERQUE, 2008, apud CISOTTO; VITTE, 2010, p. 36).

Apesar das ocupações no entorno da APA, suas imediações caracterizam-se por extensas áreas livres, que, contudo, diante do processo acelerado de ocupação do entorno, sobretudo por condomínios residenciais e atividades logísticas, estão propensas à ocupação, gerando impactos e descaracterização do espaço que ainda mantém características “naturais”.

Valor cênico: A ampla e densa vegetação de manguezal, permeada pelas águas conferem ao elemento natural à categoria de *elemento cênico*, conforme classificação de Tardin (2008).



Figura 175: Área do Manguezal Sul da Serra ao fundo da imagem, limítrofe ao loteamento do condomínio residencial, em primeiro plano.

Fonte: <<http://es.bomnegocio.com/norte-do-espirito-santo/terrenos/alphaville-jacuhy-es-40899400>>. Acesso em: 3 set. 2014.

Área de Proteção Ambiental Estadual Mestre Álvaro (5)

Localização: Serra.

Área: Aproximadamente 2.460 hectares (PREFEITURA MUNICIPAL DA SERRA, 2014).

Características: A APA do Mestre Álvaro compõe-se de vegetação de Mata Atlântica, córregos, nascentes e tem como elemento principal relevante formação rochosa, com 833 metros de altitude, denominada Mestre Álvaro. (PREFEITURA MUNICIPAL DA SERRA, 2014).



— Áreas logísticas de armazenagem — Espaços naturais protegidos

Figura 176: Imagem aérea da interface entre a APA do Mestre Álvaro e uso logística do entorno.

Fonte: Imagem adaptada do software Google Earth. Acesso em: 03 set. 2014.

Conflitos urbano-ambientais: Nas bordas nortes da APA Mestre Álvaro observam-se ocupações de atividades logísticas, como a inserção do Terminal Intermodal da Serra e novos loteamentos que indicam a implantação futura de mais empreendimentos no local (Figuras 176 e 177). Já na lateral oeste e em parte das imediações ao norte do elemento natural, o processo de ocupação urbana é mais intenso. Como ocupação circundante à APA do Mestre Álvaro, cabe mencionar a previsão da construção da via Contorno do Mestre Álvaro, que consiste no desvio da BR-101 do interior do município da Serra, para o entorno oeste do elemento natural, como nova interligação da BR-101 à Rodovia do Contorno (Figura 178). Nesse sentido, a obra viária consiste em elevados impactos à área ambiental, a partir da supressão de parte da vegetação do entorno, dentre outros conflitos, visto tendência recorrente de ocupação urbana das bordas de vias metropolitanas.

Valor cênico: Como imponente elevação, o Mestre Álvaro é visto praticamente de toda a Grande Vitória, constituindo-se como marco visual e elemento cênico de inegável valor ambiental e paisagístico para a região.



Figura 177: Mestre Álvaro, elemento cênico ao fundo, com atividades logísticas de armazenagem em suas imediações sul, 2013.

Fonte: Acervo Nau - Ufes. Autor: Patrícia Eiko.



Figura 178: Esquema de obra viária no entorno do Mestre Álvaro.

Fonte: <<http://seculodiario.com.br/16258/13/governo-anuncia-nova-data-de-licitacao-para-obras-do-contorno-do-mestre-alvaro-1>>. Acesso em: 3 set. 2014.

Adicionalmente, a respeito dos impactos sobre os espaços livres protegidos da Grande Vitória, Mendonça et al. (2012) apontam que apesar da preservação dos elementos, algumas áreas, mesmo como Unidades de Conservação, como verificado nas fichas analíticas, ainda sofrem pressão imobiliária, formal e informal, a partir de ocupações e aterros, de falhas nas leis de proteção e até mesmo da ausência de fiscalização efetiva. Em síntese, nota-se que “[...] o conjunto de afloramentos, morros e manguezais [...] compõem um importante recurso natural que valoriza o patrimônio paisagístico da região; mas a contínua degradação acaba resultando na perda da identidade e do suporte biofísico do lugar [...]” (MENDONÇA, et al., 2012, p. 355).

Nesta linha, diante da realidade dos espaços de interesse ambiental e paisagístico da Grande Vitória, frente à ocupação portuária e urbana da região, denota-se a importância da preservação efetiva dos espaços naturais mais significativos, para que não sejam ainda mais impactados e suprimidos pelo acelerado processo de ocupação do setor produtivo. Neste contexto, Campos (2004) alerta para o agravamento dos conflitos ambientais na ocupação das áreas de preservação da Grande Vitória (vegetação dos manguezais, recursos hídricos e morros) para uso portuário, retroportuário e industrial. Portanto, para além do reconhecimento do potencial ambiental, assinala-se a necessidade do resguardo desses recursos, como permanências naturais na paisagem, para que esta não resulte estritamente produtiva.

Pela visão de Ab’ Saber (2003), considerando a paisagem como herança - tanto de processos biológicos como de patrimônio coletivo dos povos que historicamente as herdaram como território de atuação de suas comunidades - salienta-se a responsabilidade da sociedade para sua utilização não predatória e ainda para o reconhecimento das limitações de cada tipo de espaço (AB’ SABER, 2003).

Por fim, essa reflexão, não defende uma visão nostálgica da paisagem, que aponta para o seu “congelamento”, a saber, que novos tempos produzem sempre novas paisagens. Contudo, apesar da paisagem resultar da evolução das técnicas e dos modos de produção, entende-se que não se pode prevalecer uma concepção puramente desenvolvimentista do espaço urbano, com desconsideração das singularidades dos lugares, como formação histórico-social.

3.3 Porto - infraestrutura viária: fluxos portuários e mobilidade urbana

No âmbito deste estudo, outra questão de grande impacto do setor portuário no território local, refere-se aos conflitos entre fluxos de ordem produtiva e questões de mobilidade urbana. Para Cruz (2010) essas implicações decorrem de um sistema em que as velocidades e escalas das redes globais de deslocamento vinculadas às atividades portuárias são, essencialmente, diversas das adequadas à dinâmica local, dos interesses individuais e coletivos dos habitantes da cidade contemporânea. Para o entendimento deste conflito,

[...] Por um lado, observa-se que a redução das velocidades nos eixos de escoamento de carga que cruzam áreas urbanas está entre as dificuldades enfrentadas pelas cadeias logísticas. Por outro lado, o aumento das velocidades nos principais eixos viários urbanos, em função das necessidades do transporte de cargas, traz transtornos para a segurança da circulação urbana (CRUZ, 2010, p. 12).

Adicionalmente, na Grande Vitória, para retificar essas divergências, como será visto, os projetos de mobilidade urbana propostos, ao invés de favorecer as conexões locais, vinculam-se, sobretudo, à otimização da fluidez logística de larga escala. Além disso, a criação de novas articulações viárias facilitadoras dos deslocamentos produtivos implica em expansão e fragmentação da malha urbana local, incitando urbanização dispersa para novas áreas, que são incorporadas pelo sistema de especulação imobiliária. Ainda na área de estudo, a implantação de condomínios residenciais, às margens de vias de alta velocidade, tende ao aumento dos conflitos entre deslocamentos portuários e urbanos, diante da ampliação do compartilhamento dos eixos viários.

Frente ao exposto, a partir dos recortes territoriais, instrumentos que lançam lupas aproximadas sobre o território local, identificam-se e caracterizam-se os principais eixos viários de compartilhamento entre fluxos portuários e urbanos na Grande Vitória. Assim, com ênfase descritiva e analítica, por meio de registros iconográficos, demonstra-se qualitativamente, as incompatibilidades de mobilidade urbana relacionadas aos fluxos portuários. Para balizar essa temática, anterior a análise empírica, recorre-se a questões conceituais e considerações de autores locais⁴⁵, que

⁴⁵ Este subitem se utiliza da dissertação de mestrado de Patrícia S. Cruz denominada *Territórios da mobilidade urbana na metrópole portuária da Grande Vitória (ES): escalas, velocidades e conflitos*, do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espírito Santo. Neste estudo é pertinente a abordagem da problemática de mobilidade urbana na área de estudo.

esclarecem as dinâmicas e impasses em relação fluxos de porto x mobilidade urbana presentes na área de estudo.

Para Santos e Silveira (2006) nas regiões relacionadas ao comércio distante, como a Grande Vitória, criam-se no território áreas de maior densidade viária, que, contudo, não tem “[...] relação direta com o tamanho e a densidade da população, nem com a antiguidade do povoamento, nem com as urgências das sociedades locais, mas com os nexos econômicos, sobretudo os da economia internacional” (SANTOS; SILVEIRA, 2006, p. 261-262).

Portanto, na região portuária da Grande Vitória

Eixos viários e ferroviários [...] atravessam sua área, de modo interligado ao complexo portuário concentrado da Grande Vitória (Portos de Vitória, Tubarão e Praia Mole), rearticulando constantemente o interior da malha urbana, por intermédio da dinâmica dos terminais do Porto de Vitória [...] e das áreas de atividades retroportuárias de Cariacica e Vila Velha (CAMPOS, 2004, p. 147).

Por esta perspectiva, as infraestruturas viárias e ferroviárias “[...] apresentam desdobramentos diretos na conformação urbana, seja na divisão das funções ou na ocupação e forma de uso dos espaços físicos que fazem parte dos territórios da mobilidade” (CRUZ, 2010, p. 12).

Para Santos (2006), no período atual, os territórios são articulados às exigências de fluidez dos deslocamentos globais, de modo que são equipados para facilitar a circulação, que prevalece sobre a produção. Assim, “[...] o próprio padrão geográfico é definido pela circulação, já que esta, mais numerosa, mais densa, mais extensa, detém o comando das mudanças de valor no espaço” (SANTOS, 2006, p. 268). Nesta conjuntura, “criam-se objetos e lugares destinados a favorecer a fluidez [...]” (SANTOS, 2006, p. 274), como novos eixos viários, entre outras infraestruturas, que respondem por incessantes transformações na conformação territorial.

No presente contexto, diante de investimentos em mobilidade urbana que visam, sobretudo, otimizar fluxos logísticos, Santos (2006) alerta para o processo de corporatização do território, em que os recursos são prioritariamente destinados ao atendimento de grandes empresas, de modo que “[...] a despesa pública ganha um perfil largamente desfavorável à solução de problemas sociais e locais” (SANTOS, 2006, p. 336). Neste sistema, Cruz (2010) retifica a interferência do mercado internacional na absorção de recursos públicos, a partir da demanda de grandes

projetos como “[...] pontes, viadutos, duplicações de faixas atendendo às demandas de fluidez de veículos sem uma contrapartida coletiva [...]” (CRUZ, 2010, p. 46-47).

Neste ângulo, os discursos de sustentação aos projetos de mobilidade, evidenciam a prioridade do aumento da velocidade e fluidez, ausentando-se de soluções para a melhoria dos problemas locais ou a redução dos conflitos gerados pelo aumento da velocidade proposta. Como exemplo, segue discurso oficial típico sobre mobilidade urbana na área de estudo, que essencialmente, não se volta para questões locais.

Em 2025 o Espírito Santo possuirá um sistema de transportes e serviços logísticos de elevada qualidade e alto grau de mobilidade, acessibilidade e conectividade. Esta conquista será fruto de ações integradas entre as empresas e as várias instâncias de governo, tanto para a superação dos grandes gargalos de infra-estrutura logística (sob domínio da União, de outros entes da Federação ou de grandes grupos privados) quanto para a melhoria substancial do sistema logístico endógeno de suporte aos arranjos e demais cadeias produtivas locais (GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO, 2006, p. 59).

Portanto, diante de projetos viários que oneram cofres públicos e não se traduzem em benefícios concretos para a mobilidade urbana local, cabe a afirmativa que “[...] os territórios nacionais se transformam num espaço nacional da economia internacional e os sistemas de engenharia criados em cada país podem ser mais bem utilizados por firmas transnacionais do que pela própria sociedade nacional” (SANTOS, 1996, p. 53). Assim, muitas vezes, as infraestruturas locais tornam-se autônomas em relação às condições próprias do lugar (SANTOS, 1996).

Em resumo, na nova ordem mundial os objetivos humanos e sociais cedem lugar a preocupações econômicas, “tudo é disposto para que os fluxos hegemônicos corram livremente, destruindo e subordinando os demais fluxos” (SANTOS, 1996, p. 33-34). “A exigência de fluidez manda baixar fronteiras, melhorar os transportes e comunicações, eliminar os obstáculos à circulação do dinheiro [...] suprimir as rugosidades hostis ao galope do capital hegemônico [...]” (SANTOS, 1996, p. 34).

Nesta linha, nota-se que os projetos de mobilidade urbana atingem exclusivamente as “[...] áreas necessárias à realização das atividades modernas de produção e de circulação. Já que os recursos disponíveis ou trazidos de fora são orientados para essas transformações, o resto da aglomeração não recebe cuidados [...]” (SANTOS, 1996, p. 76). A dedicação quase exclusiva ao sistema hegemônico da economia descolado da totalidade volta-se - como exemplificado no discurso oficial sobre a

“mobilidade” no Estado do Espírito Santo - para o planejamento empresarial e não a um planejamento urbano ou regional (SANTOS, 1996).

Para explicar o processo de prioridades de equipamentos urbanos relacionados ao capital, tal como criação e reformulação viária, comparado ao descaso com os problemas de mobilidade locais remete-se às considerações de Lecione (2007), cuja abordagem parte do conceito de condições gerais de produção de Karl Marx. Nesta linha, Lecione (2007) esclarece que as condições gerais de produção se dividem em dois grupos: as condições de produção em conexão direta ao processo produtivo e à circulação de capital e as condições com relações indiretas ao dito processo.

Das considerações de Lecione (2007) chama atenção que “[...] os equipamentos de consumo coletivo relacionados diretamente ao processo de produção (meios de circulação em conexão direta com o processo produtivo) se desenvolvem de forma mais rápida que os indiretamente relacionados a esse processo” (LECIONE, 2007, p. 5). Segundo, a mesma autora, a diferença ocorre porque os equipamentos em conexão direta com a produção, ao permitirem a circulação de mercadorias, possibilitam sua realização no mercado, agregam valor. Na temática em questão, por exemplo, por isso que as conexões viárias, como viadutos, duplicação de vias, contornos viários, entre outras obras, são prioritárias e os equipamentos indiretos ao processo produtivo, como calçadas, ciclovias e melhorias da mobilidade urbana local, são relegados em segundo plano. Em resumo, “[...] sempre os equipamentos coletivos de consumo diretamente relacionados ao capital evoluem a passos muito mais rápidos do que aqueles cujas relações são indiretas” (LECIONE, 2007, p. 5-6).

