

UNIVERSIDADE CÂNDIDO MENDES
Mestrado em Planejamento Regional e Gestão de Cidades

**VOLTANDO O OLHAR PARA O PORTO: A PRODUÇÃO SOCIAL DO ESPAÇO
PORTUÁRIO E RETROPORTUÁRIO NO MUNICÍPIO DE VILA VELHA/ES**

Elissa Maria Marchiori Frinhani

Agosto de 2005

ELISSA MARIA MARCHIORI FRINHANI

**VOLTANDO O OLHAR PARA O PORTO: A PRODUÇÃO
SOCIAL DO ESPAÇO PORTUÁRIO E RETROPORTUÁRIO
NO MUNICÍPIO DE VILA VELHA/ES**

Dissertação apresentada à Universidade Cândido Mendes, como parte das exigências para obtenção do título de Mestre em Planejamento Regional e Gestão de Cidades

Orientadora : Profa. Tânia Braga

Campos dos Goitacazes, RJ

Agosto de 2005

Ficha catalográfica

VOLTANDO O OLHAR PARA O PORTO: A PRODUÇÃO
SOCIAL DO ESPAÇO PORTUÁRIO E RETROPORTUÁRIO
NO MUNICÍPIO DE VILA VELHA/ES

ELISSA MARIA MARCHIORI FRINHANI

Dissertação apresentada à
Universidade Cândido Mendes, como
parte das exigências para obtenção do
título de Mestre em Planejamento
Regional e Gestão de Cidades

Aprovada em _____

Comissão Examinadora :

Prof. Tânia Braga (Doutora, Economia)
Universidade Cândido Mendes

Prof. Gustavo Naves Givizies (Doutor, Demografia)
Universidade Cândido Mendes

Prof. Frédéric Monié (Doutor, Geografia)
Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ

Prof. Tânia Braga (Doutora, Economia)
Universidade Cândido Mendes
Orientadora

Dedico esta dissertação ao meu marido Alexandre, pelo apoio incondicional e aos meus filhos Gabriel, 4 anos e Davi, que nascerá em setembro, por compreenderem, de formas diferenciadas, o significado da realização de mais este projeto.

Obrigada, meus queridos !

AGRADECIMENTOS

A Deus pela vida e perseverança

A toda a minha família, sempre presente nos meus momentos.

A minha orientadora Tânia, pelo apoio, amizade e compreensão

Aos professores e colegas do curso, pelos enriquecedores momentos de convivência e troca de conhecimentos.

Aos meus colegas da Prefeitura Municipal de Vila Velha, pelo apoio e disponibilidade em todas as horas.

E a todos que direta ou indiretamente contribuíram para a realização deste trabalho.

Se é possível identificar problemas em comum, é preciso salientar que as cidades, em cada estado brasileiro, mantêm singularidades próprias herdadas de seus processos históricos de formação sócio-econômico-cultural. O desafio de repensá-las deve centrar-se na perspectiva da gestão democrática como instrumento de inclusão social, garantindo a infra-estrutura mínima para que a população possa viver dignamente, respeitando suas tradições locais e laços culturais estabelecidos historicamente.

(Documento referencial: 1ª Conferência Estadual das Cidades: O Espírito Santo de cidades sustentáveis. Vitória/ES, Setembro de 2003)

SUMÁRIO

2. INTRODUÇÃO.....	17
3. A PRODUÇÃO E A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO ESPAÇO SOCIAL DO MUNICÍPIO DE VILA VELHA.....	21
2.1 CONTEXTUALIZAÇÃO TEÓRICA DO DEBATE ESPAÇO ECONÔMICO X ESPAÇO SOCIAL.....	22
2.2. “LUGAR DISPERSO”: VILA VELHA DO FINAL DO SÉCULO XIX À DÉCADA DE 40.....	26
2.3. “REGIÃO COMPLEMENTAR”: VILA VELHA DOS ANOS 40 AOS ANOS 80.....	29
2.4. “PÓLOS DE DESENVOLVIMENTO”?: VILA VELHA NOS ANOS 80 E 90.....	34
3. AS ATIVIDADES PORTUÁRIA E RETRO-PORTUÁRIA.....	39
3.1. TENDÊNCIAS ATUAIS DAS INTERVENÇÕES URBANAS EM ÁREAS PORTUÁRIAS (E RETRO-PORTUÁRIAS).....	39
3.2. A ATIVIDADE PORTUÁRIA NO BRASIL	45
3.3. A ATIVIDADE PORTUÁRIA NO ESPÍRITO SANTO.....	49
3.3.1 A EXPORTAÇÃO NOS PORTOS CAPIXABAS.....	51
3.3.2. A IMPORTAÇÃO NOS PORTOS CAPIXABAS.....	54
4. A REGIÃO PORTUÁRIA DE VILA VELHA E OS “OLHARES” ECONÔMICOS E TERRITORIAIS EXTERNOS.....	56

4.1. OLHAR MACRORREGIONAL (NACIONAL/ INTERNACIONAL): O SISTEMA PORTUÁRIO CAPIXABA.....	56
4.1.1. O PORTO COMO ELO DA CADEIA LOGÍSTICA: A CARGA.....	56
4.1.2. O PORTO COMO AGENTE ECONÔMICO: A MERCADORIA.....	62
4.2. OLHAR MESO-REGIONAL (REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA): AS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DE VILA VELHA NO COMPLEXO PORTUÁRIO DE VITÓRIA.....	64
5. A REGIÃO PORTUÁRIA (E RETRO-PORTUÁRIA) DE VILA VELHA E OS “OLHARES” INTERNOS.....	76
5.1. O IMPACTO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA (E RETRO-PORTUÁRIA) NAS FINANÇAS PÚBLICAS.....	76
5.2. POTENCIALIDADES TURÍSTICAS DA REGIÃO DO PORTO.....	86
5.3. POPULAÇÃO, PIB MUNICIPAL E EMPREGO.....	89
5.4. AS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS E RETRO-PORTUÁRIAS DE VILA VELHA E SUAS IMPLICAÇÕES NO ESPAÇO INTRAURBANO : A CIRCULAÇÃO DA CARGA.....	93
5.5. O PATRIMÔNIO AMBIENTAL, PAISAGÍSTICO, HISTÓRICO E CULTURAL DA REGIÃO PORTUÁRIA DE VILA VELHA.....	103
5.6. A INTERFACE ENTRE OS USOS RESIDENCIAL / COMERCIAL X INDUSTRIAL / PORTUÁRIO.....	108
6. PROJETOS FÍSICOS-ECONÔMICOS E INCENTIVOS FISCAIS PARA A ÁREA PORTUÁRIA E RETROPORTUÁRIA DE VILA VELHA: INICIATIVAS PÚBLICA E PRIVADA.....	113
6.1. A INICIATIVA PRIVADA.....	116
6.2. O PODER PÚBLICO	118

6.2.1. O PODER PÚBLICO FEDERAL.....	118
6.2.2. O PODER PÚBLICO ESTADUAL.....	120
6.2.3. O PODER PÚBLICO MUNICIPAL.....	123
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS : O DESAFIO DA PRODUÇÃO DE UM ESPAÇO PORTUÁRIO SOCIALMENTE JUSTO E ECONOMICAMENTE VIÁVEL.....	129
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	133

RESUMO

O município de Vila Velha/ES possui área portuária com excelentes vantagens logísticas, do ponto de vista meso e macrorregional.

Desde a década de 70, influenciadas pela implantação de grandes projetos na região Metropolitana de Vitória, as atividades portuárias, no município de Vila Velha, aumentaram a produção de impactos negativos – urbanos, ambientais, sociais – e, embora se apresentasse como fator potencial de desenvolvimento econômico, não foram capazes de contribuir para o desenvolvimento do município.

A partir da década de 90, com a alteração dos paradigmas de circulação de mercadorias e reestruturação produtiva, as cidades portuárias vêm tornando-se protagonistas da denominada “economia da circulação”. Paralelamente, o volume movimentado de cargas nos seis terminais portuários de Vila Velha aumenta gradativamente, sendo que, em 2001, já representava em média 88% do movimento geral de cargas da Baía de Vitória.

Assim sendo, é necessária a elaboração de um diagnóstico da área, capaz de subsidiar novas perspectivas de políticas públicas, que envolvam as atividades econômicas portuárias e retro-portuárias e, conseqüentemente, o espaço físico ocupado ou impactado por elas. Tais políticas, ao “voltarem seus olhares para o porto”, deverão ser capazes de conduzir o município a um modelo de desenvolvimento economicamente viável e socialmente justo.

O objetivo desta dissertação é a elaboração de um diagnóstico constituído pelo inventário das características, das potencialidades e dos impactos das atividades portuária e retro-portuária sobre a produção social do espaço no tecido urbano do município de Vila Velha. Tal objetivo deverá ser alcançado através da análise da atividade portuária dentro dos contextos macro, meso e intra-regional.

ABSTRACT

LISTA DE TABELAS

TABELA 1: Principais matérias-primas e produtos intermediários exportados pelos portos capixabas.....	51
TABELA 2: Principais bens de consumo não-duráveis exportados pelos portos capixabas em 2003.....	53
TABELA 3: Exportação pelos portos capixabas, por classes de produtos em 2003.....	54
TABELA 4: Características gerais dos Terminais de Vila Velha.	68
TABELA 5: Volume de carga nos Terminais de Vila Velha.....	70
TABELA 6: Relação das receitas per capita dos municípios componentes da RMGV (2003)	77
TABELA 7: Evolução do FPM, em R\$ (x 1,00), nos municípios médios da RMGV, entre 1999 e 2003.....	78
TABELA 8: Evolução do IPM, em R\$ (x 1.000.000), nos municípios médios da RMGV.....	79
TABELA 9: Evolução do recolhimento da QPM do ICMS, em R\$ (x 1.000.000), nos municípios médios da RMGV.....	80
TABELA 10: Evolução do ISS, em R\$ (x 1.000.000), nos municípios médios da RMGV.....	83
TABELA 11: Cidades Médias e Metrôpoles da Região sudeste: Dinâmica Demográfica, população total, em valores absolutos, e taxa de crescimento.....	90
TABELA 12: Distribuição da população, PIB e renda per capita dos municípios da RMGV, em 1998.....	91
TABELA 13: População ocupada por atividade econômica RMGV, em 2000.....	92

LISTA DE FOTOS

FOTO 1: Setor portuário e ferroviário.....	60
FOTO 2: Confluência entre a Rodovia Darly Santos e a Rodovia do Sol, margeando o litoral nos bairros do sul do município.....	61
FOTO 3: Vista do Porto de Vitória indicando alguns de seus elementos	64
FOTO 4: -“Área de Fundeio”: entrada do canal, em frente à Ilha do Boi e o Morro do Moreno, com profundidade variável entre 18 e 19 m.....	65
FOTO 5: “Canal de Acesso”ao Porto de Vitória: alongado e relativamente estreito, demarcado com sinalização náutica, com severas prescrições para segurança de entrada e saída de embarcações, comprimento de 7,5Km, largura de 75,00m à 300m e profundidade de 11,60m à 23,00 m.....	66
FOTO 6: Vista da Baía de Vitória, através do Morro do Moreno, em primeiro plano a 3ª ponte, ao fundo, o “Canal de Acesso” e o município de Vitória. . Fonte: Agenda XXI.....	66
FOTO 7: Canal de Acesso, Recinto Portuário. Em primeiro plano, 2ª ponte e a Ponte Florentino Ávidos. Lado direito, município de Vila Velha. Lado esquerdo, município de Vitória.....	67
FOTO 8: Terminal público de Capuaba. A direita, o Morro do Penedo.....	69
FOTO 9: Penedo, Morro do Atalaia, Argolas e Morro da Philips – da esquerda para a direita.....	71
FOTO 10: CPVV : instalações portuárias em volta do Morro do Penedo.....	72
FOTO 11: Situação atual do berço 902.....	73
FOTO 12: Situação proposta pelo PDZP 2001, como alternativa de expansão.....	73
FOTO 13: Situação proposta pelo PDZP 2001.....	74
FOTO 14: Situação atual da Prainha da Glória.....	74
FOTO 15: Situação prevista pelo PDZP 2001, para a expansão das atividades portuárias na Prainha da Glória.....	75
FOTO 16: Vila Velha e seus principais pontos turísticos.....	88
FOTO 17: Em primeiro Plano, a Rodovia Darly Santos, a região de grande ocupação populacional do município e ao fundo a área portuária.....	98

FOTO 18: Delimitações das áreas portuária/retro-portuária, influência direta e influência indireta....	100
FOTO 19: Rio Aribiri e Manguezal. À direita, invasões de casas no leito do rio.....	104
FOTO 20: Elementos naturais que conformam a margem sul da Baía da Vitória.....	104
FOTO 21: Ramal ferroviário sem uso que contorna o Morro do Atalaia.	107

LISTA DE MAPAS

MAPA 1: Posição estratégica dos portos capixabas na macro-região e na América do Sul.....	57
MAPA 2: Áreas frágeis do município de Vila Velha.....	105
MAPA 3: Situação fundiária de Vila Velha no início do séc. XX.....	124

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1: Percentual do PIB por atividade nos municípios da RMGV (1998).....	36
GRÁFICO 2: Composição da receita corrente do município de Vila Velha (2003).....	78
GRÁFICO 3: Composição da receita tributária municipal (2003)	82

1. INTRODUÇÃO

O município de Vila Velha/ES possui área portuária com excelentes vantagens logísticas, do ponto de vista meso-regional e macro-regional. Embora a existência da região portuária tenha sido decisiva não apenas para a colonização do município, como também para a colonização do estado¹, historicamente, a atividade portuária não foi capaz de alavancar a economia do município, bastando-se como fator potencial de desenvolvimento.