Por fim, para Lecione (2007) em relação à questão urbana,

Os equipamentos coletivos de consumo em conexão direta com a produção do capital nos dias atuais necessitam da urbanização [...] que permitiu avançar na diminuição do tempo de produção e do tempo de circulação. Aí, na diminuição desses tempos é que vamos encontrar explicações para o desenvolvimento do urbano, que ao longo do tempo vêm assumindo diferentes configurações. Torna-se, assim, claro que o fenômeno urbano não é autônomo em relação às leis do capitalismo, embora pareça ser” (LECIONE, 2007, p. 6).

Neste sentido, “[...] a movimentação nas redes de fluxos se apresenta em escalas e velocidades diversas e impactam no direcionamento da ocupação e na conformação do território da mobilidade urbana” (CRUZ, 2010, p. 11).

Cabe esclarecer que o conceito de mobilidade referenciado neste estudo “[...] não é mais um conceito de distância entre dois pontos”, deve ser entendido como “sistema de organização do ponto de vista da otimização entre diversos atores e diferentes mobilidades” (ASCHER apud TELES, 2003, p. 34). A noção de mobilidade refere-se ainda

[...] à deslocação de pessoas, bens e informação e relaciona sítios de trabalho com acessos a bens de consumo, com as residências e espaços de entretenimento e lazer, com as compras e com as relações de amizade. É assim um conceito de integração com a noção de proximidade. [...] está associado às questões políticas, ambientais e de sustentabilidade das cidades (TELES, 2003, p. 34).

Adicionalmente, “[...] o conceito de mobilidade ultrapassa as questões de base quantitativa presentes na engenharia de tráfego e transportes [...] [e] inclui questões de ordem qualitativa, com referências nos campos urbano e social [...] (CRUZ, 2010, p. 11). Assim, os atores envolvidos na conformação territorial da mobilidade urbana, dividem-se em duas escalas, a local (representada pela sociedade) e a global (representada pelo mercado e capital internacional) (CRUZ, 2010).

Em geral, diante das necessidades dos diversos atores da mobilidade, “[...] os sistemas de transporte não podem ser excludentes, para isso é importante considerar que os habitantes das cidades e os processos portuários possuem demandas diferentes” (CRUZ, 2010, p. 106). Contudo, o que predomina é um cenário de divergências, em que

Investimentos nos setores produtivos, de transporte e imobiliários nem sempre são conjugados com soluções satisfatórias do ponto de vista urbano. Espaços públicos são alterados por intervenções diretas ou desdobramentos de projetos privados, como as ações mitigadoras de empreendimentos que apresentam impacto no tráfego urbano. Os condomínios fechados, por exemplo, lançam um volume maior de veículos em um único ponto do sistema viário [...] O porto também amplia sua área de ocupação, tem suas atividades espalhadas pelo território, com funções específicas e conexões marcadas para a garantia de sua funcionalidade. Estas atividades geralmente demandam extensas áreas que, uma vez envoltas de áreas urbanas, caracterizam descontinuidades territoriais urbanas (CRUZ, 2010, p. 108).

Nesta linha, nos territórios portuários, “há um conflito que se agrava entre um espaço local, espaço vivido por todos os vizinhos, e um espaço global, habitado por um processo racionalizador [...] que chega a cada lugar com objetos e as normas estabelecidos para servi-los”, independente da realidade local (SANTOS, 1998, p.18). O contraponto entre as demandas de mobilidade do sistema portuário e as dinâmicas urbanas, para Cruz (2010) resulta por um lado, de portos, estruturas

conectadas às redes globais, dependentes de uma supermobilidade, e por outro lado, de dinâmicas urbanas dependentes de questões de acesso, e não necessariamente de supermobilidade (CRUZ, 2010). Em complemento,

A dinâmica portuária em território urbano, por exemplo, compõe um sistema que se utiliza de meios, veículos, escalas e velocidades próprios visando à plenitude das atividades globais. Por outro lado, a população em deslocamento dentro do mesmo espaço urbano conforma um outro sistema com meios, veículos, escalas e velocidades diferenciadas (CRUZ, 2010, p. 46).

Diante da realidade divergente, “[...] as sobreposições e cruzamentos da infraestrutura que atendem às escalas globais e locais conformam ainda nós e zonas de conflito que são desafios para o projeto de mobilidade urbana” (CRUZ, 2010, p. 46). Na Grande Vitória, este processo se agrava visto que “[...] os movimentos urbanos diários extrapolaram as áreas contíguas urbanas e as rodovias absorvem, além dos deslocamentos de carga, parte do fluxo local” (CRUZ, 2010, p. 141-142). Contudo, “[...] a infraestrutura viária que atende às áreas não conurbadas ainda apresentam deficiências para atender a demandas diversificadas de uso” (CRUZ, 2010, p. 142).

Neste contexto, na área de estudo, as dinâmicas de diversificação de usos, tal como a implantação de condomínios residenciais, às margens de rodovias de alta velocidade, voltadas, sobretudo para indústrias e áreas retroportuárias, contribuem para acentuar o problema de sobreposições das infraestruturas de mobilidade. Nos dizeres de Cruz (2010), a mistura de usos incompatíveis, apesar de incentivada pelos planos diretores, forma aglomerados urbanos com diferentes necessidades de conectividade. Assim, pelo vetor acesso têm-se novas frentes de expansão urbana e a cada novo empreendimento viário a ocupação urbana mostra-se mais especulativa (CRUZ, 2010).

Por outro lado, alerta-se que a reorganização do sistema de mobilidade, dependendo da tipologia dos projetos, pode criar maior coesão territorial e social com integração de fragmentos urbanos ou, contudo, “[...] desestruturar setores estabilizados na metrópole, criando barreiras como a velocidade, descontinuidades físicas, funcionais e gerando a segregação espacial” (CRUZ, 2010, p. 145), linha pela qual, seguem-se as dinâmicas de deslocamento da área de estudo. A saber,

A infraestrutura terrestre das redes portuárias tem se apresentado segregadora por inserir grandes extensões territoriais e por demandar velocidades que impedem a apropriação dos espaços públicos de

circulação das áreas urbanas localizadas no entorno. Assim, destacam-se as rupturas urbanas promovidas pelas redes de transporte terrestres portuários na Grande Vitória que têm como objetivo a fluidez e a velocidade (CRUZ, 2010, p. 146).

Diante da complexidade característica dos territórios portuários, a Grande Vitória - em função de atuar como dispositivo territorial do comércio exterior, contemplando grande parte das instalações portuárias e retroportuárias do Complexo Portuário do Estado do Espírito Santo, entre outras atividades correlatas - experimenta situações territoriais complexas, como a conflituosa relação entre a infraestrutura viária - que prioriza os fluxos globais - e a mobilidade urbana local.

O formato atual das movimentações portuárias da Grande Vitória vincula-se, sobretudo, à rede dos eixos viários e ferroviários estruturantes dos municípios da região. Neste sistema, destacam-se as rodovias federais BR-101 e BR-262; rodovias estaduais ES-010, ES-080 e ES-060, ES-471 (Rodovia Darly Santos), Rodovia Norte-Sul; as ferrovias EFVM (Estrada de Ferro Vitória Minas, de propriedade da Vale) e FCA (Ferrovia Centro Atlântica concessão à Vale), entre outras vias importantes de acesso local às áreas portuárias, como a Avenida Carlos Lindenberg e a Avenida Capuaba, em Vila Velha, que associadas, articulam as principais cadeias logísticas e produtivas da Grande Vitória, em intenso compartilhamento com fluxos urbanos (Figura 179).



Figura 179: Infraestrutura viária e ferroviária da Grande Vitória, relacionada a áreas portuárias e retroportuárias.

Fonte: Elaborado pela autora junto a grupo de pesquisa Nau-Ufes.

De imediato, conforme Figura 179, na Grande Vitória, na lógica de implantação de áreas portuárias, retroportuárias, entre outras áreas logísticas e industriais, verifica-se sobreposição intencional nas proximidades de vias de maiores fluxos e velocidades, com vistas ao escoamento eficiente de mercadorias. Em consonância, as localidades de sobreposição entre áreas portuárias, urbanas e produtivas, configuram-se nas principais zonas de tensão, onde os conflitos entre o tráfego produtivo e a mobilidade local são mais evidentes.

Na área de estudo, além do intenso compartilhamento de fluxos urbanos e portuários dos eixos viários, destaca-se que as incompatibilidades, na maioria dos casos, resultam da adequação exclusiva das vias ao fluxo rápido e motorizado, em contraponto, a falta de espaços apropriados para transeuntes e ciclistas. Para Cruz (2010) o uso comum de rodovias como suporte de dinâmicas portuárias e urbanas, sinaliza a carência de investimentos em outros sistemas de mobilidade local.

No contexto de disputa entre escalas e velocidades de deslocamentos urbanos e portuários “[...] não só a via passa a apresentar conflitos, mas também todo o seu entorno, os cruzamentos, as áreas conectadas por ela e as atividades presentes nos espaços urbanos (CRUZ, 2010, p. 116). A situação urbana relatada é recorrente nas proximidades de acesso às áreas produtivas, como nos bairros residenciais imediatos à BR-101 Contorno, em Cariacica; em áreas urbanas próximas ao Complexo Portuário de Capuaba, ao longo da Avenida Capuaba e em trechos da Avenida Carlos Lindenberg, em Vila Velha; na porção urbana da BR-262 em Cariacica e BR-101 na Serra. Em geral, essas localidades, detalhadas a seguir, referem-se a alguns exemplos de “[...] áreas de sobreposição (e não integração) de escalas e velocidades vinculadas aos rearranjos das funções urbanas e portuárias/produtivas” (CRUZ, 2010, p. 117).

Diante das considerações apontadas, prosseguem as situações empíricas entre tráfegos portuários e mobilidade urbana na área em estudo, analisadas a partir do recurso metodológico de recortes territoriais, que associados sintetizam os desdobramentos da atividade portuária em suas diversas faces no território local.

A) Recorte 1

Esta área por apresentar elevada sobreposição entre manchas urbanas e portuárias, articuladas a eixos viários e ferroviários consolidados, configura-se como zona típica de conflito entre os fluxos portuários e a mobilidade local. Em geral, as incompatibilidades resultam de intensa proximidade entre áreas portuárias e ocupação urbana nas imediações dos principais eixos de deslocamento, os quais, por vezes, além de não serem apropriados à circulação urbana, oferecem baixa capacidade de tráfego ao transporte de cargas (Figura 180).

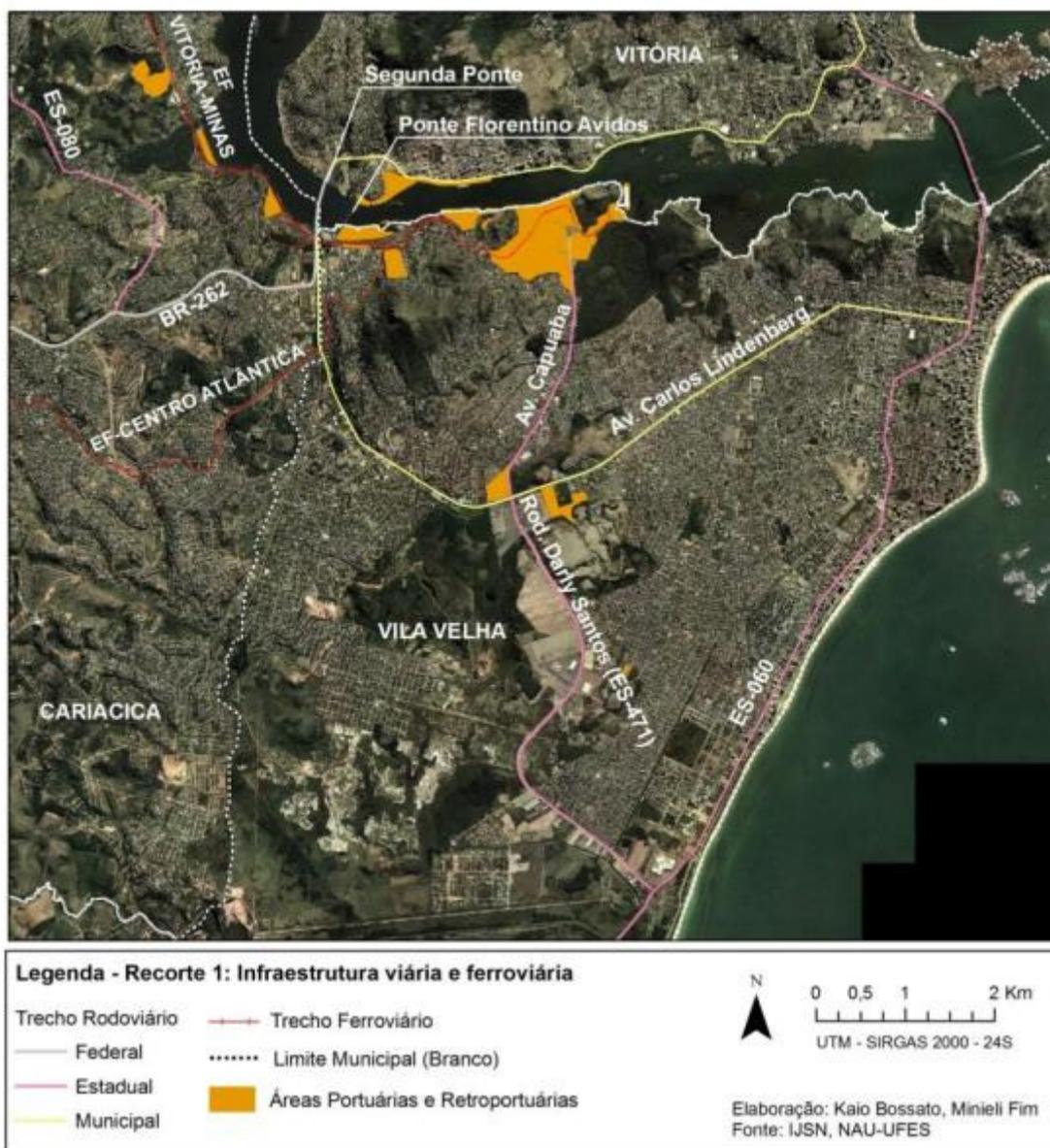


Figura 180: Recorte 1- Porto-infraestrutura viária e ferroviária.