A relação que os munícipes guardam com a região portuária é extremamente austera: não raro, aqueles que residem em pontos mais afastados da região portuária e que, portanto, não são afetados pelos impactos negativos da atividade portuária, desconhecem a região portuária. Assim como em outras regiões portuárias brasileiras, mesmo que inconscientemente, o porto ainda possui a conotação de exploração predominante nos países conquistados via mar.

Ademais, desde a década de 70, influenciadas pela implantação de grandes projetos na região Metropolitana de Vitória, as atividades portuárias, no município de Vila Velha, aumentaram a produção de impactos negativos – urbanos, ambientais, sociais, contribuindo ainda mais para o distanciamento dos “olhares para o porto”, do ponto de vista da comunidade.

A partir da década de noventa porém, surgiu uma possibilidade de alteração no status das relações portuárias com o município: as operações portuárias foram incrementadas, sendo que, em 2001, o volume movimentado de cargas nos seis terminais portuários de Vila Velha já representava em média 88%² do movimento geral de cargas dos portos da Baía de Vitória, evidenciando ter havido um crescente direcionamento de cargas para os portos de Vila Velha, todos eles localizados na Região do Aribiri/Paul/Argolas.

¹ O município de Vila Velha, especificamente na região da Prainha, foi o *locus* da colonização Espírito-santense.

² No capítulo 4, este dado será demonstrado.

Paralelamente, no cenário mundial, notou-se alteração nos paradigmas de circulação de mercadorias e reestruturação produtiva, e as cidades portuárias vêm alterando seu papel meramente coadjuvante para se tornarem protagonistas da denominada “economia da circulação”.

Dessa forma, ao iniciar-se o século XXI, o município de Vila Velha poderá encontrar na atividade portuária um novo momento, uma nova forma de participação nos diversos arranjos produtivos que envolvem o Porto de Vitória (indústria automobilística, siderúrgica, de pedras ornamentais e, mais recentemente, a indústria do petróleo). Trata-se, portanto, de uma nova oportunidade para que a população, os poderes públicos e privados e a própria cidade possam “voltar seus olhares para o porto”.

Embora o município de Vila Velha se apresente como um espaço promissor de desenvolvimento, poucos foram os estudos desenvolvidos a respeito dos impactos positivos e negativos provocados pelas atividades relacionadas ao porto, sejam eles territoriais, sociais ou econômicos. Nota-se também a ausência de uma análise mais detalhada das potencialidades da atividade portuária no município, como fomentadora de desenvolvimento municipal, através de arranjos produtivos locais, bem como, frente à descoberta recente de petróleo na costa capixaba.

Assim sendo, torna-se necessário um diagnóstico da atividade portuária no município, que seja capaz de subsidiar perspectivas de desenvolvimento, bem como, novas políticas públicas, que ao envolverem tais atividades e, conseqüentemente, o espaço físico ocupado ou impactado por elas. Tais políticas, ao “voltarem seus olhares para o porto”, deverão ser capazes de conduzir o município a um modelo de desenvolvimento economicamente viável e socialmente justo.

O objetivo desta dissertação, portanto, é a elaboração de um diagnóstico constituído pelo inventário das características, das potencialidades e dos impactos das atividades portuárias e retro-portuárias sobre a produção social do espaço no tecido urbano do município de Vila Velha.

A pesquisa bibliográfica e documental embasou o desenvolvimento da dissertação que se desenvolveu através de 6 (seis) capítulos, os quais se estruturam da forma que se segue:

No capítulo 2, são analisadas a produção e a evolução histórica do espaço social no município de Vila Velha, através de conceitos pertencentes a teorias econômicas relacionadas à urbanização, uma vez que a evolução urbana, como parte da evolução da sociedade humana, deve ser entendida como um processo único, composto por várias dimensões, sejam elas econômicas, sociais, geográficas e políticas. Dentro desse contexto, a atividade portuária é analisada historicamente, desde a colonização do município, ressaltando seus aspectos econômicos.

O capítulo 3 pontua as principais características da atividade econômica portuária, bem como, a tendência atual de intervenção urbana em áreas portuárias, no Brasil e no mundo, ou seja, a interface urbana da atividade portuária. Ainda nesse capítulo, definir-se-á o “Sistema Portuário Capixaba”, a fim de que fosse possível a análise da atividade portuária no Espírito Santo do ponto de vista econômico, através de dados relativos à exportação e à importação pelo modal marítimo.

Após situar historicamente o município de Vila Velha e sua região portuária, e definir as características da atividade portuária no Brasil e no Espírito Santo, no capítulo 4 são realizados recortes físicos, buscando a aproximação do objeto de estudo. As atividades portuárias e retro-portuárias de Vila Velha são analisadas sob duas escalas: a macro-regional (como integrante do Sistema Portuário Capixaba) e meso-regional (como integrante do Complexo Portuário de Vitória, ou simplesmente, do Porto do Vitória).

No âmbito macro-regional, o Sistema Portuário Capixaba está sendo analisado em seus aspectos econômicos e logísticos. Na análise meso-regional, ou seja, considerando como recorte a Região Metropolitana da Grande Vitória, a região portuária de Vila Velha está sendo analisada como integrante do Porto de Vitória: características físicas de suas instalações portuárias, capacidade operacional e possibilidades de expansão.

No capítulo 5, desenvolve-se um recorte mais aprofundado, buscando uma escala microrregional ou intra-urbana: o município de Vila Velha, onde são analisados os impactos positivos e negativos da atividade portuária para o município: finanças públicas, patrimônio ambiental-paisagístico e histórico-cultural, indicadores sociais, bem como, os aspectos físicos, ou seja, sua interface física com a malha urbana.

Após os sucessivos recortes, no capítulo 6, são inventariados projetos econômicos portuários públicos e privados existentes, bem como, incentivos fiscais e não-fiscais empreendidos pelo poder público, em suas esferas, visando, direta ou indiretamente, o desenvolvimento da atividade portuária no município.

Finalmente, no capítulo 7, são tecidas considerações a cerca das possibilidades e limitações das atividades portuárias e retro-portuárias no município de Vila Velha, como forma de subsidiar novas políticas públicas que possam incluir o município em arranjos produtivos locais, visando à produção de um espaço portuário socialmente justo e economicamente viável.

2. A PRODUÇÃO E A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO ESPAÇO SOCIAL DO MUNICÍPIO DE VILA VELHA

Neste capítulo, analisaremos a produção do espaço social do município de Vila Velha. Realizar tal análise de forma descontextualizada de suas escalas superiores - Região Metropolitana de Grande Vitória (RMGV), Estado de Espírito Santo e nacional - sem dúvida resultaria em um panorama incompleto e incoerente, razão pela qual optamos por abordar tais escalas sempre que necessário.

É primordial uma reflexão preliminar a respeito da conceituação de “espaço” no âmbito do estudo de desenvolvimento regional. Desta forma, o capítulo será iniciado com uma análise do termo sob duas tendências teóricas: a análise econômica do espaço e a economia política espacial. No texto, a opção pela segunda vertente, especificamente pela teoria de Mark Gottdiener, foi baseada na possibilidade de realização de uma análise mais ampla do espaço, através de todos os âmbitos pertencentes ao conceito de espaço social.

No decorrer deste capítulo, também serão utilizadas outras teorias como a Teoria da Localização de Christaller (Ablas, 1982)³ e os conceitos de Perroux (1961 e 1967) e Boudeville (1969 e 1972), utilizados como referência para a elaboração de nossos comentários a respeito do tema “pólos de desenvolvimento”.

³ Antes da elaboração da Teoria da Localização de Christaller (década de 30, na Alemanha e traduzido para o inglês na década de 60), as teorias de localização existentes se limitavam a compor fórmulas que explicitassem a melhor localização espacial de atividades econômicas (Von Thunen, localização de atividades agrícolas e Weber, localização de atividades industriais). A interface urbana era vista apenas como receptora de “alguma” influência da localização das atividades econômicas. A Teoria da Localização de Christaller é de importância primordial para o estudo da estrutura das cidades, uma vez que considera profundamente a problemática da localização e do tamanho das cidades.

Historicamente, delimitamos algumas datas, a fim de poder analisar três cenários distintos do município de Vila Velha: o início do século XX, meados do século XX e as décadas de 80/90. A justificativa dos marcos limite esclarecer-se-ão no decorrer do texto.

2.1 CONTEXTUALIZAÇÃO TEÓRICA DO DEBATE ESPAÇO ECONÔMICO X ESPAÇO SOCIAL

Na análise econômica, principalmente na teoria neoclássica, o espaço foi abstraído do desenvolvimento de teorias, comportando-se apenas como receptáculo inerte das políticas econômicas.

Na década de 60, o analista econômico François Perroux (1961) foi o pioneiro no desenvolvimento de uma teoria que repudiava as idéias até então predominantes, de que a economia nacional deveria estar contida em seu próprio território. Trata-se de uma tentativa de unir economia espacial e teorias de expansão do crescimento. É importante notar a importância de uma teoria com essas características, considerando o período pós-guerra na Europa, em que os países buscavam a reconstrução de suas economias. Ou seja, até então entendia-se espaços econômicos e humanos como coincidentes e explicáveis através da geometria Euclidiana, definida em duas ou três dimensões. Ao propor a distinção entre espaço econômico e espaço humano, vulgar ou geométrico, Perroux propunha a aplicação do conceito matemático de “espaços abstratos”, havendo a possibilidade de delimitação de quantos espaços econômicos, quantos fossem os fenômenos ou vetores econômicos estudados.

A ênfase territorial geográfica dessa nova teoria de espaço é devida à Boudeville (1969). Para ele, o espaço econômico é ao mesmo tempo geográfico e matemático. Ou ainda, “O espaço econômico é o produto cartesiano das matrizes que representam o espaço das atividades e o espaço geográfico”. (Rolim, 1982, p.2). Como consequência do conceito de territorialização, Boudeville (1972) introduz um conceito de “região”. Para ele, a região se opõe ao espaço porque ela se

compõe de elementos geográficos necessariamente contínuos ; ou seja, de elementos espaciais que possuem fronteiras comuns. É importante salientar o aspecto pragmático da obra de Boudeville, em oposição à teorização de Perroux. Em toda a sua obra, nota-se a tentativa de enfatizar as possibilidades de utilização dos espaços econômicos no planejamento territorial.