Fonte: Elaborado pela autora junto a grupo de pesquisa Nau-Ufes.

Em **Vila Velha**, os eixos viários com tráfego mais intenso e conflituoso entre fluxos urbanos e portuários, referem-se à Avenida Capuaba, à Avenida Carlos Lindenberg e à Rodovia Darly Santos (ou ES-471), as quais oferecem acesso direto aos terminais portuários do município, predominantemente, em meio a áreas de ocupação urbana densa (Figura 180).

Nessas localidades, as divergências entre o transporte de cargas e a circulação de pessoas resultam, em geral, de condição de mobilidade excludente, com sobreposição indiscriminada de fluxos diversos em um mesmo eixo viário, os quais, com ausência de infraestruturas adequadas, atendem predominantemente, aos modais motorizados. Somado a esses agravantes, o funcionamento das instalações portuárias de Vila Velha em tempo integral, além dos conflitos viários, gera constante poluição sonora e visual para o entorno urbano imediato. Nesta região, portanto, é clara a interferência da atividade portuária no funcionamento urbano.

No presente cenário, destaca-se a situação da Avenida Capuaba, eixo viário de acesso direto aos terminais portuários de Vila Velha, apresentando infraestrutura inadequada ao intenso e diverso uso da via: faixas de circulação estreitas, ausentando-se de calçadas apropriadas e de ciclovias. Além da proximidade com áreas portuárias que gera intenso fluxo de caminhões, a via circunda-se de densa ocupação urbana, com baixos níveis de renda, onde a prática de deslocamento em modais não motorizados é muito comum. Assim, a ausência de infraestrutura viária condizente para ambas as demandas de velocidades e escalas resulta em compartilhamento conflituoso do eixo viário: pedestres e ciclistas apropriam-se de espaços desprovidos de urbanidade, em meio ao intenso fluxo de cargas. Por outro lado, a baixa capacidade de tráfego de caminhões decorre de interferências da ocupação urbana do entorno (Figuras 181 a 184).

Além da ausência de pontos de travessia, a dificuldade no percurso de pedestres nos bairros limítrofes à Avenida Capuaba, intensifica-se, em alguns trechos, pela presença de muretas de concreto entre as faixas de rolamento de veículos. No entanto, comumente, “[...] as barreiras físicas impostas são frequentemente ignoradas e as resistências aparecem como um indicador da necessidade de um projeto rodoviário que atenda também às demandas urbanas” (CRUZ, 2010, p. 149). Em complemento, a falta de pátio de estacionamento na área portuária de Vila Velha, torna ainda mais crítica a circulação urbana nas imediações do porto, a

saber, que se observa, com frequência, caminhões aguardando carregamento e descarregamento ao longo da Avenida Capuaba e em vias adjacentes.



Figuras 181 e 182: Intenso fluxo de caminhões no interior do Complexo Portuário de Capuaba, que se reflete na Av. Capuaba 2014.

Fonte: Acervo autora.



Figura 183: Ausência de espaços para pedestres e ciclistas na Av. Capuaba.

Fonte: Google Earth Street View. Acesso em: 30 out. 2014.



Figura 184: Ausência de calçadas na Av. Capuaba, eixo viário de baixa acessibilidade urbana.

Fonte: Google Earth Street View. Acesso em: 30 out. 2014.

Pelo exposto, o uso comum desequilibrado do eixo viário salienta “[...] a necessidade de interação entre os atores e agentes nas decisões sobre o espaço” (CRUZ, 2010, p. 106). Nesta localidade são primordiais projetos de mobilidade, que além de otimizarem o fluxo de cargas, considerem a escala urbana, visto a ocupação imediata às margens da via. No entanto, além da insegurança no percurso de pedestres e ciclistas, o eixo viário, apesar de essencial ao fluxo de cargas, também apresenta condições desfavoráveis para o tráfego de caminhões, que não atingem velocidades satisfatórias em sua extensão. A necessidade de adequabilidade da Avenida Capuaba torna-se ainda mais urgente diante da previsão do aumento da capacidade de carga dos terminais portuários de Vila Velha, com a ampliação do Cais do Atalaia, conforme indicado anteriormente.

Em continuidade, a Avenida Capuaba no cruzamento com a Avenida Carlos Lindenberg, entronca-se, por meio de viaduto, à Rodovia Darly Santos, essencialmente, voltada para o escoamento de fluxos do setor produtivo (Figura 185). Neste cenário, pontua-se que a construção de viadutos assim como novas rodovias e pontes no interior de áreas urbanas, com foco no veículo motorizado promove o aumento da velocidade e a ruptura de fluxos urbanos, como a alteração e interrupção do percurso de pedestres e ciclistas (CRUZ, 2010).



Figura 185: Vista aérea para viaduto entre a Av. Carlos Lindenberg (primeiro plano), Av. Capuaba (trecho ao fundo, à esquerda), e Rodovia Darly Santos (à direita).

Fonte: Acervo Nau-Ufes.

Em geral, a Rodovia Darly Santos apresenta-se fluida e contínua. Semáforos e faixas de pedestres não são muito comuns, salvo em poucos pontos, como em

frente ao SESI e ao Terminal de Itaparica, às margens da rodovia. Na rodovia, a maioria das calçadas não atende ao padrão de acessibilidade e as ciclovias são ausentes (Figura 186). O tráfego local decorre principalmente da presença de indústrias e serviços ao redor do eixo viário, assim como de fluxos urbanos. Como a via apresenta áreas desocupadas suscetíveis ao adensamento, salienta-se possível acentuação dos fluxos no local.



Figura 186: Rodovia Darly Santos, sentido Porto de Capuaba, anterior ao viaduto de cruzamento com a Av. Carlos Lindenberg.

Fonte: Google Earth Street View. Acesso em: 30 out. 2014.

Prosseguindo no contexto de incompatibilidades entre tráfego portuário e urbano em Vila Velha, também destaca-se a situação da Avenida Carlos Lindenberg (Figura 180). A via que oferece acesso aos terminais portuários do município tanto pela BR-262 em Cariacica, como pela Ponte Florentino Avidos ou pela Segunda Ponte em Vitória, configura-se como nó de confluência de fluxos, com tráfego intenso e desordenado.

No trecho da via de confluência de fluxos da Ponte Florentino Avidos e da Segunda Ponte, no bairro São Torquato, a Avenida Carlos Lindenberg, caracteriza-se por densa ocupação urbana e espaços de circulação desprovidos de urbanidade em meio a fluxos intensos de cargas. A via apresenta-se estreita, com tráfego incompatível e conflituoso à demanda local (Figuras 187 e 188).



Figuras 187 e 188: Trechos Av. Carlos Lindenberg, bairro São Torquato, em Vila Velha.
Fonte: Google Earth Street View. Acesso em: 30 out. 2014.

A partir da confluência com os fluxos da Segunda Ponte em Vila Velha, a Avenida Carlos Lindenberg encontra-se duplicada e com conflitos urbanos minimizados. Deste trecho em diante, a via possui canteiro central, calçadas e, em alguns pontos, áreas para circulação de bicicletas (Figura 189). Nas proximidades ao viaduto de intersecção com a Avenida Darly Santos, o eixo viário é mais largo e fluido (Figura 190).



Figura 189: Trecho da Av. Carlos Lindenberg após confluência de fluxos da Segunda Ponte.
Fonte: Google Earth Street View. Acesso em: 30 out. 2014.



Figura 190: Av. Carlos Lindenberg próximo ao viaduto de cruzamento com a Rod. Darly Santos.
Fonte: Google Earth Street View. Acesso em: 30 out. 2014.

Após o cruzamento com a Rodovia Darly Santos, a Avenida Carlos Lindenberg, ainda vem sendo duplicada. Contudo, em sua parte leste, nas imediações do bairro Glória, área comercialmente consolidada do município de Vila Velha, a via apresenta-se estreita e com intensos fluxos locais (Figura 191). Diante deste fato, Cruz (2010) critica a limitação da reurbanização desta Avenida à área de influência do porto, o que salienta a supremacia em facilitar os fluxos de cargas, sem melhorias nas condições de mobilidade urbana.



Figura 191: Trecho leste da Av. Carlos Lindenberg, região consolidada comercialmente. Observar a diferença do perfil da via, comparado ao trecho próximo ao viaduto.

Fonte: Google Earth Street View. Acesso em: 30 out. 2014.

Em síntese, neste recorte territorial, há uma série de obras viárias em andamento entre outros projetos previstos que embora, apresentam no discurso que os legitimam, um apelo de mobilidade urbana, na prática, voltam-se, prioritariamente, para a melhoria de eficiência dos fluxos do setor produtivo. Nas palavras de Cruz (2010) as propostas direcionam-se, sobretudo, à garantia do aumento de velocidade e à desobstrução das artérias dos sistemas de transporte nos eixos de escoamento de carga. Assim, as principais questões relacionadas à mobilidade urbana - fragmentação urbana; inacessibilidade e imobilidade na cidade; privatização das vias de circulação; exclusão social por meio do transporte coletivo inadequado; poluição sonora, visual e do ar, promovida pelos modos de transporte predominantes – prosseguem sem resolução (CRUZ, 2010).

Em Vila Velha, dentre as obras em andamento, destaca-se o Corredor Leste-Oeste (ES-447), que prevê ligação entre a BR-262, em Cariacica e a Rodovia Darly Santos (ES-471), em Vila Velha. Trata-se da redução de distância entre os municípios,

facilitando o desvio de fluxos de cargas dos portos de Vila Velha para as BR-262 e BR-101 (Figura 192). Contudo, como se trata de um eixo viário em uma área em parte desocupada, prevê-se em suas imediações, futura expansão urbana e retroportuária, a partir de um processo de retroalimentação dos conflitos explanados, principalmente por meio da sobreposição desequilibrada de deslocamentos.



Figura 192: Projeção Rodovia 447, interligando a Rodovia Darly Santos, em Vila Velha à BR-262, em Cariacica

Fonte: Imagem disponível em <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=465724>>, com informações adicionadas pela autora. Acesso em: 1 nov. 2014.

Nesta linha, questiona-se a disponibilidade de recursos para a criação de novos eixos viários, facilitadores do escoamento de fluxos logísticos, e o descaso com os problemas de mobilidade urbana consolidados, tais como os das imediações dos terminais portuários de Vila Velha.

Adicionalmente, em Vila Velha, além dos conflitos do âmbito viário, salientam-se as implicações dos eixos ferroviários no meio urbano, os quais como barreiras lineares impedem a continuidade de ocupação e fragmentam o tecido urbano. Nos bairros São Torquato e Paul a linha férrea, no nível das ruas, atravessa áreas urbanas consolidadas, com intenso fluxo de pedestres, criando áreas de baixa urbanidade na cidade (Figuras 193 e 194).



Figuras 193 e 194: Trecho ferroviário em meio à ocupação urbana, no bairro Paul, em Vila Velha. Neste ponto a linha férrea é imediata à Escola Municipal Graciano Neves, imagem à direita.

Fonte: Google Earth Street View. Acesso em: 30 out. 2014.

Ainda neste recorte territorial em **Vitória**, o fluxo do tráfego de cargas seguido dos ruídos e conflitos urbanos decorrentes enquadra-se dentre as principais causas de rejeição da presença de atividades portuárias no Centro da capital. Contudo, como medida para se minimizar a incompatibilidade do porto na região conta-se com a restrição dos horários para circulação de veículos de carga/descarga portuária.

Neste contexto, para facilitar as condições de acesso ao Cais Comercial do Porto de Vitória, destaca-se a proposta de construção de viaduto, interligando o trecho da Segunda Ponte ao terminal portuário da capital (A GAZETA, 2014a). Contudo, apesar deste projeto incluir-se no quadro de investimentos de mobilidade urbana, nota-se que pouco contribui para alternativas de circulação condizentes a um centro histórico, descolando os fluxos do nível da cidade (Figuras 195 e 196).



Figuras 195 e 196: Perspectivas de viaduto proposto para o Centro de Vitória.

Fonte: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=114254901>>. Acesso em: 1 nov. 2014.

Neste prisma, a projeção de um viaduto no Centro Histórico de Vitória, tende a dispersão das dinâmicas urbanas locais, visto que comumente, essas infraestruturas

apresentam-se como áreas vazias de urbanidade. Adicionalmente, o elevado implicaria na acentuação da poluição sonora local, visto o aumento dos fluxos proporcionado, além de impactos severos à paisagem da região central, a qual pelo apelo histórico, de origem colonial, deveria ter outro direcionamento.

Como complemento, para Campos (2013) obras deste caráter aniquilam a estrutura urbanística mais remota da Capital capixaba, por meio de projetos de reestruturação urbana, “[...] que alinham gestão e estratégias da Codesa e do governo do Estado, pautadas na hipótese simultânea de incremento comercial do porto e melhoria no âmbito da circulação e do transporte metropolitano” (CAMPOS, 2013, p. 1).

Em resumo, “[...] projetos focados na fluidez do tráfego fazem emergir a supremacia da velocidade, e [como neste caso] atropelam as relações sociais e as atividades pré-existentes, causando a decadência e a degradação do espaço urbano” (CRUZ, 2010, p. 116). Assim, confirma-se que nos planos viários da região “[...] permanece o problema da integração entre projetos de deslocamentos portuários e mobilidade urbana [...] Ou seja, a prioridade é conectar o porto aos eixos de escoamento sem, contudo garantir melhorias na mobilidade urbana” (CRUZ, 2010, p. 131).

Em **Cariacica**, em análise ampliada do recorte territorial, o eixo viário com conflito mais intenso entre fluxos portuários e urbanos, refere-se à BR-262. Apesar de configurar-se como eixo de deslocamento rápido de mercadorias, com a densificação urbana do entorno, a rodovia caracteriza-se por congestionamentos e incompatibilidades diárias entre os fluxos de cargas e a mobilidade urbana. Na ausência de áreas para percursos adequados, pedestres e ciclistas são pressionados pelo tráfego intenso de alta velocidade, o que agrava o índice de acidentes no local. A rodovia, assim, como as demais relacionadas à supremacia da fluidez, a partir da barreira da velocidade, atuam como infraestruturas segregadoras, afetando a urbanidade das localidades imediatas (Figuras 197 e 198).



Figuras 197 e 198: Fluxo de veículos na BR-262 em Cariacica, sentido Vila Velha e Vitória.

Fonte: Acervo autora.

É evidente o tráfego conflituoso da BR-262 no trecho urbano de acesso aos terminais portuários de Vila Velha, sob a Segunda Ponte, em Cariacica. A falta de fluidez nas vias intraurbanas do município portuário compromete o escoamento dos fluxos na rodovia, que neste ponto, configura-se como nó de intenso congestionamento (Figuras 199 e 200).



Figuras 199 e 200: Tráfego intenso na BR-262 em Cariacica, trecho de acesso aos terminais portuários de Vila Velha.

Fonte: Acervo autora.

Em Cariacica, às incompatibilidades dos fluxos viários, acrescentam-se às situações críticas das infraestruturas ferroviárias no meio urbano. Nesta dinâmica, o ramal ferroviário da EFVM (Estrada de Ferro Vitória-Minas) conflita-se com as áreas ocupadas, impedindo integração urbana. Ainda, a estrutura de gradis que separa a linha férrea da área urbana, apesar de evitar acidentes, materializa a autonomia e a desconexão da infraestrutura com a cidade (Figura 201).

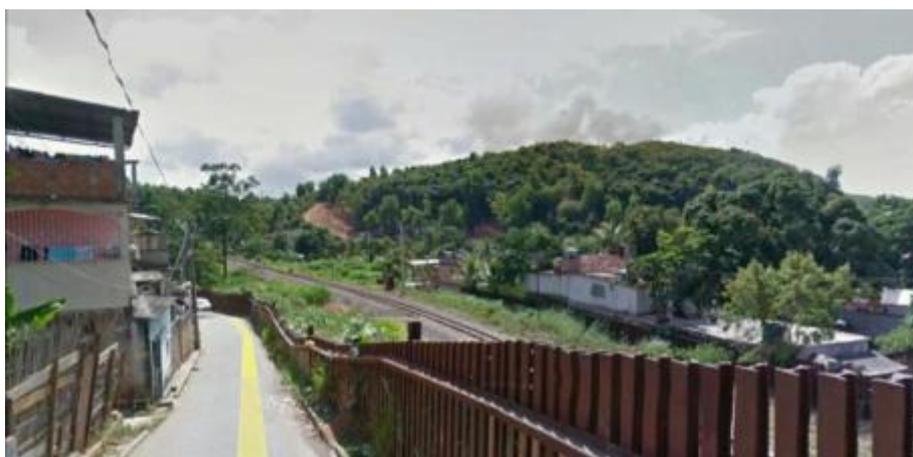


Figura 201: Trecho ferroviário entre áreas urbanas em Cariacica. Notar como a linha férrea é segregada do meio urbano pela estrutura de gradis.

Fonte: Google Earth Street View. Acesso em: 30 out. 2014.

Em síntese, neste recorte territorial, a degradação de áreas centrais observadas - sobretudo, nas imediações urbanas às infraestruturas portuárias em Vila Velha e Cariacica - para Cruz (2010) relaciona-se, entre outros aspectos, à desqualificação do espaço da mobilidade, decorrente de fatores como “[...] o aumento do volume de veículos de passagem que causa a poluição física e visual do conjunto construído; a elevada velocidade praticada e a incapacidade de absorção de funções antagônicas como moradia e corredores de passagem” (CRUZ, 2010, p. 122). Em resumo, nos eixos viários, entre áreas produtivas e urbanas, observa-se um espaço de deslocamento excludente, que prioriza a supremacia de fluxos econômicos a despeito de impactos urbanos, como interferências na mobilidade urbana.

B) Recorte 2

No recorte territorial, com significativa área logística e industrial, nota-se que os fluxos de cargas somados aos urbanos sobrecarregam os eixos viários imediatos, que prioritariamente atendem aos deslocamentos produtivos em detrimento dos percursos urbanos. Nesta condição, destacam-se as Rodovias BR-101, Contorno BR-101, ES-010 e Rodovia Norte-Sul, eixos viários de escoamento de cargas em conflito evidente com tráfegos urbanos e a ocupação do entorno (Figura 202).

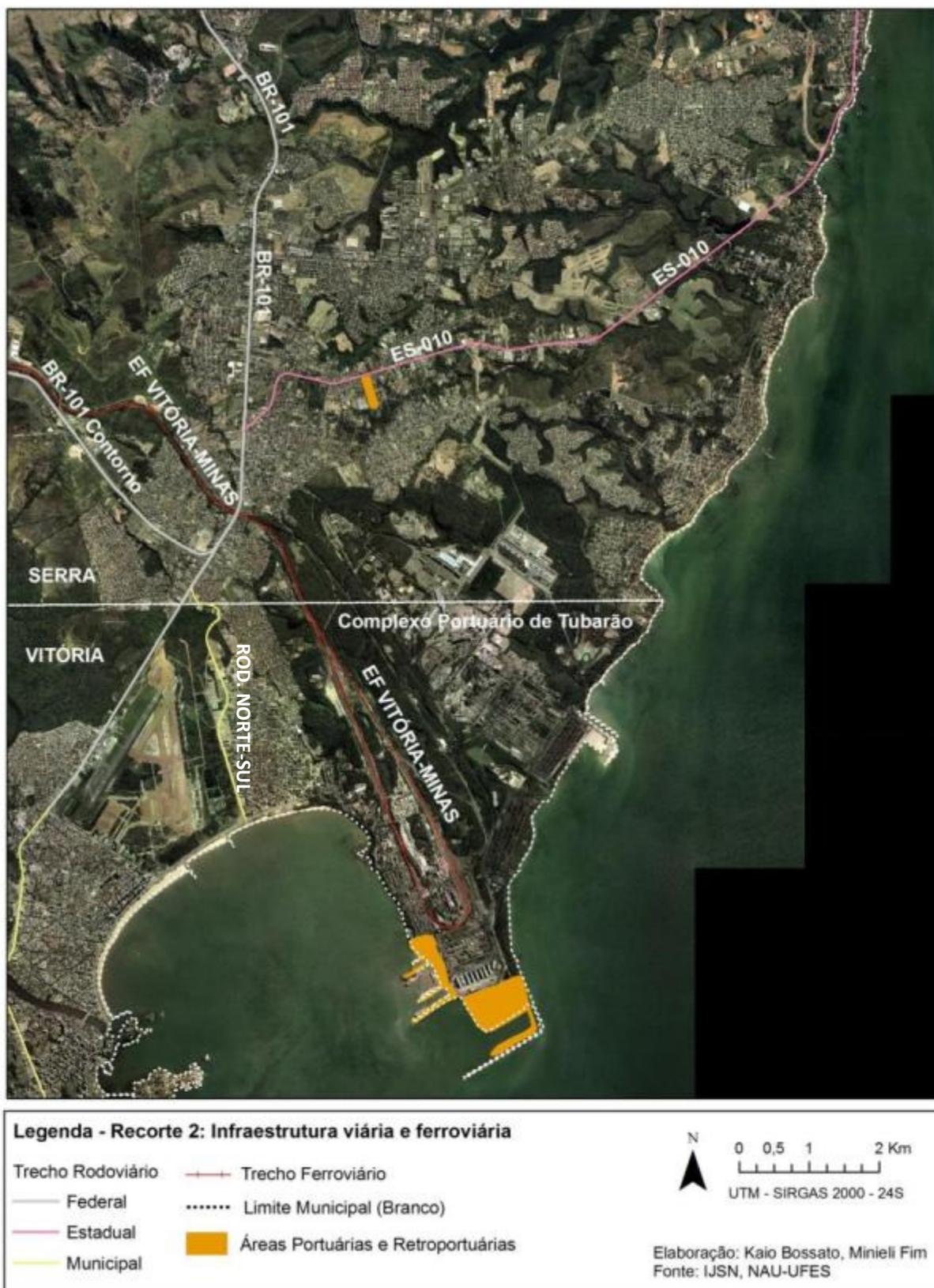


Figura 202: Recorte 2- Porto-infraestrutura viária e ferroviária.

Fonte: Elaborado pela autora junto a grupo de pesquisa Nau-Ufes.

Na **Serra** o trecho urbanizado da BR-101, até o viaduto na localidade de Carapina, apresenta intenso conflito entre os fluxos de cargas e o entorno urbano consolidado. A densificação urbana das margens da BR-101 transformou o perfil do eixo viário, aos moldes de avenida com importância comercial e logística para o município. Além de funcionar para a circulação de cargas, a rodovia é intensamente utilizada para deslocamentos urbanos, inclusive por pedestres e ciclistas. No entanto, carece de pontos de travessias e ciclovias, o que agrava a insegurança destes transeuntes no local. Por sua vez, o intenso compartilhamento entre fluxos ao longo da via - tráfego de veículos, caminhões, transporte coletivo, pedestres e ciclistas - é acompanhado de característicos congestionamentos (Figura 203). Com efeito, destaca-se ainda a condição de saturação do viaduto de desvio do fluxo de cargas para a BR-101 Contorno, em Cariacica. O viaduto, apesar de alternativa de deslocamento fluido para caminhões, é intensamente utilizado para o tráfego urbano, com constantes acidentes e engarrafamentos (Figura 204).



Figuras 203 e 204: Compartilhamento de tráfegos na BR-101 na Serra, circundada por ocupação urbana; e congestionamento no viaduto na BR-101, sentido Cariacica-Serra.

Fonte: Acervo autora.

Nesta dinâmica, ainda no município da Serra, a ES-010, via de fluxo rápido, mesmo com parte de suas margens urbanizadas, (inclusive bairros residenciais imediatos), também não atende às demandas de deslocamentos de pedestres e ciclistas. Como nas demais vias, que priorizam a fluidez dos tráfegos do setor produtivo, a ES-010 mostra-se desalinhada e conflituosa às necessidades de mobilidade local (Figura 205).



Figura 205: Ocupação urbana residencial às margens da ES-010 na Serra, o que incita conflitos entre fluxos produtivos e circulação urbana.

Fonte: Google Earth Street View. Acesso em: 30 out. 2014.

Em essência, a ES-010 dentre demais eixos viários apresentados, retrata típica via projetada aos moldes de conexão fluida, que, no entanto, vem sofrendo processo de adensamento por ocupação urbana dispersa a partir de diversos usos, inclusive condomínios residenciais, incitando o agravamento dos conflitos com a mobilidade urbana local. Diante desta realidade, para Cruz (2010) a permissão de interação de usos na extensão dos eixos viários estruturados, sobretudo, à fluidez, não aparece como alternativa viável, visto que somente às demandas de mobilidade relativas aos setores econômicos são consideradas.

No município da Serra, referente à situação dos eixos ferroviários, como a ferrovia apresenta desnível com a ocupação urbana e o sistema viário, suas interferências são minimizadas. Contudo, no município nota-se a presença de passarelas de pedestres, sob o eixo ferroviário da EFVM, demonstrando a necessidade de conectividade entre bairros, impedida pela linha férrea (Figura 206).



Figura 206: Passarela sobre a Ferrovia Vitória-Minas interligando os bairros Carapina e Central de Carapina, na Serra. Observar separação física entre a ferrovia e a área urbana.

Fonte: Google Earth Street View. Acesso em: 30 out. 2014.

Adicionalmente, sob os mesmos objetivos de aumento da fluidez, diante da saturação crítica do tráfego da BR-101, tem-se o projeto do Contorno do Mestre Álvaro, interligando a BR-101 Norte à Rodovia do Contorno, a partir da retirada dos fluxos de cargas do trecho urbano da Rodovia na Serra. Este projeto será abordado no Recorte 3.

Diante destas considerações, neste recorte territorial, em especial, a partir dos projetos de contornos de rodovias, que desviam os fluxos de passagem para áreas desocupadas, livres de interferências urbanas, constata-se um problema cíclico relacionado à mobilidade no território portuário. Ou seja, verifica-se um contínuo processo de criação de novos eixos viários, cujos conflitos decorrentes do processo de adensamento urbano futuro, demandam, posteriormente, outras novas opções de deslocamentos num constante refazer do território, sem a resolução das situações críticas inerentes. Assim, propostas desintegradas, entre fluxos urbanos e portuários em um território portuário/industrial, parecem não indicar a solução para as questões de mobilidade.

C) Recorte 3

Neste recorte os conflitos entre o tráfego produtivo e a mobilidade urbana local, concentram-se, sobretudo, ao longo da Rodovia Contorno BR-101, um eixo viário de fluxo rápido, como alternativa de desvio do tráfego de cargas do núcleo urbano consolidado, para áreas ainda pouco ocupadas nos municípios de Serra e Cariacica (Figura 208).



Figura 208: Recorte 3- Porto-infraestrutura viária e ferroviária.

Fonte: Elaborado pela autora junto a grupo de pesquisa Nau-Ufes.

A princípio, essa rodovia foi concebida para o escoamento eficiente de cargas, livre de interferências urbanas. Contudo, diante da possibilidade de trânsito fluido, a via tornou-se alternativa de desvio dos fluxos urbanos dos congestionamentos críticos dos eixos viários intraurbanos da Grande Vitória, sendo muito utilizada para os trajetos Serra-Cariacica-Viana (e vice-versa) e Vitória-Cariacica-Viana (vice-versa).

Neste sentido, diante de demandas diversas velocidades e escalas entre fluxos do setor produtivo e fluxos urbanos, o compartilhamento da rodovia é intenso, veloz e conflituoso, com constantes acidentes (Figuras 209 e 210).



Figuras 209 e 210: Tráfego de cargas e urbano compartilhado na Rodovia Contorno BR-101, com acidentes freqüentes.

Fonte: Acervo autora.

Para agravar os problemas de mobilidade ao longo da rodovia, acrescentam-se as interferências das ocupações urbanas circundantes (Figuras 211 e 212). Os bairros residenciais, como Nova Rosa da Penha, às margens do eixo viário geram demandas de percursos para pedestres e ciclistas e a presença de contornos de acessos, incompatíveis com o perfil da via expressa. Para minimizar esses conflitos, na altura desta ocupação urbana, foram instalados radar e faixa de pedestres, que, no entanto, efetivamente, não facilitam a travessia dos transeuntes, que se arriscam no tráfego intenso e veloz (Figuras 213 e 214). Neste contexto, o visível cenário de insegurança, a partir da apropriação de espaços desprovidos de urbanidade por pedestres e ciclistas, aparece como reflexo da supremacia de um deslocamento econômico excludente, que não promove soluções para a mobilidade urbana local.