Também a partir da década de 60, a noção de espaço retorna às considerações econômicas, porém, associado a um movimento filosófico das ciências sociais que, por alguns anos, dominou a vida intelectual francesa: o Marxismo anti-humanista, anti-historicista. As preocupações espaciais foram introduzidas na análise marxista por estarem circunscritas em arranjo que focalizava o desdobramento, no “espaço”, de estruturas econômicas, políticas e ideológicas. Ou seja, o foco se desloca de uma análise espacial como um fetiche analítico para um modo de análise espacial que está contido totalmente dentro da perspectiva da economia política marxista, em seu modo eclético.

Ou seja, para a maior parte dos marxistas não era necessária uma teoria distinta de espaço, mas uma análise política e econômica das relações sociais desenvolvidas espacialmente com base na luta biclassista entre capitalista e trabalhadores.

Gottdiener (1993), no texto denominado “Paradigmas Flutuantes do Espaço” promove um debate extremamente elucidativos entre os autores Castells e Lefébvre. Segundo ele, Castells justificou a reutilização da perspectiva da economia política marxista na análise urbana, afirmando que todos os sistemas estruturais, entre eles o capitalismo tardio, contém dentro de si mesmos, subsistemas de práticas homólogas à estrutura maior porque atuam exatamente segundo às mesmas leis. Por conseguinte, se poderia analisar a ordem social maior de acordo com o esquema triplo economia, política e ideologia (EPI). A legitimação da análise de Castells depende totalmente da aceitação da validade da afirmação de que o “urbano” constitui um “subsistema único”.

Desta forma, não existiria uma teoria específica do espaço, mas simplesmente um desdobramento e especificações da teoria da estrutura social, a

fim de explicar as características da forma social particular, do espaço, e de sua articulação com outras forças e processos historicamente dados.

Para Lefébvre, o pensamento da economia política marxista (ou Marxismo Estruturalista) era preocupante na medida em que julgava desnecessária uma teoria distinta de espaço, e sim uma análise política e econômica das relações sociais desenvolvidas espacialmente com base na luta biclassista entre capitalistas e trabalhadores. A natureza multifacetada do espaço não poderia ser reduzida a uma localização ou às relações sociais de posse da propriedade. Para ele, as atividades e localizações, quando juntas, como espaço, podem constituir um quarto domínio de relações sociais. Ou seja, o arranjo espacial de uma cidade não pode ser visto apenas como somatório dos locais de produção e consumo, e sim com a mesma importância de um equipamento ou máquina de uma fábrica, capaz, portanto de produzir riquezas e mais-valia.

A análise da relação entre Estado e espaço pela economia política marxista possui duas características principais:

1º. Atribui a essa relação um status epifenomenal relativo ao papel do Estado na administração da crise estrutural do capitalismo. Ou seja, a produção do espaço e a política urbana são produzidas pelas manifestações do conflito de classes;

2º. Essa abordagem eventualmente relaciona a análise de políticas públicas sócio-espaciais à questão mais fundamental da natureza do próprio estado capitalista;

É exatamente a relação entre espaço e estado que delinea a diferença fundamental entre Castells e Lefébvre. Para Castells, a cidade é um produto do Estado interventor e da economia, enquanto para Lefébvre, o Estado é uma estrutura para o exercício do poder.

Para Gottdiener (1993), as críticas de Castells a Lefébvre possuem certas doses de legitimidade, pois este deixa de salientar a luta de classes sem a qual não poderia haver qualquer tipo de vida cotidiana alternativa. Também oferece pouca informação sobre a forma pela qual se poderia articular uma práxis espacial, que

difira do tipo de alternativa do planejamento urbano ou teorias humanistas do design espacial que possuímos atualmente.

Enfim, Gottdiener (1993) propõe que a perspectiva da produção do espaço seja analisada através de uma síntese entre economistas políticos marxistas e Lefébvre, considerando a complementaridade entre eles. Quanto à práxis, porém, propõem novas abordagens que abandonem as tentativas de empregar análises baseadas em modelos econômicos neoclássicos ou em teorias de localização e atividades econômicas para a questão urbana / regional⁴. Enfim, propõem a adoção de análises políticas que enfoquem os atores econômicos de maior peso e sua rede de alianças, privilegiando as relações sócio-culturais existentes.

Em essência, os marxistas tendem a interpretar economicamente as mudanças sócio-espaciais como se fossem causadas por mudanças na localização de empregos e indústrias. Quanto a mim, considero as mudanças um resultado dialético de fatores políticos, culturais e econômicos que se manifestam através da linha de frente dos padrões de desenvolvimento imobiliário que congregam a intervenção do Estado, formas de acumulação de capital e a manipulação dos mercados de terra. (Gottdiener, 1997, p. 235)

Portanto, Gottdiener trata a análise do espaço considerando não apenas seus aspectos econômicos, como também as intensas redes de relações e os campos de forças ali existentes. Este é o parâmetro teórico que julgamos ideal para embasar a análise não apenas da produção e da evolução histórica do espaço social do município de Vila Velha, como também, da produção do espaço social portuário e retro-portuário do município, objetivo principal desta dissertação.

⁴ Para Villaça (2001), Castells teria sido o único contemporâneo de origem Marxistas a apresentar uma proposta de abordagem teórica abrangente do espaço intra-urbano em *La question Urbaine*, muito embora tenha abandonado em seguida essa vertente. Gottdiener ao se referir ao espaço já o considera a abordagem como abrangendo o espaço intra regional ou regional

2.2. “LUGAR DISPERSO”: VILA VELHA DO FINAL DO SÉCULO XIX À DÉCADA DE 40

Na segunda metade do século XIX, desenvolve-se no Espírito Santo a cultura do café, concentrando-se, sobretudo, em regiões mais interioranas do centro-sul e na região próxima à capital.

Fontes históricas (Santos, 1999, Campos Jr, 2002) demonstram que o Estado do Espírito Santo teve seu desenvolvimento econômico bastante prejudicado em relação aos demais estados sudestinos. A produção cafeeira era cultivada em pequenas propriedades com relações de trabalho familiar subordinadas ao comércio, fruto da forma como se difundiu tal cultura, bem como da política de imigração europeia para o Estado, cuja intenção não era exatamente a substituição do trabalho escravo, e sim a ocupação do território, até então incipiente.

No final do século XIX, três regiões do Estado apresentavam processo de ocupação territorial, cujas interligações eram realizadas através do transporte marítimo e fluvial. São elas: Cachoeiro do Itapemirim – polarizando a região sul, Vitória – região central e capital do Estado e São Mateus, polarizando a região norte.

A imigração Europeia verificou-se com maior intensidade na região central do Estado, tendo como pólo Vitória. No sul do Estado, as grandes fazendas mantiveram-se escravistas e sofreram golpe fatal na época da libertação quando não conseguiram substituir o trabalho escravo pelo assalariado.

O comércio no Espírito Santo apresentava-se como alternativa de continuidade à produção agrícola: o excedente da produção familiar era direcionado ao comércio, fazendo dele, de fato, o grande centralizador de capitais. Segundo Campos Jr (2002), seria através de comércio que se poderia assistir a qualquer tipo de diversificação econômica, seja pelo retorno de capitais ao campo ou através da promoção da urbanização dos investimentos – comércio, serviços, indústrias. Porém, as evidências comprovam que nenhum dos fatos se realizou. Ao contrário, os comerciantes não se tornaram fazendeiros, nem se lançaram a indústria. Na primeira década do século passado, Vitória possuía apenas cinco fábricas – cerveja,

águas gasosas, cal, ferraduras e gelo e, nenhuma delas guardava ligação com os comerciantes de café.

No final do século XIX (1892/1896), na gestão do então presidente do Estado, Muniz Freire, defensor do desenvolvimento via comércio, a principal diretriz econômica era a transformação de Vitória numa grande praça comercial, fazendo com que toda a produção cafeeira do Estado, e parte da mineira, pudesse ser escoada por Vitória. Nesse governo foram executadas obras de rede ferroviária, bem como os primeiros estudos portuários, em Vitória. Afinal, a condição do porto natural de Vitória permitia acessibilidade do café e dava à Vitória a especificidade para desenvolver os serviços portuários, atrelados à função comercial. Portanto, o desenvolvimento da cafeicultura levou ao início das atividades portuárias na baía de Vitória, tendo sido implantado a partir de 1870, na parte sul da Ilha de Vitória, o atracadouro denominado Cais do Imperador. (Campos Jr, 2002)

O município de Vila Velha, embora tenha sido o assentamento inicial da capitania, em 1535 (Santos, 1999), permaneceu como sede por apenas quinze anos devido à hostilidade indígena local. Transferida a sede para a Ilha de Vitória, a ocupação do município mantém-se estagnada em torno do assentamento, na região da Prainha, na Baía de Vitória, por mais de trezentos anos.

Entre os anos de 1894 e 1896 (Movive, 2003), o governo estadual iniciou a construção do trecho Vila Velha (Argolas) / Matilde, trecho de 81 Km, da Ferrovia Sul do Espírito Santo. Já na primeira década do século passado, foi concluída a estrada de ferro Vitória / Minas que, embora possuísse essa denominação, interligava Vila Velha (Argolas) à divisa de Minas Gerais (Mascarenhas).

O município de Vila Velha figurava no cenário estadual, apenas como ponto final da linha ferroviária que integrava o interior do Brasil ao litoral. Estas ferrovias até a segunda década do século XX ainda não recebiam volume de carga capaz de gerar grande movimento econômico e dinamizar a região de Vila Velha, uma vez que as transações comerciais eram induzidas e concentradas na capital. A ocupação do município se resumia ao litoral da Baía de Vitória: sítio inicial da “Prainha” e próximo à ferrovia; o restante do território era constituído por grandes fazendas. As principais atividades dos assentamentos “cidadinos” eram o pescado e

a prestação de serviços. Nas fazendas, predominava agricultura de subsistência, uma vez que as condições físicas e climáticas da região não eram propícias ao cultivo do café.

A primeira ligação viária entre Vila Velha e Vitória somente aconteceria em 1928, com a importação alemã de ponte metálica alemã, denominada Florentino Avidos ou Cinco Pontes - que interligaria os municípios (Campos Jr, 1999), respectivamente, nos bairros Ilha do Príncipe (Vitória) e São Torquato (Vila Velha).

Esse fato representou a dinamização da região de São Torquato e adjacências, em Vila Velha, que passou a constituir-se em uma nova opção residencial para a população residente em Vitória.

Apenas um ano depois, a fábrica de Chocolates Garoto instalou-se de forma definitiva em Vila velha, originando o atual bairro da Glória. Sua localização foi decisiva para o início da interiorização do município.

Utilizando os conceitos de Christaller (Ablas, 1982) podemos considerar neste primeiro cenário, do início do século XX, o centro histórico de Vitória como núcleo político-administrativo, comercial e de prestação de serviços – “lugar central”, guardadas as devidas proporções em termos grau de centralidade. Desta forma, atenderia a primeira função de uma cidade: ocupar um lugar central de uma área agrícola, centralizando também o comércio.

Ainda segundo Abblas (1982, p.25), a idéia de “lugar central” elaborada por Christaller, surge a partir do conceito de “centralidade” de uma região. Lugar onde a “densidade de localização da população e das atividades econômicas é maior que na região complementar”.

O município de Vila Velha, ainda não poderia ser classificado como parte da “região complementar” de Vitória, dado o seu relativo isolamento daquele município. A “dispersão” a que nos referimos não deve ser entendida apenas como geográfica, mas também sob o ponto de vista da mobilização social e política. Os sitiantes e fazendeiros da região ainda guardavam o perfil político provinciano que perdurou por

quase três séculos de isolamento naquele município⁵. Assim, julgamos como mais adequado, para tal cenário, o conceito de “lugar disperso”⁶ - aqueles opostos aos “lugares centrais”, cuja população e atividades humanas encontram-se dispersas.

2.3. “REGIÃO COMPLEMENTAR”: VILA VELHA DOS ANOS 40 AOS ANOS 80.

Entre os períodos de 1920/70, a indústria capixaba ainda não chegava a representar nem 1% do valor da produção nacional. Enquanto São Paulo confirmava sua hegemonia na economia nacional, regiões como a que pertencia o Espírito Santo, se quer conseguiam formar um complexo econômico. Uma particularidade desta indústria ficava por conta da importância do ramo de produtos alimentares. Em 1949, representava 76,69 % da indústria do Estado, seguido da madeira, responsável por 8,5%.

É importante ressaltar que dentre as indústrias alimentares, a de beneficiamento, torrefação e moagem de café representavam 80% da produção e, quase sempre, estava localizada próxima às áreas de produção. Ou seja, até 1950, a indústria do Espírito Santo estava muito mais no campo do que na capital do Estado. Dessa forma, em nenhuma cidade do Estado do Espírito Santo, até então, nem mesmo em sua capital, havia se formado um ambiente urbano constituído por uma sociedade industrial e caracterizado pelo desenvolvimento cultural e tecnológico que a atividade industrial implica.

As empresas comerciais exportadoras de café estabelecidas em Vitória eram em sua maioria estrangeiras e seus pequenos excedentes não eram aplicados no local. A produção do sul do Estado não convergia para Vitória e sim para o Rio de Janeiro, através da Leopoldina Railway, ferrovia que nessa época, ligava Cachoeiro do Itapemirim ao Rio, passando por Campos. Ou seja, se o montante de café

⁵ Em 1890 houve a emancipação da Vila do Espírito Santo, fazendo nascer a cidade de Vila Velha. Entre períodos de menor e maior autonomia política, somente em 1947, os municípios brasileiros retomam definitivamente suas autonomias políticas em relação aos Estados, sendo seus vereadores e prefeitos eleitos pelo povo.

⁶ Conceito proposto por Christaller em oposição ao conceito de “lugar central”, caracterizado pela dispersão espacial não apenas da população, como também das atividades econômicas. (Ablas, 1982)

exportado pelo Estado era pequeno, menor ainda era o exportado por Vitória, produto das regiões centrais, escoado até Vitória através do Rio Santa Maria. Os excedentes da atividade comercial não haviam vazado para a indústria em Vitória, e, portanto, ainda não modificavam seu perfil urbano.

Na década de 40, deu-se a 1ª exportação de minério de ferro no Espírito Santo, através do primeiro porto de Vila Velha: o Cais Eumenes Guimarães, (entre o morro do Penedo e do Macaco), onde foi implantado um sistema de desembarque de minério e um complexo de silos. (CVRD, 2005). O minério era transportado por ramal ferroviário de Vila Velha até Vitória, passando pela Ponte Florentino Avidos. A extinta Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia adaptou a Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) ao transporte de minério de ferro. A exportação de minério constituiu-se em uma importante atividade econômica do município, já que com ela se iniciou em Vila Velha a atividade de comércio exterior, que até então era totalmente direcionada para a capital. Esta ligação dinamizou a região de São Torquato, que passou a ser o ponto de conexão entre Vitória, Vila Velha e Cariacica, e de concentração de atividades econômicas de interesse local e regional. Vale ressaltar que, embora essa importante atividade econômica não tenha sido decisiva para o processo de urbanização de Vila Velha, constituiu-se num dos principais momentos indutores do espírito político daquele município. O crescimento populacional ainda foi pouco significativo: de 17054 habitantes em 1940, para 23127, em 1950. (Movive, 2003)

Na capital, as funções urbanas permaneceram constantes até a década de 50, mantendo-se a cidade, comercial, prestadora de serviços e como sede político-administrativa do governo Estadual.

Em 1951, a conclusão da Rodovia Carlos Lindenberg, sacramentando o acesso rodoviário entre os municípios de Vitória e Vila Velha, representou menos um novo vetor de desenvolvimento, que um enclave sócio territorial a este município, desarticulando a estrutura urbana local, na medida em que desencadeou alterações territoriais substanciais, tais como o surgimento de zonas residenciais e comerciais ao longo da Rodovia, sem o planejamento adequado. A ocupação incipiente do município de Vila Velha, até então litorânea – São Torquato, Paul, Aribiri, Prainha, Centro, Praia da Costa - volta-se ao interior do município, como uma opção de

moradia para as classes populares capixabas, alijadas do processo de ocupação da capital. Esse processo rendeu-lhe a denominação “cidade dormitório”.

A Rodovia Carlos Lindenberg além de abrir vasta área para implantação de núcleos residenciais em seu entorno teve suas margens, sobretudo na altura de Cobilândia e do Bairro Alvorada, ocupadas por atividades econômicas de comércio, indústria e serviços de grande porte, voltadas para o atendimento do mercado regional da metrópole em formação. (Movive, 2003, p.8)

A nova rodovia foi responsável pelo surgimento de vários bairros residenciais: Bairros da Grande Cobilândia, Ibes⁷, Santa Inês e adjacentes e, em pouco tempo, tornou-se elemento agregador de força de trabalho naqueles bairros.

Entre 52 / 70, dos 60 novos loteamentos aprovados pela Prefeitura, 37,6% estavam localizados à margem esquerda de Rodovia, onde se encontravam as atividades ferroviárias e portuárias. (Movive, 2003)

Em 1952, a CVRD concluiu a construção de um terminal em Paul. Iniciou-se, portanto, o desenvolvimento da importação de mercadorias por via marítima, tanto para atender o mercado local como para atender a demanda exportadora do estado de Minas Gerais. Cabe destacar a importação de combustíveis, que levou à implantação de terminais específicos para este tipo de carga, equipados, inclusive, com reservatórios (tanques) de armazenagem das grandes distribuidoras (Shell, Esso e Texaco) na região Argolas.

O governo do Estado continuava a perceber o município de Vila Velha apenas como possibilidade de expansão urbana de Vitória, empreendendo a construções de conjuntos habitacionais, como foi o caso do Bairro Ibes. Não havia preocupação do poder público no que dizia respeito à interface dos bairros ou à viabilidade física de sua implantação. A ocupação desordenada de toda a região que vai do manguezal do Aribiri até o município vizinho de Cariacica é o retrato desse descaso. Vila Velha teve um forte crescimento populacional nessas décadas, tendo o seu número de

⁷ O Instituto do Bem Estar Social (Ibes) era uma instituição estadual cuja finalidade era planejar e administrar empreendimentos voltados ao desenvolvimento social. Em 1950, junto com outros órgãos públicos empreendeu a construção de um conjunto habitacional no município de Vila Velha, visando a diminuição do déficit público. Tal conjunto habitacional passou a ser conhecido como Ibes.

habitantes atingido 123.742 em 1970, um crescimento de 122,6% em relação a 1960. (CVRD, 2005)

De fato, o impulso industrial no Estado foi iniciado após a década de 50, tendo, entre outros fatores, a construção de usinas hidrelétricas e o desenvolvimento portuário. Na década de 60, propostas desenvolvimentistas nacionais foram implementadas, tais como a construção do Porto de Tubarão (1966), no bojo de uma estratégia da CVRD – Companhia Vale do Rio Doce - visando suplementar a Austrália, junto ao mercado japonês, na produção de minério de ferro. O crescimento populacional na região metropolitana de Vitória atinge a taxa de 6,9 % a.a., reflexo do novo padrão de desenvolvimento econômico adotado pós-1956 e suas respectivas conseqüências demográficas⁸, bem como de causas regionais como a política de erradicação de cafeeiros e, conseqüente, a migração da população das pequenas cidades interioranas. Até então o café continuava sendo a principal atividade econômica do Estado, e, conseqüentemente, mantendo sua população essencialmente rural. Nessa década a capital continuava a ser o município mais populoso (Campos Jr, 2002).

Na década de 70, além da inauguração da pavimentação da Rodovia Carlos Lindenberg e da Rodovia do Sol (1974), esta última interligando o centro de Vila Velha ao município de Guarapari, através do litoral sul, observou-se as primeiras articulações para implantação do Corredor de Exportação Centro-Leste.

O Governo Estadual, no bojo dos PND's - Planos Nacionais de Desenvolvimento, realiza obras no município de Vila Velha visando o desenvolvimento do comércio inter-modal. Implementa a construção do cais de atracação do recôncavo continental – Cais de Capuaba; da Rodovia Darly Santos, interligando a Rodovia Carlos Lindenberg ao novo porto, à Rodovia do Sol e à BR-101. É a primeira vez que o Estado de Espírito Santo, muito embora por força de uma política econômica nacional, vislumbra uma função econômica “de fato” para o município de Vila Velha.

⁸ O novo padrão de desenvolvimento econômico adotado pós-1956 – industrialização pesada – contribuiu para um enorme avanço no processo de urbanização e industrialização no país : o êxodo rural na década de 50 foi de cerca de 7 milhões de pessoas (...) A partir da segunda metade do decênio de 1960 iniciou-se o processo de industrialização do campo e modernização agrícola, aumentando o êxodo rural ; além disso, já deslançava o processo de esgotamento das antigas áreas de fronteiras, totalizando 12,8 milhões de pessoas que saíram do campo, entre 1960 e 1970. De outro lado, as mudanças ocorridas na estrutura produtiva nacional pós-1960 implicaram a diversificação do parque industrial, abrindo novos empregos urbanos.(Berquó, 2001)

Na década de 70, o I PND – Plano Nacional de Desenvolvimento Brasileiro visava à expansão do mercado interno e a descentralização da produção, ações complementares da “política de integração nacional”. O instrumento escolhido para atingir tais objetivos foi a criação de pólos regionais de desenvolvimento de natureza agrícola-industrial e agrícola-mineral, que complementariam o grande pólo do núcleo de São Paulo - Rio - Belo Horizonte. Já o II PND, vislumbrava o avanço no processo de industrialização, substituindo importações e consagrando definitivamente a estratégia de pólos de desenvolvimento. É importante salientar que paralelamente aos planos regionais e nacionais estavam intrínsecos os investimentos públicos em infra-estrutura (transporte, energia, telecomunicações). Quanto à principal metrópole nacional, era interesse do governo sua desconcentração industrial tendo em vista as “desenconomias” já em curso (Tavares, 2002).

Nesse ponto, é primordial um comentário a respeito dos Planos Desenvolvimentistas Brasileiros, no que diz respeito a influência sofrida pelas correntes francesas, principalmente Perroux e Boudeville. Certos princípios que norteiam a Teoria dos Pólos, cuja aplicação começou a ser discutida, no Brasil, pelo Ministério do Planejamento, em meados da década de 60, visando o desenvolvimento regional, foram influenciados pelas correntes francesas. Segundo Tavares (1982), em tais discussões, assessoradas por um grupo de consultores franceses que participaram da elaboração do Plano Decenal (1967), os conceitos de regiões polarizadas e homogêneas foram utilizados principalmente para ensaios relativos à hierarquia urbana adequada ao desenvolvimento nacional.

Se até a década de 40, Vila Velha não poderia ser sequer considerada como região complementar⁹ ao núcleo inicial de Vitória, essa situação começa a se modificar nas décadas seguintes. Embora inicialmente as atividades econômicas atraídas pelos portos não venham a constituir um grande fator de desenvolvimento local, sem dúvida foi o primeiro vetor de inserção do município no âmbito nacional.

A partir de então, embora a complementaridade em relação à Vitória, como área de expansão urbana da Região Metropolitana, torne-se claramente

⁹ Região Complementar, segundo a Teoria da Localização de Christaller, seria a região localizada no entorno do “lugar central” e, portanto, dependente dela sob vários aspectos.

caracterizada através das atividades residenciais, comerciais e de serviços, a vocação portuária é também sacramentada com a inclusão do Cais de Capuaba no Corredor Centro-Leste. Desta forma, o município de Vila Velha também se torna integrante de outra região complementar, porém de nível hierárquico superior - a regional.