Figura 211: Bairro Nova Rosa da Penha, às margens da Rodovia Contorno BR-101, em Cariacica.

Fonte: Acervo autora.



Figura 212: Área comercial e de serviços, ao sul da Rodovia Contorno BR-101, em Cariacica.

Fonte: Acervo autora.



Figuras 213 e 214: Ausência de espaços de travessia de pedestres na Rodovia Contorno BR-101, nas imediações do Bairro Nova Rosa da Penha, em Cariacica.

Fonte: Imagens adaptadas de vídeo. Disponível em: <<http://g1.globo.com/espirito-santo/noticia/2014/04/rodovia-do-contorno-vai-receber-11-passarelas-no-es-diz-dnit.html>>. Acesso em: 29 out. 2014.

Por sua vez, como alternativas para a insegurança de pedestres ao longo da Rodovia Contorno BR-101, segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), serão construídas, num prazo de até 18 meses onze passarelas ao longo do eixo viário (G1 ES, 2014). Neste sentido, em maio de 2014 inaugurou-se a primeira passarela sobre a Rodovia (Figura 215), entre os bairros André Carloni e Jardim Carapina, na Serra, um ponto crítico de atropelamentos, conforme a empresa Eco 101, concessionária, que atualmente, administra a rodovia (DEVENS, 2014).



Figura 215: Passarela nas imediações bairro André Carloni, na Rodovia Contorno BR-101, Serra.

Fonte: Imagem adaptada de vídeo. Disponível em: <http://g1.globo.com/espírito-santo/noticia/2014/05/primeira-passarela-da-rodovia-do-contorno-e-liberada-na-serra-es.html>. Acesso em: 29 out. 2014.

Adicionalmente aos conflitos apresentados, observa-se que a permissão dos planos diretores urbanos para a implantação de condomínios residenciais às margens de vias de alta velocidade - como ocorre nesta Rodovia, com a instalação do Condomínio Alphaville Jacuhy - acentua os impactos críticos entre o tráfego do setor produtivo e o tráfego urbano, visto o significativo aumento de uma grande quantidade de veículos em um único trecho do eixo viário (Figura 216).



Figura 216: Acesso condomínio Alphaville Jacuhy, nas imediações Rodovia Contorno BR-101.

Fonte: Google Earth Street View. Acesso em: 30 out. 2014.

Em síntese, a BR-101 Contorno exemplifica o processo de concepção de um eixo viário destinado a fluidez, que se traduz, por outro lado, em nova frente de ocupação, pela qual se espalham ilhas urbanas, totalmente dependentes de modal motorizado para sua conexão com os demais fragmentos da cidade.

Por fim, dentre as obras previstas para este recorte territorial, destaca-se o projeto do contorno urbano da BR-101 ao redor do Morro Mestre Álvaro. Em síntese, o Contorno do Mestre Álvaro, trata da interligação da BR-101 Norte na Serra (próximo

ao Posto da Polícia Federal) à BR-101 Contorno (na altura do Condomínio Alphaville Jacuhy) viabilizando um novo corredor rodoviário, para desvio do tráfego de cargas das áreas urbanas (Figura 217). Segundo a Setop (Secretaria de Transportes e Obras Públicas), dos 40 mil veículos que circulam diariamente na BR-101 na Serra, 15 mil passariam a trafegar pelo Contorno Mestre Álvaro. Assim, o atual trecho da rodovia imediato às áreas urbanizadas da Serra seria transformado em via municipal. A previsão de conclusão das obras é para o final de 2017 (G1, 2014b).

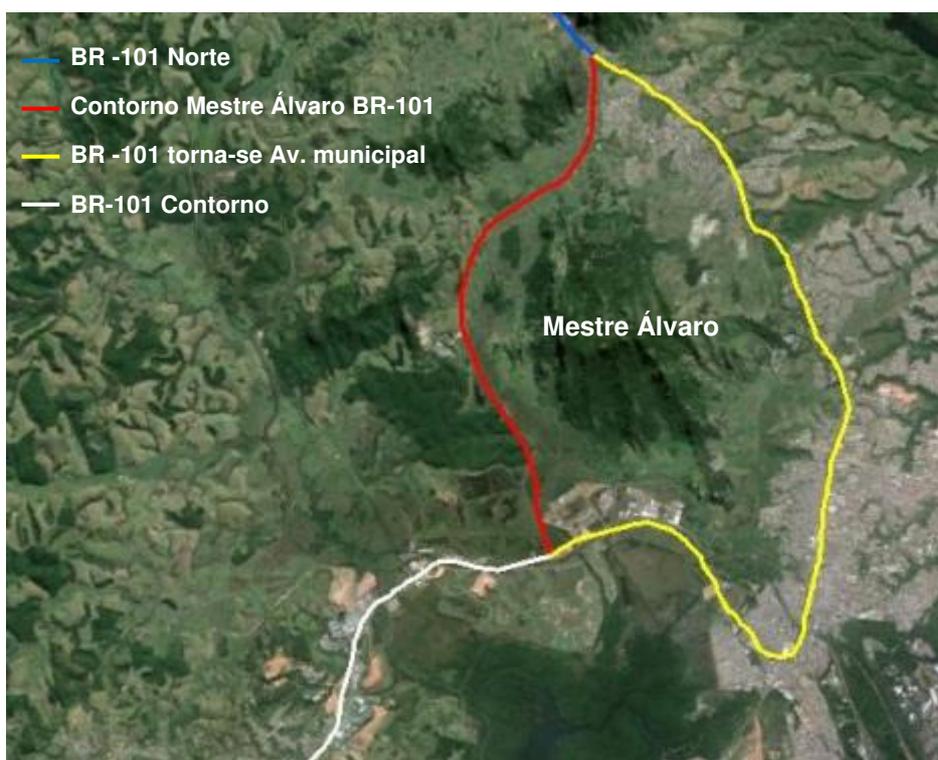


Figura 217: Imagem aérea, com indicações esquemáticas do traçado proposto para o Contorno Mestre Álvaro e vias adjacentes.

Fonte: Imagem adaptada do Google Earth Street View. Acesso em: 30 out. 2014.

Em síntese, para Cruz (2010) os contornos consistem no desvio dos fluxos de passagem das áreas urbanas de baixa velocidade e na ampliação viária de maior fluidez. Acrescenta-se neste caso, que a implantação do projeto viário em área de preservação ambiental (APA Mestre Álvaro) além de interferências urbanas, como a expansão de ocupação sobre áreas rurais, causa impactos de ordem ambiental na região. Desta forma, mediante a implantação de infraestruturas, ilhas urbanas se espalham num contínuo sistema de fragmentação espacial, resultante da supremacia da velocidade e da fluidez (CRUZ, 2010).

Portanto, visto o perfil dos projetos que moldam a mobilidade urbana futura da área de estudo, prevê-se um cenário em que permanece a ausência de “[...] interação entre as necessidades locais e globais de circulação e integração territorial [...]” (CRUZ, 2010, p. 110). Por fim, nota-se que a maioria das soluções apresentadas para a mobilidade urbana não são satisfatórias para os usuários das vias públicas, de modo que, priorizando a fluidez do tráfego motorizado, resultam em baixa qualidade de mobilidade para os demais usuários do espaço urbano (CRUZ, 2010).

Como síntese desta abordagem, na Grande Vitória observa-se “[...] a importância assumida pelas rodovias e ferrovias na estruturação do espaço metropolitano, particularmente aquelas que mantêm fluxos extraurbanos de tráfego, constituindo se em importante condicionantes da configuração-regional urbana” (CRUZ, 2010, p. 142). Diante desta constatação “[...] torna-se imprescindível planejar essa expansão viária, pois os conflitos existentes tendem a se tornar mais complexos, principalmente os relacionados às interfaces com as áreas urbanas” (CRUZ, 2010, p. 142).

Em complemento constata-se que a expansão de atividades econômicas, relacionadas às redes internacionais, segue articulada ao sistema de conexão e de mobilidade, que segundo Cruz (2010), retroalimenta um processo de reorganização urbana do território, a partir da reprodução de padrões urbanos excludentes, diante da criação de eixos viários que “[...] estão relacionados à fluidez de forma generalizada, não à qualidade da velocidade praticada e seus reflexos sobre o território” (CRUZ, 2010, p. 23). Frente ao cenário de incompatibilidades apresentado, na Grande Vitória, um dos desafios da mobilidade

[...] é garantir o funcionamento da máquina urbana e portuária, de integrar fragmentos urbanos e proporcionar a multiplicidade dos percursos e modos de transporte possíveis, por meio do conhecimento das restrições e potencialidades de um sistema integrado de mobilidade urbana e atividades portuárias (CRUZ, 2010, p. 153).

Para isso, alerta-se a necessidade de um planejamento de mobilidade integrado para o território, que conjugue demandas de deslocamento de atores globais e locais, considerando suas diferentes escalas, velocidades e interferências territoriais. Portanto, na busca de um compartilhamento mais justo e equilibrado do espaço local, as questões de mobilidade portuárias e urbanas devem ser articuladas e não excludentes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O fenômeno dos portos na cidade pode ser associado às relações socioeconômicas de ordem temporal e espacial distintas, sempre balizadas por questões globais. No âmbito local, na extensão entre fins do século XIX até o período atual, conclui-se que a atividade portuária insere-se entre os vetores que modificam, de modo permanente, o território e a paisagem da região. Como dito, em grande parte, essas transformações resultam de fatores externos, que regulam a economia e o comércio marítimo mundial, com alterações constantes no papel dos portos e das cidades ligadas ao sistema portuário.

Pelos estudos do capítulo 1, constata-se que o panorama recente da atividade portuária inserida na Grande Vitória associa-se majoritariamente aos processos de intensificação da globalização, a partir dos anos 1970. A alteração dos parâmetros de produção e comércio mundial, possibilitada pelas inovações tecnológicas do período, acarretam fundamentalmente na multiplicação do transporte marítimo, espinha dorsal da circulação mundial, com modificações no sistema portuário – aumento das dimensões dos navios; novos modelos operacionais; containerização; informatização; competição portuária. A adequação dos portos às novas condições produtivas acentua sua desvinculação relacional com a cidade. Tal processo evidencia-se nas cidades portuárias brasileiras, que passam à mera condição de suporte das operações e conflitos portuários, diferentemente do período em fins do século XIX e início do XX, quando a modernização portuária envolve a reestruturação urbana da cidade. A cidade portuária, portanto, sobretudo no papel de receptáculo das atividades do porto, contempla os conflitos correlatos – impactos ambientais, sociais e culturais – os quais, na contemporaneidade, estendem-se para além da frente marítima, dispersos no interior do território.

Em prosseguimento, no capítulo 2, na área de estudo, a partir da elucidação do processo de produção territorial do porto associado às transformações urbanas, por meio de processos históricos contextualizados, verificam-se desdobramentos concretos da atividade portuária na transformação do território e paisagens locais. Em geral, a substituição dos antigos cais pelo porto moderno, nos anos 1914-1930; a expansão e a diversificação da atividade portuária para Vila Velha, nos anos 1940; a ampliação e a especialização portuária em área distante do primeiro núcleo portuário da cidade, nos anos 1960; a interiorização da atividade portuária, com

expansão das plantas industriais e áreas retroportuárias, nas últimas décadas do século passado; e o novo ciclo de expansão da atividade portuária em esfera metropolitana, denominado de regionalização portuária no século XXI, geram implicações que alteram permanentemente a reconfiguração territorial e paisagística da Grande Vitória. O compartilhamento do uso do território entre cidade e porto revela, de início, relação de dependência e proximidade entre as funções do espaço urbano e a atividade portuária propriamente dita, principalmente no núcleo portuário de Vitória. Em seguida, com expansão do porto para outras localidades, observa-se afastamento funcional entre cidade e porto; contudo, em algumas áreas permanece proximidade física e visual, pautadas principalmente por conflitos urbanos. Por sua vez, a periodização espaço-temporal do desenvolvimento portuário proposta evidencia a diferenciação entre os efeitos do porto no território no início século XX, que se traduziam em reestruturação urbanística da antiga vila nos moldes de praça de comércio. No contexto atual, o recente processo de interiorização portuária implica na dispersão de conflitos do porto no espaço urbano e metropolitano – relativos, sobretudo, a questões de meio ambiente, território e paisagem – seguidos de impactos sociais, como a situação de pobreza urbana das comunidades do entorno das áreas portuárias e retroportuárias. Adicionalmente, nota-se que os desdobramentos da atividade portuária nas cidades da Grande Vitória, diante da ampliação da participação privada no setor, distanciam-se cada vez mais da preservação da qualidade ambiental, cultural e social do espaço urbano e metropolitano.

Por fim, no capítulo 3, o estudo exploratório dos desdobramentos do porto no território, a partir de recortes territoriais e eixos temáticos – meio ambiente, expansão do território logístico e conflitos de mobilidade urbana – confirma as interferências do desenvolvimento portuário, em escala regional, em maior ou menor dimensão, de acordo com o tipo e a intensidade da instalação portuária e características biofísicas e urbanas de cada recorte territorial. Em suma, pontua-se que o desenvolvimento do porto em sua interiorização na Grande Vitória tem gerado situações territoriais tensionadas por conflitos socioeconômicos e ambientais, dúvidas sobre benefícios de sua localização e sobre retorno para o desenvolvimento do território local. Constata-se atualmente a disputa pelo território associada a impactos socioambientais, afetando território, paisagem e vida urbana.

Quanto à degradação do *meio ambiente*, resultante do processo de exploração portuária, leia-se que o desenvolvimento do porto traduziu-se em redução de áreas verdes, aterros, poluição de recursos hídricos, assim como alteração, comprometimento e obstrução dos elementos naturais da paisagem.