2.4. “PÓLOS DE DESENVOLVIMENTO”?: VILA VELHA NOS ANOS 80 E 90

Nos anos oitenta, o município sofre novo impacto de crescimento econômico. Acelera-se o processo de expansão das empresas do ramo de confecção na região da Glória e de Santa Inês, atraindo forte comércio e prestação de serviços para aquela localidade; dinamizam-se as operações do Porto de Capuaba e a Chocolates Garoto¹ se afirma no mercado industrial alimentício brasileiro. As atividades econômicas de comércio e serviços se expandem no município, com investimentos em Shopping Centers, Supermercados, Centros de Ensino Superior, Call Center, etc.

Em 1982 e 1989, respectivamente, foram inauguradas a segunda e a terceira pontes, que vieram a confirmar a relevância de Vila Velha como área de expansão urbana da Região Metropolitana de Vitória. Ainda em meados dessa década, foi construída a Rodovia Darly Santos, importante eixo viário que interliga a Rodovia do Sol à Rodovia Carlos Lindenberg, bem como à região portuária do município de Vila Velha.

O censo de 1980 já anunciava a superação iminente do município de Vitória pelo de Vila Velha, em termos populacionais: Vitória, 207 736 habitantes e Vila Velha, 203 401 habitantes. Na década seguinte, o censo de 1991 já registrava: Vitória, 258 777 habitantes e Vila Velha, 265 586 habitantes. (Brasil, 2005). Contudo, a partir de 1991, o crescimento populacional do município de Vila Velha tornou-se mais reduzido (embora ainda bastante superior ao de Vitória), pois outras áreas da RMGV passaram a ter papel de destaque na sua expansão, especialmente o

município da Serra, onde a industrialização foi bastante incentivada.¹⁰ A taxa geométrica média anual de crescimento da população do município de Vila Velha, entre 1991 e 2000, foi da ordem de 2,98%, maior que o da capital, 1,36%, porém, abaixo do município da Serra, 4,18%. (Espírito Santo, 2003)

A distribuição espacial da população também foi alterada, priorizando de forma acelerada a parte litorânea do município em direção a Guarapari. Além de Itapuã e Itaparica, formou-se de forma irregular (invasões), às margens da Rodovia do Sol, na altura da Barra do Jucu, um conjunto de bairros de população de baixa renda, conhecido como “Grande Terra Vermelha”, cuja população, em 2000, era de aproximadamente 35.000 habitantes.

Em 2000, a população de Vila Velha já representava 24% da população da RMGV, sendo que 99,6% dessa população concentrada no meio urbano (VILA VELHA, 2004). É importante lembrar que tal concentração demográfica encontra-se na porção norte do município e nos grandes bolsões litorâneos. Grandes extensões territoriais ainda são populacionalmente vazias.

Enfim, o município de Vila Velha permanece adquirindo funções residenciais da metrópole, confirmando sua complementaridade em relação à Vitória e arcando com os impactos negativos sociais e urbanos, que, em grande parte, surgiram exatamente devido a ações isoladas e sem planejamento, através das quais foram sendo incorporadas tais funções.

Nesses últimos dez anos, nem a Terceira Ponte, nem os melhoramentos da Rodovia do Sol proporcionaram ao município o impacto de desenvolvimento e modernização anunciados durante a divulgação dos projetos. Tem-se verificado praticamente o mesmo ritmo de crescimento das duas décadas anteriores, podendo-se dizer que essas obras, no máximo, contribuíram para valorizar ainda mais as terras ao longo do litoral sul, além de terem favorecido o surgimento da especulação imobiliária, ao longo das praias da cidade. (Santos, 1999, p.153)

¹⁰ É importante salientar que o município da Serra esteve presente nas decisões estratégicas do Governo Federal para localização de indústrias, previstas pelo II PND (1974). Em meados da década de 80, vários investimentos ainda estavam em curso naquele município.

A concentração de empresas do ramo de confecções nas regiões da Glória e Santa Inês vêm recebendo localmente a denominação de “Pólo de Confecções da Glória”. Embora utilizada localmente com muita frequência, se analisada sob a ótica da Teoria da Polarização, tal denominação mostra-se inadequada, pois a referida concentração de atividades não possui relação estreita com o conceito de Pólo de Desenvolvimento.

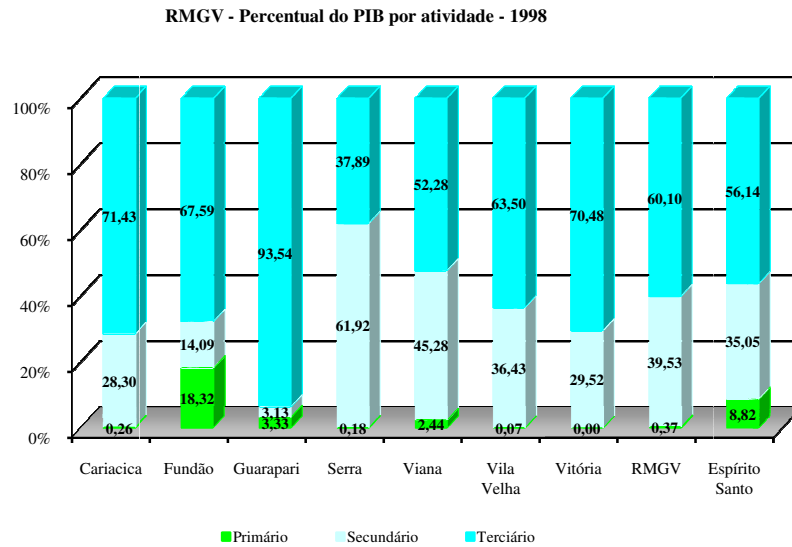
O conceito de Pólo de Crescimento, segundo Perroux, seria o conjunto de unidades motrizes que criam efeitos de encadeamento sobre outros conjuntos definidos no espaço econômico e geográfico (Perroux, 1961). Muito embora, o termo tenha sido frequentemente mal interpretado e confundido com o conceito de indústria-chave.

Daí se desenvolveu a teoria da região polarizada “lugar de intercâmbio de bens e serviços, do qual a intensidade interior é superior, em cada ponto do espaço definido, à intensidade exterior.”(Paelinck, 1977)

Ao invés de apresentar-se como uma “empresa-motriz”, o denominado “Pólo de Confecções da Glória”, obedece mais a um esquema cooperativista, onde várias pequenas indústrias de confecção reúnem-se, a fim de tirar proveito de sua proximidade. Os efeitos de encadeamento que proporcionam dizem respeito às atividades comerciais, de serviços e indústrias de confecções de pequeno porte. Não chegam a atrair indústrias derivadas e complementares à produção, tais como a têxtil e a mecânica.

O gráfico 01 que representa a percentagem do PIB por setor econômico, comprova a tendência de concentração no setor terciário, que envolve grande parte da população, principalmente nas atividades de comércio.

GRÁFICO 1: percentual do PIB por atividade nos municípios da RMGV (1998)



Fonte: IBGE/IPES.

Na década de noventa, incrementaram-se ainda mais as operações portuárias, sendo que, no início da década atual (2001), o volume movimentado de cargas nos seis terminais portuários de Vila Velha foi da ordem de 4,8 milhões de toneladas /ano e representou em média 88% do movimento geral de cargas dos portos da Baía de Vitória, evidenciando ter havido um crescente direcionamento de cargas para os portos de Vila Velha. (ORIENTA, 2003)

A indústria de Chocolates Garoto¹¹ sem dúvida nenhuma produz uma atratividade na região, determinando sua centralidade. Embora tenha influenciado o espaço urbano da cidade, na formação e expansão de bairros operários - Glória, Soteco, Bairro Garoto, não produziu na região nenhum efeito de encadeamento de atividades econômicas que pudesse caracterizá-la como “indústria motriz” e, conseqüentemente, determinar um pólo de desenvolvimento. Além da geração de empregos e impostos, poucos são seus encadeamentos industriais. Talvez o conceito de “pólo em potencial” fosse o mais acertado.

Um pólo de crescimento é ativo quando produz, efetivamente, a expansão de um setor industrial anexo e nele mantém um

¹¹ A indústria Alimentícia Chocolates Garoto é a maior indústria genuinamente Vila Velhense, fundada na década de 20 por imigrantes alemães. Desde a década de 80, adquiriu projeção nacional e, atualmente, pertence a multinacional Nestlé. Embora tenha influenciado o espaço urbano da cidade, na formação e expansão de bairros operários - Glória, Soteco, Garoto, não produziu na região nenhum efeito de encadeamento de atividades econômicas que pudesse caracteriza-la de indústria motriz, segundo a Teoria de Pólos de Desenvolvimento de Perroux e Boudeville.

ritmo crescente de atividades; o pólo é somente potencial, quando pode produzir estes efeitos sob certas condições. (Paelinck, 1977, p.163)

Em suma, até a década de 90, as atividades econômicas do município ainda não apresentavam as características de pólos de desenvolvimento, até porque o município não possuía os atrativos políticos e econômicos capazes de implementar o desenvolvimento do setor, eliminando obstáculos institucionais, através de políticas de incentivo mais eficazes¹².

¹² A municipalidade vem trabalhando, através de um grupo de estudos, na elaboração de um sistema municipal de licenciamento e fiscalização de empresas, cuja função principal é diminuir a morosidade e facilidade na instalação de empresas no município. Atualmente, esse processo demora em média 6 (seis) meses. Os trabalhos já se encontram em fase final.

3. AS ATIVIDADES PORTUÁRIAS E RETRO-PORTUÁRIAS

3.1. TENDÊNCIAS ATUAIS DAS INTERVENÇÕES URBANAS EM ÁREAS PORTUÁRIAS (E RETRO-PORTUÁRIAS)

Entre as décadas de 60/70, o movimento urbanístico mundial começou a se transformar, já que o planejamento convencional, utilizando planos e regulamentos apenas para guiar o uso do solo, parecia cada vez mais desacreditado. O objetivo do planejamento urbano deixou de ser o de controlar o crescimento urbano, passando a encorajá-lo, confundindo-se cada vez mais com o objetivo de seu tradicional adversário, o empreendedor.

Em nenhuma parte isso ficou mais claro que na Inglaterra, muito embora a origem dessa reversão tenha sido nos EUA, onde o planejamento regulamentar nunca fora realmente forte e o hábito do desenvolvimento, a tradição da livre iniciativa, sempre haviam predominado.

Nessa mesma época, a maioria das áreas portuárias das cidades européias foi perdendo progressivamente sua tradicional função, tornando-se disponível para atividades marginais ao porto (Hall,1997).

O Porto de Londres (Docklands), outrora um dos maiores do mundo encontrava-se arruinado por disputas trabalhistas e pela transferência do comércio não apenas para outros portos ingleses como Southampton e Felixstone, ao sul da

Inglaterra, como para outros portos europeus como o de Roterdã. O advento da containerização desferiu o golpe final.

O porto de Londres transferiu todas as operações remanescentes para Tilbury, 30 milhas a jusante e num curto espaço de tempo, de 1967 a 1980, desativou praticamente o sistema inteiro (...). Em 1981, a oferta de empregos, que ascendera a 30 000 vagas nos dias de glória das docas nos anos 50, havia despencado para 2 000.(Hall,1997,p. 416)

O poder público defrontou-se com um problema econômico que ocasionava conseqüências urbanas e sociais em uma área de aproximadamente 8,5 milhas quadradas de extensão. Coincidentemente, foi nessa mesma época que a problemática da decadência intra urbana começava a emergir para a consciência pública.

As áreas urbanas de maior porte têm visto seu crescimento fazer-se mais lento, parar e, em seguida regredir. Estão perdendo gente e empregos(...) nenhuma receita pode realmente operar milagres em certas áreas (...) Se realmente quisermos socorrer as áreas intra urbanas e as cidades em geral, talvez tenhamos que usar remédios altamente heterodoxos...possivelmente um remédio estranho que daria o nome de Porto Livre. Áreas intra urbanas seriam simplesmente abertas a todo tipo de empreendimento com um mínimo de controle.(Hall,1997, p.421)

Nos EUA, a idéia também foi bem recebida. A administração Carter sacralizou o princípio da proporção entre investimento público e privado em lei. Segundo o conceito de “alavancamento”, a “Urban Development Action Grant” foi fixada em 4,5 a 6,5 unidades de investimento privado para cada unidade de investimento público. No governo Reagan, implementou-se o conceito, embora por outras vias: deixando aberta a fronteira do México, para permitir a migração de mão de obra. Evidentemente, o resultado de tal política foi amplamente condenado pelos analistas urbanos radicais de esquerda (Hall, 1997)

Em 1979, com a volta dos conservadores, Margaret Thatcher instituiu uma corporação de urbanização para as Docklands. Dado o novo contexto político, o “planejamento” implicava em “empreendimento urbanístico”.

A tarefa do planejamento era facilitar a reciclagem mais rápida possível do solo urbano comercial e industrial para usos mais elevados e melhores. O que, naturalmente, não era novidade, como o testemunha a grande explosão imobiliária ocorrida nos centros urbanos britânicos na década de 60. E derivava diretamente da experiência norte-americana. (Hall, 1997. p. 418)

O que ocorreu foi um novo “estilo” de planejamento¹³.

Planejamento estratégico antilongo prazo, antialquer tipo de plano já publicado; percurso em roda livre, pirata, despreocupado de saber se – como aconteceu nas Docklands – as urbanizações teriam de ser demolidas mesmo antes de estarem construídas, porque surgira algo mais lucrativo, interessado apenas em explorar oportunidades, à medida que estas aparecessem. Não era planejamento, pelo menos no sentido em que todos o haviam entendido durante os últimos quarenta anos. (Hall, 1997. p. 420)

Nos anos 80, surgiram outros planos de revitalização de espaços urbanos portuários que, desde décadas anteriores, já haviam perdido sua « função primeira »¹⁴ para tornarem-se áreas marginalizadas. Tais projetos de Renovação, Revitalização ou ainda reabilitação, nada mais eram que propostas de alteração de usos, que vislumbravam maior valorização imobiliária de áreas até então degradadas. Essa tendência passou a ser conhecida mundialmente como *gentrification*.¹⁵

Outros exemplos europeus, porém, não confirmaram o caso de Londres como regra. Nos projetos de revitalização na Holanda, por exemplo, desde a denominada

¹³ A partir de então, o governo Thatcher foi dismantelando progressivamente o sistema de planejamento estratégico estabelecido entre os anos 60/70, alterando drasticamente o estilo de planejamento. Ao abolir em 1983 o governo metropolitano, simplesmente declarou não haver mais a necessidade de planejamento estratégico, sugerindo que seria suficiente a manutenção de uma atividade residual de planejamento do uso do solo sobre bases fixadas caso a caso. A procura por planejadores urbanos sofre uma brusca retração, precipitando até mesmo o fechamento de várias faculdades de urbanismo. (Hall, 1997)

¹⁴ Segundo Umberto Eco, no seus estudos sobre semiologia na arquitetura, « função primeira » de um objeto é a sua função denotada. No caso do porto, seria a própria função portuária. (Eco, 1971)

¹⁵ Entende-se por gentrificação ou *gentrification*, o processo de reabilitação de áreas degradadas que é efetuado mediante a expulsão da população existente, geralmente de classes sociais mais baixas que aqueles que agora passam a habitar tais áreas. O termo foi utilizado pela primeira vez por Ruth Glass, no início dos anos 60, para descrever o processo que vinha ocorrendo em Londres. É importante notar que, embora esteja sendo desde então, utilizado, não é uma unanimidade no meio acadêmico.

“Era da reconstrução” do pós-guerra (1945/70), a prioridade sempre foi a recuperação da infra-estrutura econômica, especificamente baseada no porto¹⁶.

Em 1986, deu-se início ao “Projeto New Roterdã”, que se constituía de um “Processo de recuperação da atividade econômica – fortemente atrelada ao porto – e a promoção de um esforço contínuo de inserção da economia local no mercado mundial, crescente e competitivo, através de ampla reestruturação produtiva e inovação tecnológica.”¹⁷

No Brasil, a estratégia tecnicista londrina de transferência de parte das atividades portuárias para portos “extra-urbanos”, angariou adeptos. A implantação do Porto de Sepetiba/RJ e a conseqüente transferência de parte das atividades portuárias do Porto do Rio de Janeiro para o Porto de Sepetiba tornou-se um dos ícones brasileiros desse processo.

A região portuária do Rio de Janeiro se constitui em uma das áreas portuárias mais antigas do Brasil e, portanto, de valor histórico incomparável, como palco de acontecimentos nacionais de grande relevância, entre eles o desembarque da Família Real portuguesa, em 1807.

As primeiras reformas urbanas centrais empreendidas pelo Prefeito carioca, Pereira Passos, no início do século XX, seguiam à «nova ordem» urbana de cunho progressista implementada pelo Prefeito de Paris, o Barão de Haussman. Arrasando quateriões e alterando a topografia, Pereira Passos visava « apagar » as marcas de uma cidade colonial e implantar características modernas à capital brasileira.

Na década de 40, o isolamento da área do porto em relação à cidade foi acentuado com a abertura da Avenida Getúlio Vargas¹⁸. O « golpe final »¹⁹ parece

¹⁶ Trata-se do modelo de relação cidade/porto do norte europeu que busca a reaproximação e a integração do porto à malha urbana.

¹⁷ Tal projeto alcançou relativo êxito econômico, mas ainda permaneciam traços de exclusão e segregação que originou “Social Renewal of Rotterdam”, que também não obteve o êxito esperado.

¹⁸ Segundo Rabha, citado por Freitas (2004), atualmente, quatro das mais importantes avenidas da Área Central carioca (Presidente Vargas, Rodrigues Alves, Francisco Bicalho e Rio Branco) formam um verdadeiro anel de isolamento dos bairros portuários constituindo uma “ilha” circundada pelos fluxos. Romper essa compartimentação é fundamental para o sucesso do projeto de requalificação apresentado pela Prefeitura.

ter sido a construção da avenida Perimetral, que isola os bairros portuários do próprio porto. Em um processo paralelo, a cidade estende-se pelas praias da zona sul, amparada pelo bonde. Parafraseando Lessa, citado por Freitas (2004), a cidade do Rio de Janeiro « virou de costas para a baía, aproximou-se do oceano e internalizou-se em busca de chãos ».

As regiões portuárias e retro-portuárias sofreram grande esvaziamento somado aos efeitos do período econômico pós-fordista de acumulação e utilização do território produtivo que pregava a redução das plantas industriais,

Como em várias outras regiões portuárias brasileiras que se desenvolveram nos séculos XVI e XVII, em meados do século passado, a deterioração urbana da região portuária do Rio de Janeiro passou a implicar em impactos urbanos (e ambientais) negativos, tais como a ocupação dos antigos galpões por populações marginalizadas e indigentes, que contribuíram para o aumento da violência urbana.

Na década de 80, outro fato vem a contribuir decisivamente para o processo já evoluído de deterioração e obsolescência espacial. Em finais da década de 70, o governo federal deu início à construção do Porto de Sepetiba, localizado na baía de mesmo nome e resguardado na restinga de Marambaia, no município de Itaguaí, a 70 Km a oeste da capital. O objetivo estratégico seria o de “aliviar” as atividades do Porto do Rio, além de oferecer ao país um porto com as características físicas esperadas pelo mercado internacional naquele momento.

Sem dúvida alguma, a localização privilegiada do Porto de Sepetiba, abrangendo as áreas produtoras mais desenvolvidas e industrializadas do Brasil em um raio de pouco mais de 500 km, possibilitaria uma alternativa de escoamento da produção para exportação de produtos dos estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Algumas de suas

¹⁹ Segundo Freitas (2004), o Rio de Janeiro, desde o início do século XX, tem sido alvo de reestruturações urbanas. Pode-se apontar a gestão do presidente da República Rodrigues Alves e do seu prefeito nomeado da cidade Francisco Pereira Passos (início do século XX) como um marco desses processos. Em seguida, houve a implantação do Plano Agache (1930), do Plano Doxiadis (1965), do Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro (1992) e do Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro (1992), caracterizado por uma nova gestão de governo, marcada por grandes obras públicas e programas sociais, entre outras, a construção da Linha Amarela (importante via de ligação entre a Zona Norte e a Zona Oeste), do Programa Favela-Bairro (que procurou integrar as favelas do Rio de Janeiro ao tecido urbano da cidade) e do Rio Cidade (cujas propostas são o bem-estar aliado a funcionalidade dos serviços à população), sendo todas estas ações consubstanciadas em modelos de desenvolvimento e planejamento urbano.

características físicas também eram inquestionáveis, como as duas ligações com o Oceano Atlântico: um canal entre a ponta da restinga de Marambaia e a Ilha Grande, e outro canal entre a mesma restinga e Barra de Guaratiba.(SUPERINTENDENCIA DO PORTO DE SEPETIBA, 2005)

Porém, a transferência de parte das atividades portuárias do Porto do Rio de Janeiro para o de Sepetiba, ao contrário das expectativas, não obteve o êxito desejado. Alguns aspectos, como a distância do terminal aeroportuário, e a procura ainda reduzida no Brasil por portos de grandes calados, proporcionaram uma operação portuária média inferior à metade de sua capacidade total anual, na casa dos 7 milhões de toneladas/ano.

Vários são os projetos estaduais e federais de modernização e ampliação do Porto de Sepetiba, articulados em um contexto mais geral de reforma do setor portuário brasileiro - Lei de Modernização dos Portos/1993²⁰. Todos os projetos reforçam a necessidade de maior hinterlândia logística com a mesoregião (Região Metropolitana do Rio de Janeiro) e a macrorregião onde ele está inserido. O aumento da profundidade para 18,5 m, a fim de que possa receber calados de quinta geração²¹ também faz parte da maioria dos projetos. Caso isso ocorra, ele será o único porto na região capaz de receber navios contêineres de quinta geração - navios de até 150 mil toneladas. Os outros países do Mercosul não possuem portos de águas profundas. Inevitavelmente, o relativo insucesso induz a alguns

²⁰ Com a promulgação da Lei nº 8630, em 25 de fevereiro de 1993 – Lei dos Portos, foi deflagrada o processo de modernização das atividades portuárias. Em outubro/95 iniciou-se o Programa de Desestatização nos portos contemplando, entre suas ações para alcance de objetivos, a participação da iniciativa privada nos investimentos em instalações, o reaparelhamento portuário e a descentralização e a transformação do papel das Cias. Docas, passando de operadoras a gestoras portuárias. Integrante dessa descentralização é o Programa de Arredamentos de Áreas e Instalações Portuárias. (BRASIL, 2005) Outra observação referente à Lei dos Portos: embora tenha sido responsável pela regulação do segmento e quebra do monopólio estatal na operação portuária, ocasionando a privatização de seis dos dez principais portos brasileiros e aumentando significativamente a produtividade média, as novas normas criadas para contratação de mão-de-obra são extremamente rígidas e encarecem as operações.

²¹ O Plano de reestruturação e ampliação do Porto de Sepetiba prevê alterações que extrapolam o âmbito de suas instalações, integrando a sua retroárea, o entorno metropolitano e sua hinterlândia mais distante. Todas estas áreas, de distintas formas, serão afetadas pela nova dinâmica a ser assumida. Para o centro industrial que vai nascer nos 3.500 hectares imediatos da retroárea do porto devem convergir investimentos superiores a 1,7 bilhão de reais, segundo estimativas da Firjan (Federação das Indústrias do Rio de Janeiro). Dentre as medidas imediatas que serão implementadas, podemos mencionar: dragagem de um canal - para melhorar o acesso dos navios de grande porte, colocando o porto em padrões internacionais; construção de um terminal de carga geral - o que exigirá aterro de um trecho junto ao litoral; construção de terminais especializados, armazéns alfadengários e equipamentos de estocagem; criação de um zona de processamento de exportação; construção da estrada RJ-109, rodovia com 58 km que funcionará como via expressa interligando as três rodovias federais: BRs 101, 116 e 040; e, finalmente, instalação de um terceiro trilho na Ferrovia do Aço, desde o sul de Minas Gerais até Sepetiba. (Superintendência do Porto de Sepetiba, 2005)

questionamentos: o Porto do Rio de Janeiro não poderia refazer seu espaço urbano sem a retirada de parte das “embaraçosas” atividades portuárias, como ocorreu nas recentes intervenções européias? Ou ainda, um porto inserido na malha urbana realmente é prejudicial ou seria ele agregador de valores?