Em relação à formação do *território logístico* de apoio aos portos marítimos, evidentemente confirma-se intensificação e dispersão de atividades e serviços para o interior do território, que se articula na fluidez funcional dos portos em escala regional. Adicionalmente, constata-se dispersão do *arco metropolitano* com transbordamento de atividades relacionadas ao setor portuário para além desta territorialidade, observada, de modo particular, nos municípios de Serra e Vila Velha. Essa ocupação descontínua e dispersa do território resulta, segundo Campos (2004), do imperativo da fragmentação econômica do espaço portuário no território, em subespaços produtivos especializados vinculados ao comércio nacional e internacional.

Outra dinâmica observada são os conflitos entre os *fluxos portuários* relacionados à precariedade de *mobilidade urbana*, sobretudo em Vila Velha e Cariacica. Verifica-se uso comum desequilibrado das vias urbanas e metropolitanas consolidadas, com prioridade à fluidez produtiva, a despeito de violência no trânsito, insegurança para pedestres e ciclistas, ausência de espaços adequados para conexões locais, poluição do ar, sonora e visual, entre outros conflitos decorrentes da contradição entre escalas globais e locais. Notam-se ainda implicações territoriais do sistema ferroviário vinculado ao escoamento da produção, gerando fragmentação urbana e tensões correlatas, sobretudo em Vila Velha e Cariacica. Como agravante, constata-se que os projetos viários futuros e em andamento na área de estudo permanecem com vistas exclusivas à fluidez do setor produtivo, incitando, por outro lado, processos de ocupação dispersa e conflitos com meio ambiente, a partir da disponibilidade de novas áreas para urbanização e redução de áreas verdes, respectivamente. Verifica-se também na dinâmica de urbanização associada aos projetos viários a problemática de implantação de condomínios residenciais privados, dispersos pelo território, assim como comunidades de elevada pobreza urbana nos arredores das vias de alta velocidade, que, atendendo predominantemente aos fluxos do capital, acentua os conflitos de mobilidade urbana.

Diante do exposto, a ocupação da atividade portuária e serviços correlatos no interior das cidades abordadas, em áreas consolidadas e em expansão, sem devida avaliação das características territoriais – biofísicas e socioculturais –, articuladas por redes de infraestrutura rodoferroviária, revelam uma série de impactos urbanos e socioambientais. Por este ângulo, a mesma dinâmica econômica gerada pela movimentação do complexo portuário da região da Grande Vitória impulsiona o agravamento da pobreza urbana, a progressiva queda das condições de urbanidade e o aumento das situações de tensão social nas ocupações urbanas do entorno das atividades portuárias e retroportuárias. Assim, como as demais cidades portuárias brasileiras, a ocupação territorial na Grande Vitória permanece condicionada aos investimentos do complexo de infraestrutura urbano-portuária e de transporte.

Por meio do estudo conceitual e empírico exposto, constata-se nos territórios portuários, a necessidade de agenda comum entre porto e espaço urbano, devido à conciliação de demandas e escalas de ambos. Entende-se que não se pode conceber o porto e o território como esferas distintas, alheias e independentes. Como visto, o porto impacta a cidade, e as condições urbanas condicionam o funcionamento do porto. No entanto, como a cidade trata-se do espaço onde a vida acontece, torna-se indispensável reduzir conflitos urbanos do sistema portuário por meio de ações de planejamento cooperativas, possibilitando convívio equilibrado.

Ainda na conjuntura do referido processo de funcionamento e incremento da atividade portuária na Grande Vitória, a partir de conflitos urbanos observados, Campos (2004) indica possibilidade de exaustão e esgotamento do território, diante das escalas e condições praticadas, sobretudo, relativa à degradação ambiental. Para a mesma autora, “[...] a redução dos impactos em ambiente urbano dessa natureza somente ocorre quando a rentabilidade dos investimentos não mais prevalecer nesse território, deslocando-se para outro [...]” (CAMPOS, 2004, p. 147). Neste cenário, a mesma autora questiona qual seria o novo lócus preparado para o deslocamento das atividades portuárias e retroportuárias da Grande Vitória, quando as possibilidades do dito território se esgotarem para esses fins. A autora interroga ainda sobre “[...] o que vem sendo previsto para a reestruturação urbana do território no âmbito de sua reconversão integrada aos moldes dos padrões institucionais de revitalização urbana? [...]” (CAMPOS, 2004, p. 147). Lamentavelmente, após dez anos, a resposta para as indagações de Campos (2004) não se refere a questões de

reconversão urbana dos espaços portuários da Grande Vitória. Pelo contrário, como visto anteriormente, o contexto atual caracteriza-se pela ousadia extrema do capital em utilização e degradação dos recursos ambientais, urbanos, culturais e sociais do território, para contínua exploração portuária, mesmo quando o meio aparenta esgotamento e inadequação quanto às condições urbanas. Por sua vez, se não bastassem os impactos de desenvolvimento portuário consolidado na presente conjuntura, além dos conflitos e projetos previstos para incremento do setor portuário na Grande Vitória – tal como novos terminais em áreas consolidadas ou áreas de expansão e ampliação extensa de áreas retroportuárias –, destaca-se a recente e ampla expansão portuária prevista para grande parte do litoral capixaba, que se traduz na replicação e intensificação dos conflitos verificados na Grande Vitória.

Na atual conjuntura, discutir os conflitos territoriais dos portos torna-se pertinente diante de anúncios de investimentos públicos e privados, que preveem surto de implantação de cerca de trinta empreendimentos portuários ao longo da costa litorânea do Estado do Espírito Santo (Figura 218). Referem-se a terminais portuários privados, de grandes empresas internacionais, ligadas ao ramo de exploração de petróleo, gás e minério de ferro, que se distanciam de benefícios para a esfera local, principalmente a partir de impactos nos processos socioambientais e socioculturais. A instalação de empreendimentos portuários em um litoral turístico e tradicionalmente frequentado traduz-se em comprometimento à atividade pesqueira e ao habitual uso das praias da região, sem contar os intensos impactos ambientais. Essas localidades, a partir da implantação de tais projetos, podem sofrer transformações ambientais, urbanas, econômicas e sociais irreversíveis. Evidentemente, a referida expansão portuária revela aspectos de caráter especulativo do território local, por meio de processo de privatização e financeirização do espaço público coletivo, à custa da dissolução de recursos, tradições e culturas locais.



Figura 218: Mapa da situação de portos e terminais portuários no Espírito Santo.

Fonte: Elaborado pela autora junto a grupo de pesquisa Nau-Ufes, a partir de dados do Iema (2014).

No processo de expansão portuária do Estado, como dito, notam-se situações de especulação, incitando questões latentes relativas ao valor do solo. A partir dos conceitos de Marx, Zanotelli et al. (2013a) indicam que, como os portos referem-se a infraestruturas de caráter permanente (capital fixo), eles proporcionam aumento do

valor da terra das propriedades e das imediações. Diante disso, os mesmos autores apontam a gravidade do discurso leviano de implantação de projetos de grande porte no fomento de interesses de especulação do valor do solo, visto que, em muitos casos, após valorização desejada, muitos empreendimentos são abandonados, demonstrando as reais intenções de ganhos sobre terras (ZANOTELLI et al., 2013a).

Como nesta fase do estudo, não cabem questões empíricas específicas da implantação de terminais no litoral capixaba; salienta-se, contudo, que, em geral, os projetos anunciados evidenciam lógica expansionista e desconsideração das peculiaridades locais, em seus aspectos sociais, culturais e principalmente ambientais. Dos empreendimentos em andamento, há relatos de pescadores sobre prejuízos locais e descumprimento de normas estabelecidas. Adicionalmente, é grande a polêmica envolvida no processo de criação de novos terminais no Espírito Santo. Para listar algumas questões, destacam-se: negociações suspeitas de compra e venda de terras, envolvendo atores do Estado; desapropriação de terras como utilidade pública para implantação de portos; desistência de empreendimentos após ganhos com valor da terra; alterações nas legislações de zoneamento urbano municipal, permitindo instalação de portos em áreas de preservação ambiental; emissões duvidosas de licenciamento ambiental, e até mesmo, recentemente, suspensão pela Justiça de algumas licenças ambientais concedidas, por atos inconstitucionais envolvendo alguns processos.

No limite, essa realidade demonstra a denominada lógica do espaço-mercadoria, em que se predomina a dominância do capital global sobre o espaço local e o enfraquecimento do Estado na gestão e no planejamento do território. Para Mumford (2008, p. 650), vigora “[...] uma economia em expansão, dedicada aos lucros, não a satisfação das necessidades da vida [...]”. Neste contexto, a expansão portuária antevista para o litoral capixaba, com dispositivos especializados e alheios ao local, visa, sobretudo, ao atendimento a grandes empresas globais. A cidade transforma-se em mero recipiente para as inscrições capitalistas (CASTELLS, apud SOJA, 2008), mediadas por discurso ideológico de oportunidades de desenvolvimento local.

A expansão portuária capixaba trata-se de processo facilitado tanto por governos locais, que incentivam a introdução do capital nacional e internacional no território, quanto por grandes proprietários da terra, que obtêm o controle deste mercado.

Nesse cenário, a implantação de projetos de grande porte no Espírito Santo vincula-se ao Plano Estratégico ES 2025, elaborado em 2006 pelo governo do Estado, em parceria com atores privados, planejando o desenvolvimento econômico a partir da instalação de polos industriais e ampliação de infraestruturas existentes. Por meio de lógica competitiva, o plano visa principalmente atrair investimentos para o Estado, mediante políticas facilitadoras, como subsídios e isenções fiscais (ZANOTELLI et al., 2013).

Nesta conjuntura, em concordância com Vainer (2009), tal processo exemplifica subordinação do poder público às exigências do capital, em um sistema no qual o espaço “[...] não é mais pensado no plano político senão em termos de gestão; não é mais construído como território do exercício da democracia local” (DREYFUSS; MARCHAND, apud VAINER, 2009, p. 90). A propósito,

[...] a cidade passa a ser investida como espaço direto e sem mediações da valorização e financeirização do capital. Concebidas enquanto empresas em concorrência umas com as outras pela atração de capitais [...] as cidades e os territórios se oferecem no mercado global entregando a capitais cada vez mais móveis recursos públicos (subsídios, terras, isenções). A guerra fiscal é apenas uma das formas da urbanidade global, que empurram coalizões de poder a buscarem articulações [...] que assegurem a cada cidade – leia-se, aos capitais e capitalistas localizados – uma inserção, mesmo que subordinada, no mercado global (VAINER, 2013, p. 37-38).

Apesar dos discursos desenvolvimentistas em defesa dos projetos de grande porte, que os evocam como sinônimos de crescimento econômico, o que se observa se restringe ao uso desmedido do território, seguido de futuras transformações ambientais, sociais e urbanas, tais como concentração de renda, especulação da terra, expansão desordenada da malha urbana, crescimento demográfico e degradação de recursos naturais.

A lógica de dispersão de terminais portuários pelo litoral do Espírito Santo vincula-se estritamente a princípios pautados no capitalismo avançado, concentrados em destruir barreiras e criar novas estruturas para o acúmulo progressivo do capital. Com os terminais que já vêm sendo instalados e ainda com os demais previstos, verifica-se o processo de reconfiguração do território do Estado do Espírito Santo, por demandas externas, em um contexto no qual a esfera de poder local vinculada a agentes privados incentiva a apropriação estratégica do território pelo capital nacional e internacional, a despeito de interesses econômicos e dos impactos negativos antevistos. Portanto, diante da ótica exclusivamente financeira, os

espaços são tratados como mercadoria e vendidos às grandes empresas, as quais, a partir do controle e da concentração de terras e diante da ausência de imposições de atores locais, reestruturam os lugares à sua condição, com alteração das dinâmicas e da ordem social localmente constituídas. O capital desconsidera e suplanta os aspectos sociais, culturais e ambientais de uma localidade em uma busca expansiva de lucros.

Essa realidade revela que, enquanto a organização local estiver estruturada, sobretudo por interesses econômicos exógenos, que substituem as lógicas locais, se intensificará ainda mais a criação de paisagens e territorialidades alheias e incoerentes com o meio, num constante refazer do espaço por razões lucrativas, com alteração permanente do significado e da dinâmica dos lugares.

Por outra face, estas questões evocam aos conceitos de Saquet (2010). Em concordância com esse autor, compreende-se que o território deve ser entendido para além da produção econômica, “[...] como lugar de relações sociais; de conexão e redes; de vida, [...] como natureza, apropriação, mudanças, mobilidade, identidade e patrimônio cultural; como produto socioespacial e condição para o habitar, viver e produzir [...]” (SAQUET, 2010, p. 118).

Nesta dinâmica, em contraposição à realidade relativa à intensa exploração portuária na Grande Vitória e à expansão de portos para o litoral do Espírito Santo, que posicionam o território, como produto de interesses do capital, cujos conflitos comprometem cultura, meio ambiente e sociedades locais, Saquet (2010) defende a noção de território como produto histórico e condição de processos sociais, com interações entre sociedade e natureza. Nas palavras do autor, um território organizado por uma sociedade local articulada, valoriza a natureza, a ajuda mútua, o pequeno comércio, a agricultura, a cultura popular, a cooperação, os marginalizados, o patrimônio cultural-identitário, a biodiversidade, as pequenas empresas, “[...] enfim, a vida, [...] em detrimento da mercadoria, da degradação, do imediatismo e do individualismo” (SAQUET, 2010, p. 117). A visão de Saquet (2010) se fortalece com o pensamento de Milton Santos, que argumenta em favor da resistência do território frente à mundialização do capital, enunciando aspectos de valorização do lugar, como espaço do acontecer, da vida, salientando ainda as vantagens econômicas, sociais e culturais que poderiam emergir com a “[...] adaptação das técnicas aos lugares, em vez de transformarem e destruírem as

especificidades dos lugares para adaptá-los às técnicas [...] quando o único objetivo é o da maximização do rendimento do capital financeiro global [...]” (SAQUET, 2010, p. 10-11).

Por fim, em concordância com Saquet (2010),

É necessário construir outra forma de organização política, identificada localmente, vinculada às necessidades dos indivíduos, à autonomia em cada lugar e ligada a outras experiências de desenvolvimento. O que quero dizer é que alguns processos políticos que estão presentes, no Brasil, são sufocantes e que a organização política local pode, e existem experiências que mostram isso, no Brasil e em outros países, facilitar a potencialização dos valores de cada lugar e a conquista de melhores condições de vida para a maioria da população. O desenvolvimento territorial não pode ser burocrático e centralizado, político-institucional, partidário e mascarado. Precisa ser construído participativamente, reconhecendo-se os diferentes sujeitos, os distintos interesses, os anseios, os sonhos, as necessidades; os tempos e os territórios; as temporalidades, as territorialidades e a conquista de autonomia. (SAQUET, 2010, p. 177).

Em suma, é grave o funcionamento do potente complexo portuário e retroportuário em tela no agenciamento do espaço urbano e metropolitano. Contrapondo ao planejamento estratégico do território pelo capital, tornam-se urgentes práticas de planejamento urbano e regional, pautadas na articulação sustentável entre ocupação produtiva do território e seu suporte geobiofísico e sociocultural. Constata-se, por fim, a importância do (re)fortalecimento dos lugares, de seus atores locais, a partir de alternativas que se imponham frente à hegemonia dos imperativos econômicos vigentes e se voltem para o planejamento territorial relacionado, sobretudo, a interesses do espaço cotidiano.

Pela complexidade da questão portuária inserida na Grande Vitória e diante do contexto atual de supostos empreendimentos na fachada marítima do Estado do Espírito Santo, com multiplicação de terminais portuários, aponta-se para a urgência de estudos interdisciplinares que pontuem os impactos relativos à expansão portuária, como subsídio político às ações de resistência dos atores e sociedades locais, frente à ocupação antevista para o litoral capixaba. Em outras palavras, para que se evite a destruição sumária da natureza, que na visão de Saquet (2010) constitui-se em patrimônio territorial.

REFERÊNCIAS

- AB' SÁBER, A. N. **Os domínios da natureza no Brasil: potencialidades paisagísticas**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.
- ABREU, C.; MARTINS, J. D. B.; VASCONCELLOS, J. G. M. **Vitória: Trajetórias de uma cidade**. Vitória: Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo, 1993.
- AGENDA 21 – SERRA. **Uso e ocupação do solo e habitação – Diagnóstico**. Disponível em: <www.serra.es.gov.br/download/1097>. Acesso em: 1 out. 2014.
- AGENDA CARIACICA. **Planejamento sustentável da cidade 2010-2030**. Cariacica, 2012.
- ARROYO, M. Território Nacional e Mercado Externo. Uma leitura do Brasil na virada do século XX. São Paulo: Tese de Doutorado, FFLCH USP, 2001 *apud* RIAL, Mariana Fontes Pérez. **Cidade-porto: dinâmicas espaciais e planejamento intra-urbano**. Dissertação de Mestrado. FAUUSP. São Paulo, 2008.
- ASSEMBLÉIA Legislativa do Estado do Espírito Santo. **Audiência debate construção de porto em Vila Velha**. Vitória, 12 mar. 2014. Disponível em: <<http://www.al.es.gov.br/portal/frmShowContent.aspx?i=25655>>. Acesso em: 25 jul. 2014.
- BAUDOIN, T. A cidade portuária na mundialização. In: COCCO, Giuseppe; SILVA, Gerardo (Org.) **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP & A editora, 1999.
- BERNARDES, F. Conselho de Cultura quer o tombamento de todos os armazéns da Codesa. **Século Diário**. Vitória, 4 out. 2013a. Disponível em: <<http://seculodiario.com.br/13223/13/conselho-de-cultura-quer-o-tombamento-de-todos-os-armazens-da-codesa-1>>. Acesso em: 26 out. 2013.
- BERNARDES, F. Representantes da sociedade civil rejeitam intervenções no Porto de Vitória. **Século Diário**. Vitória, 31 out. 2013b. Disponível em: <<http://seculodiario.com.br/13719/13/representantes-da-sociedade-civil-rejeitam-intervencoes-no-porto-de-vitoria-1>>. Acesso em: 02 nov. 2013
- BOUBACHA, E. **Ville et port - mutation et recomposition**. Le Havre: Centre de documentation de l'urbanisme, AIVP, 1997. Disponível em: <http://www.cdu.urbanisme.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/ville_et_port_cle05e12d.pdf>. Acesso em: 3 abr. 2014.
- BRANCO-TEIXEIRA, M. **A emergência de novas infra-estruturas urbanas e as desigualdades territoriais**. Lisboa: Associação Portuguesa de Planeadores do Território: appla.net serviço internet da appla.
- BRASIL. **Decreto nº 4.543, de 26 de dezembro de 2002**. Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. Brasília, 2002. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislação/Decretos/2002/dec4543.htm>>. Acesso em: 24 jul. 2014.

BRASIL. **Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.** Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nos 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nos 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nos 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Brasília, 2013b. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm>. Acesso em: 24 jul. 2014.

BRASIL. **Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.** Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (LEI DOS PORTOS). Brasília, 1993. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8630.htm>. Acesso em: 24 jul. 2014.

BRASIL. **Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000.** Institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza e dá outras providências. Brasília, 2000.

BRASIL. **Medida Provisória, nº 612, 2 de abr. 2013.** Reestrutura o modelo jurídico de organização dos recintos aduaneiros de zona secundária, altera a Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, e a Medida Provisória nº 601, de 28 de dezembro de 2012; entre outras providências. Vigência Encerrada pelo APMCN nº 49, de 6 de agosto de 2013. Brasília, 2013a. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/MPs/2013/mp612.htm>>. Acesso em: 5 fev. 2014.

BRIDI, Rita. Porto de Vitória: Pedreira dará lugar a novo berço. **A Gazeta**, Vitória, 31 ago. 2014.

CAMPOS JÚNIOR, C. T. de. **O Novo Arrabalde**. Vitória, 1996.

CAMPOS, M. M. **Paisagem transversal: cidade, museus e cais na Baía de Vitória**. Disponível em: <<http://transmuseus.net/?p=1397>>. Acesso em: 03 jun. 2013.

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

CARMONA, M. (comp.). **Globalización y grandes proyectos urbanos**. La respuesta de 25 ciudades. 1ª ed. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 2005.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede. A era da informação: economia, sociedade e cultura**. Vol. I. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CISOTTO, M. F.; VITTE, A. C. O Consumo da natureza no novo padrão de ocupação urbana. **Revista Geografia em atos**. Departamento de Geografia da FCT/UNESP, Presidente Prudente, n. 10, v.1, janeiro a junho 2010, p 26-39.

CLEMENTE, F. **Pesquisa qualitativa, exploratória e fenomenológica: Alguns conceitos básicos**. Posto Online em 2007. Disponível em: <<http://www.administradores.com.br/artigos/negocios/pesquisa-qualitativa-explo>>

ratoria-e-fenomenologica-alguns-conceitos-basicos/14316/>. Acesso em: 27 nov. 2014.

COCCO, G.; SILVA, G. (Orgs). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

COLLIN, M. A Evolução do estatuto dos portos na Europa. In: COCCO, Giuseppe; SILVA, Gerardo (Org.) **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

COMETTI, A. Audiência pública discutirá obra do superporto em Vila Velha. **Século Diário**. Vitória, 7 mar. 2014b. Disponível em:<<http://seculodiario.com.br/15717/10/audiencia-publica-discutira-obra-do-superporto-em-vila-velha1>>. Acesso em: 18 mar. 2014.

COMETTI, A. Fórum Popular reclama da ausência de dados técnicos sobre superporto. **Século Diário**. Vitória, 2 dez. 2013. Disponível em: <<http://seculodiario.com.br/14253/10/forum-popular-reclama-da-ausencia-de-dados-tecnicos-sobre-superporto-1>>. Acesso em: 3 dez. 2014.

COMETTI, A. Proposta de aterrar minério em Camburi é rejeitada pela sociedade civil. **Século diário**. Vitória, 2014c. Disponível em:<<http://seculodiario.com.br/17838/10/aterro-de-minerio-em-camburi-pela-vale-nao-agrada-a-sociedade-civil-1>>. Acesso em: 1 set. 2014.

COMETTI, A. Vale e Arcelor são responsáveis pela instalação do porto em Ponta da Fruta. **Século Diário**. Vitória, 13 mar. 2014a. Disponível em: <<http://seculodiario.com.br/15812/10/vale-e-arcelor-sao-responsaveis-pela-instalacao-do-porto-em-ponta-da-fruta-1>>. Acesso em: 18 mar. 2014.

CRUZ, P. S. da. **Territórios da mobilidade urbana na metrópole portuária da Grande Vitória (ES): escalas, velocidades e conflitos**. Dissertação de Mestrado. Vitória, PPGAU/UFES, 2010.

DAAMEN, T. Sustainable development of the European port-city interface. ENHR Conference - Sustainable Urban Areas, Rotterdam, jun. 2007 *apud* VASCONCELOS, F. N. **O Desenvolvimento da interface cidade-porto em Vitória (ES) do período colonial ao início do século XXI: uma cidade portuária?** Tese de Doutorado. PUC São Paulo, 2011.

DERENZI, L. S. **Biografia de uma ilha**. 2ª ed. Vitória: Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 1995.

DEVENS, Natalia. Primeira passarela da Rodovia do Contorno será entregue na próxima terça. **Gazeta On Line**, Vitória, 2 maio 2014. Disponível em: <http://gazetaonline.globo.com/_conteudo/2014/05/noticias/cidades/1481225-primeira-passarela-da-rodovia-do-contorno-sera-entregue-na-proxima-terca.html>. Acesso em: 29 ou. 2014.

DO AMARAL E SILVA, G. P.; VASCONCELLOS, L. M. de. **A caixa que faz cidade - A containerização de áreas portuárias**. XIII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Florianópolis,

Santa Catarina, 2009. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/3253/3186>>. Acesso em: 26 out. 2013.

DUCRUET, C. **Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires: du local au mondial**. M@appemonde, Le Havre, CNRS, n. 77, 2005. Disponível em: <<http://mappemonde.mgm.fr/num5/articles/art05106.html>>. Acesso em: 20 jan. 2014.

DUCRUET, C. **Typologie mondiale des relations ville-port**. *Cybergeo: European Journal of Geography*, Espace, Société, Territoire, 2008. Disponível em: <<http://www.cybergeo.eu/index17332.html>>. Acesso em: 3 abr. 2014.

ES BRASIL. Mobilizações para trazer superporto para ponta da fruta. **Revista ES Brasil**. Vitória, 2014. Disponível em: <http://www.revistaesbrasil.com.br/index.php/component/k2/item/6032mobiliza%C3%A7%C3%B5es-para-trazer-superporto-para-ponta-da-fruta>. Acesso em: 25 jul. 2014.

ESPÍRITO SANTO. **Decreto Nº 3.802-N de 29 de Dezembro de 1994**. Institui Área de Proteção Ambiental de Praia Mole, denominada APA de Praia Mole, no município da Serra. Disponível em: http://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/legislacao/Decretos/1994/dec_3802_n_1994_apapraiamole_es.pdf

FILHO, Abdo; BRIDI, Rita. Superporto: Vila Velha é a escolhida para receber obra. **A Gazeta**. Vitória, 27 set. 2013. Disponível em: <http://gazetaonline.globo.com/_conteudo/2013/09/noticias/dinheiro/1462310-superporto-vila-velha-e-a-escolhida-para-receber-obra.html>. Acesso em: 25 jul. 2014.

FOLHA VITÓRIA. Ferraço diz que caminho está aberto para superporto em Vila Velha. **Folha Vitória**. Vitória, 4 fev. 2014. Disponível em: <<http://www.folhavoria.com.br/economia/noticia/2014/02/ferraco-diz-que-caminho-esta-aberto-para-superporto-em-vila-velha.html>>. Acesso em: 25 jul. 2014.

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. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/3031/2966>>. Acesso em: 7 jan. 2013.

FREITAS, J. F. B.. **Aterros e decisões políticas no município de vitória: Efeito cascata**. In: Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 8, 2004, Niterói. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/1040/1015>>. Acesso em: 17 abr. 2014.

FREITAS, J. F. B.; SOUZA, C. F. de. Os portos e a modernização das cidades brasileiras no início do século XX: Porto Alegre e Vitória. In: FREITAS, J. F. B. (org.). **Diálogos: urbanismo.br**. Vitória, ES: EDUFES; Niterói, RJ: UDUFF, 2010.

G 1. Obras do Contorno do Mestre Álvaro começam ainda em 2014, diz Dnit. **G1 ES**, Vitória, 23 out. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/espírito-santo/transito/noticia/2014/10/obras-do-contorno-do-mestre-alvaro-comecam-ainda-em-2014-diz-dnit.html>>. Acesso em: 2 nov. 2014b.

G1 ES. Rodovia do Contorno vai receber 11 passarelas no ES, diz Dnit. **G1 ES**, Vitória, 29 mar. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/espírito-santo/transito/noticia/2014/03/rodovia-do-contorno-vai-receber-11-passeirelas-no-es-diz-dnit.html>>. Acesso em: 29 mar. 2014.

santo/noticia/2014/04/rodovia-do-contorno-vai-receber-11-passarelas-no-es-diz-dnit.html>. Acesso em: 29 out. 2014a.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2008. Disponível em: <http://www.pgtur.uff.br/sites/default/files/como_elaborar_projeto_de_pesquisa_-_antonio_carlos_gil.pdf>. Acesso em: 26 nov. 2014.

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. **Plano de Desenvolvimento Espírito Santo 2025**. Espírito Santo: Macroplan, 2006. Disponível em: <http://www.planejamento.es.gov.br/Arquivos/PDF/Plano_2025/Plano%20de%20Desenvolvimento%20ES%202025.pdf>. Acesso em: 5 nov. 2011.

HARVEY, D. **A Justiça Social e a Cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HENRY, M. Villes portuaires en mutation - Les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euroméditerranée. Lausanne: Université de Lausanne, Institut de Géographie, 2006 *apud* VASCONCELOS, F. N. **O Desenvolvimento da interface cidade-porto em Vitória (ES) do período colonial ao início do século XXI: uma cidade portuária?** Tese de Doutorado. PUC São Paulo, 2011.

HOYLE, B. **Cities and ports - concepts and issues**. Vegueta, Universidad de las palmas de Gran Canaria, Facultad de Geografía e Historia, n. 3, p. 263-278, 1997/1998. Disponível em: <http://www.webs.ulpgc.es/vegueta/num_ant_vegueta/downloads/03-263-278.pdf>. Acesso em: 20 jan. 2014.