Passados mais de 20 anos da inauguração do Porto de Sepetiba, o cenário existente não é exatamente o planejado: a região Centro Portuária do Rio de Janeiro sendo objeto constante de propostas de projetos de gentrificação, de alto curso econômico e social que propõem a conciliação entre a cidade / porto, como fundamental para o sucesso dos projetos de requalificação e /ou revitalização²². E o Porto de Sepetiba ainda ocioso, uma vez que, ainda hoje, não existe demanda suficiente de embarcações de grandes calados no Brasil. Ou seja, os portos que atendem aos calados de 9 a 11 metros ainda vêm operando de forma satisfatória no Brasil.

Atualmente, nesse novo cenário econômico de reestruturação produtiva em que a circulação de mercadorias é também criadora de valores, as cidades portuárias tornaram-se protagonistas de um novo modelo na relação cidade/porto, em que esta simbiose é proveitosa. Para isso, é necessário que os planejadores urbanos deponham os antigos modelos tecnicistas, que, durante décadas, consideraram a cidade como obstáculo para circulação das mercadorias ou vice-versa, e, utilizem mecanismos participativos e instrumentos de gestão para uma organização espacial intra-urbana que seja capaz de conciliar os diversos usos.

3.2. A ATIVIDADE PORTUÁRIA NO BRASIL

²² Sem nos aprofundar a respeito dos custos culturais e simbólicos, uma vez que vários projetos propostos para aquela região propunham alterações simbólicas locais que seguiam os padrões das cidades globais, como a recente proposta de construção de um Museu Gughenheim. Segundo Arantes (2002), as recentes propostas de revitalização urbana ou gentrificação (*gentrification*) são desencadeadas pelo reencontro glamouroso entre cultura e capital. É importante que não se perca de vista a isca cultural. Fala-se menos em racionalidade, funcionalidade, zoneamento e cada vez mais em requalificar, de modo que a ênfase deixa de estar na ordem técnica do plano (como nos modernos) para cair no *passé-partout* do assim chamado cultural e sua imensa gama de produtos derivados

A história portuária brasileira é similar a dos primeiros portos europeus, ainda que mais recente. Das instalações rudimentares, implantadas logo após o descobrimento, até os grandes complexos atuais, observam-se pontos de inflexão. A “abertura dos portos às nações amigas”, empreendida por D. João VI, em 1808, certamente foi a primeira atitude da Coroa Portuguesa, no sentido de promover o comércio exterior, principalmente com os países europeus. Em fins do século XIX, o recém governo republicano do Brasil, buscando maior interiorização do país, procedeu às primeiras concessões para exploração dos “portos organizados” e das ferrovias que os acessam²³.

O governo do presidente Getulio Vargas iniciou no Brasil uma política desenvolvimentista baseada na expansão da oferta de energia e na criação de indústrias de base, como a CSN, CVRD, Fábrica Nacional de Motores, Petrobrás, CIA Hidrelétrica do São Francisco, além do BNDES. O processo foi complementado, em 1956, no Plano de Metas de JK, que, apesar de prever vários eixos, investiu 70% dos recursos programados em energia e transportes, entre eles o marítimo.

O segundo ciclo de investimentos foi obra dos dois PND’s dos governos militares que deram início a implantação de terminais especializados, necessários e compatíveis com a industrialização do pós-guerra, muito embora financiados por emissão inflacionária da moeda e empréstimos externos. Nesse momento histórico há de se destacar a atuação da Portobrás.

As reais dimensões do problema logístico da economia nacional começam a se manifestar a partir do maciço bloco de investimentos induzido pelo Estado para completar, de uma só vez, o sistema produtivo dos complexos metal-mecânico e químico no Brasil.(EGLER, 2002, p. 190)

Atualmente, a oferta de serviços de infra-estrutura e altas taxas constituem-se nos principais “gargalos”²⁴ para alavancagem da atividade portuária brasileira,

²³Concedendo a exploração dos portos e ferrovias, o governo republicano incentivou os primeiros arranjos logísticos do país, além de possibilitar a interiorização do desenvolvimento econômico e social do país. As mercadorias advindas do interior do país, através do modal ferroviário, poderiam ser escoadas para outros países, principalmente para os pertencentes ao continente europeu, através do modal marítimo. De forma inversa, as mercadorias exportadas poderiam alcançar o interior do país

²⁴ É necessária uma reflexão teórica e distanciada da problemática, compartilhando as ressalvas de Brandão (2003), em relação à banalidade com a qual alguns termos são freqüentemente utilizados, tais como: “gargalos”, “entraves” e “obstáculos”, principalmente em se tratando de desenvolvimento local.

podendo vir a comprometer a retomada do crescimento econômico. Nas últimas duas décadas, com o intuito de compatibilizar-se à nova ordem econômica e política internacional, na qual se destaca o acelerado incremento do comércio internacional e a demanda por ganhos contínuos e exponenciais na eficiência produtiva, os portos internacionais têm passado por profundas transformações. Embora com certo atraso, os portos brasileiros vêm aderindo a tais reformas, que representam mais um ponto de inflexão na história portuária.

Há pouco mais de dez anos foi editada e promulgada a Lei dos Portos - 8 630/93, como consequência da reforma portuária brasileira, visando a modernização dos portos brasileiros, cujo estágio de sucateamento e os altos custos operacionais eram claramente incompatíveis com as exigências de competitividade internacional. Tal legislação enfoca ações cujos objetivos são maior eficiência, eliminação de filas, custos menores e maiores movimentações portuárias, a fim de inserir os portos brasileiros no rol dos portos competitivos globais, adaptando-os as novas tendências econômicas mundiais.

Várias foram as consequências positivas e negativas desta legislação. De fato, ela possibilitou que alguns portos brasileiros tornassem competitivos, alguns deles, através da municipalização, como foi o caso do Porto de Itajaí/SC. Em contrapartida, ocasionou problemas sociais, urbanos e ambientais.

No âmbito social, a redução dos postos de trabalho originou desemprego em massa em várias regiões portuárias, ocasionando todos os problemas associados ao lançamento de um grande contingente de trabalhadores no mercado. Ao invés de criar mecanismos indenizatórios ou mesmo de capacitação ou requalificação, inseriu no mercado de trabalho grande contingente e trabalhadores despreparados para enfrentar uma atividade, agora se tornava altamente competitiva.

A inexistência de incentivo a programas que possibilitassem ao poder local das cidades portuárias, a promoção de atividades econômicas alternativas à

O "consenso" atual vem rotulando as iniciativas e arranjos produtivos locais como tão certas que se transformam em iminentes. Porém, o recorte territorial utilizado nas análises desses arranjos é local e independente, sem a necessária abrangência de conjunturas e dos centros de tomadas de decisão. A partir de então, dada a ausência de um recorte mais amplo, tudo o que em uma análise mais ampla poderia ser discutido e negociado, passa a ser visto como "obstáculo".

portuária, visando absorção da mão-de-obra dispensada dos serviços no cais e no retro-porto, bem como a ausência de políticas que definissem as interfaces entre o porto e as questões ambientais e urbanas, são exemplos negativos. Em resumo, o maior problema da Lei de Modernização de Portos” é a falta de definição consistente dos “marcos regulatórios”²⁵

O governo Lula, preocupado com tais problemas estruturais, lançou bases para um processo global de amplas reformas, que constituem o mais recente ponto de inflexão na história portuária brasileira.

No segundo semestre de 2004, o governo federal definiu um pacote emergencial denominado “Agenda dos Portos”, com investimentos de cerca de R\$ 57 milhões para aplicação em 11 (onze) portos considerados prioritários, responsáveis por 90% da carga movimentada no país (CODESA, 2005), entre eles o Porto de Vitória.

No Porto de Vitória, deverão ser aplicados R\$ 5 900 000, em melhorias de acesso: recuperação da Rodovia Capuaba, em Vila Velha, bem como, instalação de um Centro de Triagem de Mercadorias, cuja localização ainda se encontra em discussão, por parte da autoridade portuária local – Codesa (Companhia Docas do Espírito Santo) e da SEMDEC - Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico de Vila Velha.²⁶

²⁵ A regulação surge como consequência direta da exaustão do modelo intervencionista. Dada a necessidade de atração de capitais privados para atuarem em diversos segmentos, anteriormente exclusivos do Estado, torna-se também necessário o estabelecimento de parâmetros e diretrizes básicas de atuação, denominados marcos regulatórios ou regulação.

²⁶ Não obstante a importância da iniciativa é oportuno ressaltar que se trata de uma quantia insuficiente para produzir profundas transformações no espaço social. Segundo informações da SEMDEC, do total das verbas destinadas ao Porto de Vitória estão sendo destinados R\$ 1 000 000 para desapropriação das famílias assentadas às margens da Rodovia de Capuaba. Segundo a mesma, este valor será suficiente apenas para indenização das famílias. Na verdade, não se trata de desapropriação propriamente dita, uma vez que a ocupação da faixa *non aedificanti* da Rodovia de Capuaba, constitui um processo irregular. Quanto aos necessários trabalhos sociais que deverão ser realizados junto à população, certamente correrão por conta do município.

3.3. A ATIVIDADE PORTUÁRIA NO ESPÍRITO SANTO

Nesse momento, cabem algumas definições preliminares que serão utilizadas no decorrer desta dissertação, uma vez que, na literatura, bem como no vocabulário popular, são terminologias confusas e, não raro, contraditórias.

Sistema (ou Complexo) Portuário Capixaba constituído pelos portos do estado do Espírito Santo, a saber:

Porto de Vitória: Terminais portuários de Vila Velha e Vitória ;

Porto de Praia Mole (município da Serra) ;

Porto de Barra do Riacho (município de Aracruz) ;²⁷

Porto de Tubarão (município da Serra) ;

Porto de Ubú (município de Anchieta) ;

Porto de Regência (município de Linhares) ;

Para efeito desta pesquisa, será considerada como « Região portuária » de Vila Velha, aquela imediatamente adjacente à Baía de Vitória, constituída pelos berços de atracação, pátios e armazéns, bem como, equipamentos de carga e descarga de mercadorias. Como « Região retro-portuária » atual de Vila Velha, considerar-se-á a área adjacente à área portuária, onde se localizam as conexões imediatas dos modais viário e ferroviário, bem como, instalações comerciais, industriais e de serviço (logística e armazenagem), diretamente ligadas ao porto.

O êxito recente da atividade portuária no Espírito Santo deve-se a dois fatores principais: a sua localização estratégica na região sudeste e a nova lógica

²⁷ Em fevereiro de 2005, a CODESA aprovou a solicitação do Governo Estadual de cessão de uso do módulo IV do Porto de Barra do Riacho. Tal medida permite que o Governo ofereça a área aos grupos empresariais interessados em construir um estaleiro para a construção de navios que serão licitados pela Transpetro.

econômica mundial, com seus novos padrões de competição internacional, que alavancaram o comércio exterior na última década²⁸.

O Estado do Espírito Santo possui uma área territorial de 46 184,1 Km². Possui localização estratégica na Região sudeste face às potencialidades naturais, infra-estruturais e econômicas que dispõe. Do ponto de vista logístico, o Estado se destaca pelo excelente potencial para integração dos diversos modais de transporte formando com os Estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, a chamada Faixa de Desenvolvimento da Região Sudeste. (FAESA, 2004, p.1)

O Sistema Portuário do Espírito Santo, atualmente é o maior exportador mundial de minério de ferro, mais expressivo produtor e exportador de celulose do mundo e o maior exportador de mármore e granitos do país (CODESA, 2005).

Em 2004, os portos do Espírito Santo ocupavam o 2o lugar no ranking dos portos brasileiros de maior valor exportado US\$ FOB, respondendo por 9,04% das exportações brasileiras, situando-se atrás apenas do Porto de Santos. Cabe salientar que, se comparado o volume exportado, os portos capixabas liderariam o ranking. Esta discrepância se apresenta devido ao baixo valor agregado das mercadorias exportadas.