HOYLE, B. Fields of tension - development dynamics at the port-city interface. In: CESARANI, D. (Ed). Jewish communities in cosmopolitan maritime trading centres, 1550-1950. Reino Unido: Routledge, 2002 *apud* VASCONCELOS, F. N. **O Desenvolvimento da interface cidade-porto em Vitória (ES) do período colonial ao início do século XXI: uma cidade portuária?** Tese de Doutorado. PUC São Paulo, 2011.

IDAF. **Idaf realiza levantamento cadastral fundiário da APA do Mestre Álvaro e da região de São José das Torres**. Disponível em: <http://www.idaf.es.gov.br/WebForms/wfNoticia.aspx?cd_Noticia=237>. Acesso em: 3 set. 2014.

IEL. **Anuário IEL 200 Maiores Empresas no Espírito Santo**. Vitória, 2013. Disponível em: <http://issuu.com/nexteditorial/docs/bloco1_200maiores_2013_montagem_bai>. Acesso em: 15 maio 2014.

IJSN. Instituto Jones dos Santos Neves. **Biblioteca Online**. Disponível em: <<http://www.ijsn.es.gov.br/Biblioteca/BibliotecaOnline/>>. Acesso em: 31 jul. 2014.

IJSN. **Perfil Regional Região Metropolitana da Grande Vitória**. Vitória, 2008. Disponível em: <http://www.ijsn.es.gov.br/Sitio/images/flippingbook/perfil2009/perfil_metropolitano/perfil_metropolitano.pdf>. Acesso em: 31 jul. 2014.

Investimento no Portal do Príncipe. **A Gazeta**, Edição Especial, p. 5, Vitória, 4 jul. 2014a.

KLUG, L. B. **Vitória: sítio físico e paisagem**. Vitória: Edufes, 2009.

LENCIONI, Sandra. Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Universidade de Barcelona. Vol. XI, n. 245 (07), 1 de agosto de 2007. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-24507.htm>. Acesso em: 14 jul. 2014.

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

LLOVERA, J. A. Por um desenvolvimento sustentável da cidade portuária. In COCCO, Giuseppe; SILVA, Gerardo (Orgs). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

MARICATO, E. É a questão urbana, estúpido! In: HARVEY, D.; VAINER, C.; MARICATO, E. et al. **Cidades Rebeldes. Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2013. p. 19-26.

MENDONÇA, E. M. de S. et al. Os ramais de integração do sistema de espaços livres de Vitória-ES nos municípios vizinhos. In: **Quadro dos Sistemas de Espaços Livres nas cidades brasileiras**. São Paulo: FAUUSP, 2012.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Porto de Vitória**. Disponível em: <http://www2.transportes.gov.br/bit/05-mar/1-portos/vitoria.pdf>. Acesso em: 8 jul. 2014.

MIRANDA, C. L. (org.). **Memória Visual Baía de Vitória**. Relatório Final de Pesquisa - Centro de Artes, Universidade Federal do Espírito Santo. Vitória: 2001. Disponível em: <http://www.arq.ufmg.br/nehcit/vitoria/index.php>. Acesso em: 10 fev. 2014.

MONIÉ, F.; VASCONCELOS, F. N. **Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação**. Confins, n.15, 2012b. Disponível em: <http://confins.revues.org/7685>. Acesso em: 9 maio 2012.

MONIÉ, F.; VASCONCELOS, F. N. **Portos, cidades e regiões: novas problemáticas, abordagens renovadas**. Confins, n.15, 2012a. Disponível em: <http://confins.revues.org/7682>. Acesso em: 1 maio 2013.

MONIÉ, F.; VIDAL, S. M. do S. C.. **Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva**. Rio de Janeiro, Revista de Administração Pública, n.6, pp. 975-995, 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rap/v40n6/03.pdf>. Acesso em: 25 set. 2013.

MUMFORD, L. **A cidade na história: suas histórias, transformações e perspectivas**. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

NAS, P. J. M. Port cities. In: Port cities and city states in Asia and Europe. Hamburgo, nov. 2004 *apud* VASCONCELOS, F. N. **O Desenvolvimento da interface cidade-porto em Vitória (ES) do período colonial ao início do século XXI: uma cidade portuária?** Tese de Doutorado. PUC São Paulo, 2011.

NOTTEBOOM, T. E. ; RODRIGUE J-P. Port regionalization: towards a new phase in port development. **Maritime Policy and Management**. July–September, 2005, Vol. 32, n. 3, 297–313. Disponível em: <http://people.hofstra.edu/jean-paul_rodrigue/downloads/Notteboom-Rodrigue-MPM-final.pdf>. Acesso em: 24 set. 2014.

Obras para melhorar a mobilidade urbana. **A Gazeta**, Edição Especial, p. 3, Vitória, 4 jul. 2014b.

PAOLIELLO, Eduarda Reuter. Análise dos aspectos concorrenciais no âmbito da lei 12.815/2013. **Revista Eletrônica Direito e Política**, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.9, n.1, 1º quadrimestre de 2014. Disponível em: www.univali.br/direitoepolitica - ISSN 1980-7791.

PECHMEN, S.; FRITSCH, L. A reforma urbana e seu avesso: algumas considerações a propósito da modernização do Distrito Federal na virada do século. **Marco zero**, vol. 5, n. 8/9, 1985. São Paulo. Disponível em: <http://www.anpuh.org/revistabrasileira/view?ID_REVISTA_BRASILEIRA=32>. Acesso em: 12 maio 2014.

PEIXOTO, N. B. (coord.) **MG-ES: Um Sistema Infraestrutural**. Projeto de Intercâmbio Interinstitucional entre as Faculdades de Arquitetura da UFES e UFMG, Arte/Cidade e IaaC (Instituto de Arquitetura Avançada da Catalunha/ Espanha), 2003.

PELTES. **Plano Estratégico de Logística e de Transportes do Espírito Santo**. Volume 5 - Componente Portuário. Vitória, 2009. Disponível em: <http://www.esacao.org.br/_midias/pdf/650-4c6edd5126277.pdf>. Acesso em: 25 jul. 2014.

PORTO DE VITÓRIA. **Ampliação e Modernização do Cais Comercial de Vitória**. Disponível em: <<http://www.codesa.gov.br/site/projetoscodesa/Projetos/Amplia%C3%A7%C3%A3oCaisComercial/tabid/759/language/pt-BR/Default.aspx>>. Acesso em: 29 jul. 2014.

Prefeitura Municipal da Serra. **Relação das Unidades de Conservação (UC's) na Serra (existentes e em criação)**. Disponível em: http://www.serra.es.gov.br/semma/unidades_de_conservacao. Acesso em: 21 nov. 2011.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Instrução Normativa da SRF nº 114, 31 dezembro 2001**. Dispõe sobre a fiscalização aduaneira em Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex). Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/ins/2001/in1142001.htm>>. Acesso em: 4 fev. 2014.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Nota de imprensa**. Esclarecimentos sobre a Conversão de Portos Secos em Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros (CLIAS). Brasília, 2013. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/AutomaticoSRFsinot/2013/08/13/2013_08_13_18_42_42_305642020.html>. Acesso em: 24 jul. 2014.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Portaria RFB nº 3.518, de 30 de setembro de 2011**. Estabelece requisitos e procedimentos para o alfandegamento de locais e recintos e dá outras providências. Alterada pela Portaria RFB nº 113, de 31 de janeiro de 2013. Alterada pela Portaria RFB nº 1.001, de 6 de maio de 2014.

Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Portarias/2011/portrfb35182011.htm>>. Acesso em: 24 jul. 2014.

RIAL, M. F. P. **Cidade-porto: dinâmicas espaciais e planejamento intra-urbano**. Dissertação de Mestrado. FAUUSP. São Paulo, 2008.

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

RIBEIRO, L. C. M.; SIQUEIRA, M. da P. S. **Portos e cidades: expansão e modernização dos portos de Vitória (sec. XX-XXI)**. Revista Dimensões, vol. 28, 2012. Disponível em: <<http://www.periodicos.ufes.br/dimensoes/article/view/4323>>. Acesso em: 23 abr. 2014.

RODRIGUE, J-P et al. **The Geography of Transport Systems**. Hofstra University, Department of Global Studies & Geography, 2013. Disponível em: <<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch4en/conc4en/portdev.html>>. Acesso em: 3 abr. 2014.

RODRIGUES, M. P. **Porto e paisagem em áreas de expansão: arco metropolitano da Grande Vitória (ES)**. Relatório Final de Pesquisa de Iniciação Científica - PIBIC-UFES. Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo da UFES, Vitória, 2013. In: Anais da Jornada de Iniciação Científica da UFES. Disponível em: <http://portais4.ufes.br/posgrad/anais_jornada_ic/>. Acesso em: 5 out. 2014.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A.; SILVEIRA, M. L. (orgs.). **Território. Globalização e Fragmentação**. São Paulo: Hucitec, 1998.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo. Globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SAQUET, M. A. **Abordagens e concepções de território**. São Paulo: Expressão popular, 2010.

SASSEN, S. **As cidades na economia mundial**. Tradução Carlos Eugênio Marcondes de Moura. São Paulo: Studio Nobel, 1998. Coleção Megalópolis.

SEASSARO, L. O sistema portuário italiano: privatização, operadores transnacionais e recomposição da relação porto-cidade. In: COCCO, Giuseppe; SILVA, Gerardo (Orgs) **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

SEDEC, SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO DA CIDADE DA PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA (PMV)/ÚNICA CONSULTORES. **Elaboração do Plano de Ocupação para a Área Central de Vitória. Plano de Preservação da Paisagem**.

Relatórios de atividades (RA 02, 03, 04 e 05), Vitória: Prefeitura Municipal de Vitória, 2011.

SINDIEX. **O comércio externo no desenvolvimento capixaba: a contribuição do sistema Fundap – 1971-2001**. Vitória: Sindiex, 2002, p. 13. (Cadernos do Sindiex – 3). Disponível em: <http://www.sindiex.org.br/site2008/image_upload/10484702012009caderno_sindiex_2003.pdf>. Acesso em: 31 jul. 2014.

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

SIQUEIRA, M. da P. S. **O Desenvolvimento do Porto de Vitória 1870-1940**. Vitória: Codesa, 1995.

SIQUEIRA, M. da P. S.. A cidade de Vitória e o porto nos princípios modernos da urbanização no início do século XX. **Cadernos MetrÓpole**, v. 12, n. 24, 2010. Disponível em: <<http://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/5903>>. Acesso em: 22 abr. 2014.

SIQUEIRA, M. da P. S.. **O Porto de Vitória. Expansão e Modernização: 1950-1993**. Vitória: CODESA, 1994.

SODRÉ, J. Há mais de 80 anos catraias continuam sendo importante transporte alternativo. **Es Hoje**, 16 de setembro 2013. Disponível em: <http://www.eshoje.jor.br/_conteudo/2013/09/noticias/grande_vitoria/9548-ha-mais-de-80-anos-catraias-continuam-sendo-importante-transporte-alternativo.html>. Acesso em: 8 set. 2014.

SOJA, E. W. **Postmetropolis. Estudios Críticos sobre lãs ciudades e las regiones**. Madrid: Traficantes de Sueños, 2008.

TARDIN, R. **Espaços livres: sistema e projeto territorial**. Rio de Janeiro: 7Letras, 2008.

TELES, P. **Os territórios (sociais) da mobilidade: um desafio para a área metropolitana do Porto**. Dissertação de Mestrado. Faculdade do Porto, Porto, 2013. Disponível em: <<http://repositorio-aberto.up.pt/handle/10216/11294>>. Acesso em: 23 out. 2014.

UNCTAD. **Review of Maritime Transporte**. 2006. Disponível em: UNCTAD, Review of Maritime Transporte, 2006. Disponível em: <http://unctad.org/en/Docs/rmt2006_en.pdf>. Acesso em: 7 mar. 2014.

UNCTAD. **Review of Maritime Transporte**. 2013. Disponível em: <http://unctad.org/en/publicationslibrary/rmt2013_en.pdf>. Acesso em: 7 mar. 2014.

VAINER, C. B. Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

VAINER, C. Quando a cidade vai às ruas. In HARVEY, D.; VAINER, C.; MARICATO, E. et al. **Cidades Rebeldes**. Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo, 2013.

VALE: nossa história. Rio de Janeiro: Verso Brasil, 2012. Disponível em: <<http://www.vale.com/PT/aboutvale/book-our-history/Paginas/default.aspx>>. Acesso em: 13 maio 2013.

VASCONCELOS, F. N. **O Desenvolvimento da interface cidade-porto em Vitória (ES) do período colonial ao início do século XXI: uma cidade portuária?** Tese de Doutorado. PUC São Paulo, 2011.

VILA VELHA. **Desenvolvimento Sustentável - Unidades de Conservação (UC)**. Disponível em: <<http://www.vilavelha.es.gov.br/paginas/meio-ambiente-unidades-de-conservacao-uc>>. Acesso em: 21 nov. 2014.

VITÓRIA. **Lei nº 6.705 de 16 de outubro de 2006**. Institui o Plano Diretor Urbano do Município de Vitória. Disponível em: <<http://sistemas.vitoria.es.gov.br/webleis/Arquivos/2006/L6705.PDF>>. Acesso em: 19 nov. 2014.

ZANOTELLI, C. L.; FERREIRA, F. C.; ANTÔNIO, L. M. de; SILVA, B. da. **O Planejamento e a Concentração Fundiária na Expansão da Região Metropolitana da Grande Vitória**. SIMPURB 2013a, Rio de Janeiro, UERJ, novembro de 2013.

ZANOTELLI, C. L.; FERREIRA, F. C.; ANTÔNIO, L. M. de. **O “nó da terra” na Região Metropolitana de Vitória – ES – Brasil**. Encontro de Geógrafos da América Latina (EGAL), 2013b, Perú. Disponível em: <http://www.egal2013.pe/wp-content/uploads/2013/07/Tra_Claudio-Luiz-Zanotelli-Francimar-Cunha-Ferreira-Larissa-Marques-de-Antonio.pdf>. Acesso em: 31 jul. 2014.

ZANOTELLI, C. L.; FERREIRA, F. C.; ANTÔNIO, L. M. de; BERGAMASHI, R. B. **A renda da terra na Região Metropolitana de Vitória**. Vitória, 2013c. Texto disponibilizado na disciplina O Fenômeno Metropolitano: uma abordagem geográfica do Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal do Espírito Santo.