Apenas 6,06% de toda essa movimentação ocorrem através do Porto de Vitória, sendo que apenas o Porto de Tubarão, especializado em minério de ferro responde por 75,19% da movimentação capixaba (IPES, 2005).

No Espírito Santo, a estratégia de transferência de parte das operações portuárias do Porto de Vitória para o Porto de Barra do Riacho, no município de Aracruz, ao norte da capital, que possui capacidade para operar maiores calados, além de uma retro-área livre da influência urbana, vem sendo cuidadosamente analisada. As análises econômica e logística deverão ser realizadas “par e passo”, sempre considerando os aspectos do entorno e sua hinterlândia.

De acordo com a estratégia atual do Governo Federal de recuperar o potencial instalado, antes de implantar novas alternativas, a opção de

²⁸ A aceleração dos fluxos internacionais, o acirramento da concorrência no sistema internacional e a integração crescente entre os sistemas econômicos nacionais, são três processos simultâneos que, segundo Gonçalves (2002) caracterizam a globalização econômica.

reestruturação²⁹ (ou estruturação, visto que nunca houve um planejamento “de fato”) do espaço portuário e retro-portuário de Vila Velha não tem sido descartada como opção viável, no sentido de continuar atendendo grande parcela da demanda.

3.3.1 A EXPORTAÇÃO NOS PORTOS CAPIXABAS

A análise das exportações ocorridas pelos portos capixabas, através dos dados disponibilizados sistematicamente no site da CODESA³⁰ (tendo como base pesquisas realizadas pelo IPES – Instituto de Pesquisa do Espírito Santo), possibilita identificar a participação de alguns dos produtos no crescimento das exportações, recorde do ano de 2003 (22,4 % em relação ao ano de 2002), equivalente a uma diferença de R\$ 1,8 bilhões, em valores absolutos³¹.

As matérias-primas e os produtos intermediários representam 97,0% das exportações dos portos capixabas, sendo que os principais produtos que compõem esta categoria estão representados na tabela abaixo:

TABELA 1 – Principais matérias-primas e produtos intermediários exportados pelos portos capixabas

PRODUTOS EXPORTADOS	VALORES US \$	PARTICIPAÇÃO NO TOTAL DAS EXPORTAÇÕES REALIZADAS PELOS PORTOS CAPIXABAS
pasta química de madeira (celulose)	1,3 bilhão	18,6%

²⁹ A localização estratégica e as possibilidades logísticas do Porto de Vila Velha serão analisadas nos próximos capítulos ;

³⁰ A CODESA – Companhia Docas do Espírito Santo é a autoridade portuária do Espírito Santo que , desde a promulgação da Lei dos Portos, em 1993, vem se transformando de operadora em gestora portuária. A Codesa assim esclarece os aspectos metodológicos utilizados na sistematização de dados a respeito do desempenho do comércio exterior dos portos do Espírito Santo: “A partir de 2003, a principal fonte de dados usada pelo IPES, no que diz respeito ao comércio exterior, passou a ser o Alice WEB, que está disponibilizado no site do MDIC (Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior); trata-se de um sistema que propicia melhor agilidade no acesso de seus dados bem como uma maior amplitude destes se comparados à fonte anteriormente utilizada (sistema Alice). (Codesa, 2004)

³¹ 2º porto em valores e o 1º porto em volume de cargas, em 2003.

PRODUTOS EXPORTADOS	VALORES US \$	PARTICIPAÇÃO NO TOTAL DAS EXPORTAÇÕES REALIZADAS PELOS PORTOS CAPIXABAS
minério de ferro aglomerado	1,1 bilhão	16%
minério de ferro não aglomerado	720,2 milhões	11,9%
outros produtos semimanufaturados de ferro e aço	644,2 milhões	9,3%
grãos de soja ³²	366,7 milhões	5,2%
ferro fundido bruto	327,3 milhões	4,7 %

Elaborado pela autora. Fontes : Codesa, 2005

A pasta química (celulose) exportada pelos portos do Espírito Santo foi o produto mais comercializado em termos de valores, representando 18,6 % no total dos portos capixabas, em 2003. A Aracruz Celulose é a empresa líder mundial em celulose de eucalipto, com 31 % do mercado mundial de celulose de fibra curta (ARACRUZ, 2005). Toda a produção é escoada através do Porto de Barra do Riacho, localizado em Aracruz, e seus principais destinos são, nesta ordem, os Países Baixos, China, Japão, Itália e Bélgica.

O minério de ferro aglomerado foi o segundo produto de maior valor exportado pelos portos do Espírito Santo. As possíveis causas deste resultado foram a retomada do crescimento econômico mundial alavancado pelo principais países compradores (EUA, China e Japão) que utilizam estes insumos como base para sua indústria de transformação, e a desvalorização do dólar em relação ao Euro e ao Iene. As exportações dos produtos derivados da siderurgia ocorrem pelos portos de Tubarão e Praia Mole³³.

³² A soja tem sido uma mercadoria de grande valor exportada pelos portos capixabas. O grão de soja triturado ou não somaram US \$ 366,7 milhões, em 2003, sendo sua exportação esse ano 25,1 % maior que a do ano anterior.

³³ Como se pode notar, historicamente, as grandes participações nesses números se devem ao minério de ferro, placas e celulose.

Os bens de consumo não-duráveis apresentaram um insignificante aumento - cerca de 0,1% e representam 0,85% do total exportado pelos portos do ES. Os principais produtos dessa categoria estão representados na tabela abaixo. É importante ressaltar que os produtos dessa categoria de uso são exportados em sua totalidade pelo Porto de Vitória.

TABELA 2: Principais bens de consumo não-duráveis exportados pelos portos capixabas em 2003

PRODUTOS EXPORTADOS	VALORES	PARTICIPAÇÃO NAS EXPORTAÇÕES
	US \$	DOS BENS DE CONSUMO DURAVEIS
açúcar de cana	24,3 milhões	40,6
café solúvel descafeinado	13,8 milhões	23,1
carne bovina congelada	6 milhões	10,0
outras preparações de cacau	4, 1 milhões	6,85
outros chocolates	2 milhões	3,34

Elaborado pela autora. Fontes : Codesa, 2005

Os bens de consumo durável estão entre as categorias de uso que apresentaram aumento de valor em 95,5 %, em 2003, embora representem apenas 0,13 % do total exportado pelos portos do estado. Seus principais produtos são móveis para quarto de dormir, 25,9% do total da categoria, que, aliás, vem apresentando crescimento ao longo dos anos: de US\$ 299.000 em 2001, passaram para US\$ 1,1 milhão em 2002 e US\$ 2,4 milhões em 2003, recorde esses que vêm demonstrando as potencialidades da indústria moveleira, que predomina na região norte do estado, destacando no desenvolvimento de produtos com qualidade e alto valor agregado. O setor tem estudado a alternativa de exportação pelos portos do norte do estado, principalmente os de Aracruz. Mas, atualmente, o movimento ainda permanece no Porto de Vitória.

O setor de rochas ornamentais também apresentou crescimento de 32% entre 2002 e 2003, totalizando US\$ 224,6 milhões. Estes números representam o melhor desempenho da história do setor, tendo superado não somente as expectativas locais, como também a média nacional, ocupando o 1º lugar no ranking, respondendo por 70% das exportações brasileiras de chapas de granito, 54,62% das exportações brasileiras de rochas processadas e por 46,33% do faturamento de

rochas silicáticas brutas. A maior parte dessas exportações tem como destino o mercado americano (52,25%), sendo que 97% são de rochas processadas. O embarque é quase em sua totalidade processado pelo Porto de Vitória.

Embora o setor de rochas ornamentais possua uma cadeia produtiva totalmente inserida no Espírito Santo, o setor, no início de 2004, já vislumbrava problemas relacionados à política de gestão da infra-estrutura portuária, decorrentes de sua logística multimodal, pertencente a grandes corporações, prevendo inclusive a falta de berços para embarque, navios e contêineres para efetuar as exportações.

Os principais países aos quais se destinaram os maiores percentuais em valor das exportações nos portos capixabas, em 2003, foram: EUA (19,3%), China (13,7%), Países Baixos (10,3%), Coreia do Sul (5,5 %), Japão (5,2%), Alemanha (4,7%), Itália (4,6%) e Taiwan (3,9 %).

A seguir, tabela indicando a exportação pelos portos capixabas, por classes de produtos.

TABELA 3: Exportação pelos portos capixabas, por classes de produtos em 2003

CLASSES DE PRODUTOS EXPORTADOS	PARTICIPAÇÃO NO TOTAL EXPORTADO (%)
Matérias primas e produtos intermediários	97%
Bens de consumo não duráveis	0,85%
Bens de capital	1,06%
Bens de consumo duráveis	0,13%
Operações especiais ³⁴	0,96%
Total	100%

Elaborado pela autora. Fontes : Codesa, 2005

3.3.2. A IMPORTAÇÃO NOS PORTOS CAPIXABAS

Ainda de acordo com as informações sistematizadas pela CODESA (2005), as importações dos portos do Espírito Santo fecharam o ano de 2003 com um total

³⁴ Os principais produtos que figuram nessa categoria são: combustíveis e lubrificantes para embarcações e aeronaves e outros produtos para consumo de bordo (alimentos, medicamentos, insumos e outros produtos internos das embarcações)

importado de US\$ 2,5 bilhões, apresentando um decréscimo de US \$ 300 milhões em relação ao ano de 2002. O ano de 2003 não foi um ano favorável às importações estadual e brasileira, considerando a recessão mundial ocorrida em 2003, que levou a postergação dos investimentos previstos. Além disso, a instabilidade proporcionada pela Guerra do Iraque (2001), que colocou o mundo em sobreaviso para a possibilidade de um confronto militar.

Pelos portos capixabas passam 5,3 % do total importado pelo Brasil, o que coloca o Espírito Santo na 6ª colocação das importações efetuadas, em termos de valores, pelos estados brasileiros.

Na análise das importações por categorias de uso, registrou-se crescimento, mesmo que discreto, em relação se comparados ao de outros anos de pleno desenvolvimento, nas compras de combustíveis e lubrificantes (5,9 %) e das matérias-primas e produtos intermediários (20,2%). Já as categorias que obtiveram redução em 2003 foram os bens de capital (37,4%), os bens de consumo duráveis (12,2%) e os bens de consumo não duráveis (21,7%).

Dentro das matérias-primas e produtos intermediários, as principais mercadorias importadas foram os catodos de cobre refinado, trigo, malte, cloreto de potássio.

Nos bens de capital, as mercadorias de maior valor importado em 2003, foram os automóveis com motor a diesel, terminais portáteis de telefonia celular, unidades de processamento digital e geradores de corrente alternada. Nos bens de consumo duráveis, a maior movimentação está por conta dos automóveis com motor à explosão e os automóveis com motor a diesel. Já nos bens de consumo não-duráveis, as maiores importações foram os vinhos, mostos de uva, leite integral em pó, azeite de oliva refinado, água de colônia, cremes de beleza, cremes nutritivos e loções tônicas.

4. A REGIÃO PORTUÁRIA DE VILA VELHA E OS “OLHARES” ECONÔMICOS E TERRITORIAIS EXTERNOS

Para análise das potencialidades e limitações da região portuária de Vila Velha, serão utilizada como metodologia, os conceitos básicos dos “marcos regulatórios”, utilizados na Lei dos Portos (Lei 8 630/93): as instalações portuárias, a mercadoria e a carga. Tais conceitos serão utilizados de acordo com as especificidades e abrangências de cada cenário.

4.1. OLHAR MACRORREGIONAL (NACIONAL/ INTERNACIONAL): O SISTEMA PORTUÁRIO CAPIXABA

Para analisar a importância do Sistema Portuário Capixaba no contexto macro-regional, dois deverão ser os focos de análise: a **carga** e a **mercadoria**. A carga, como objeto de movimentação e de logística e a mercadoria, como valor e agregação de valores.

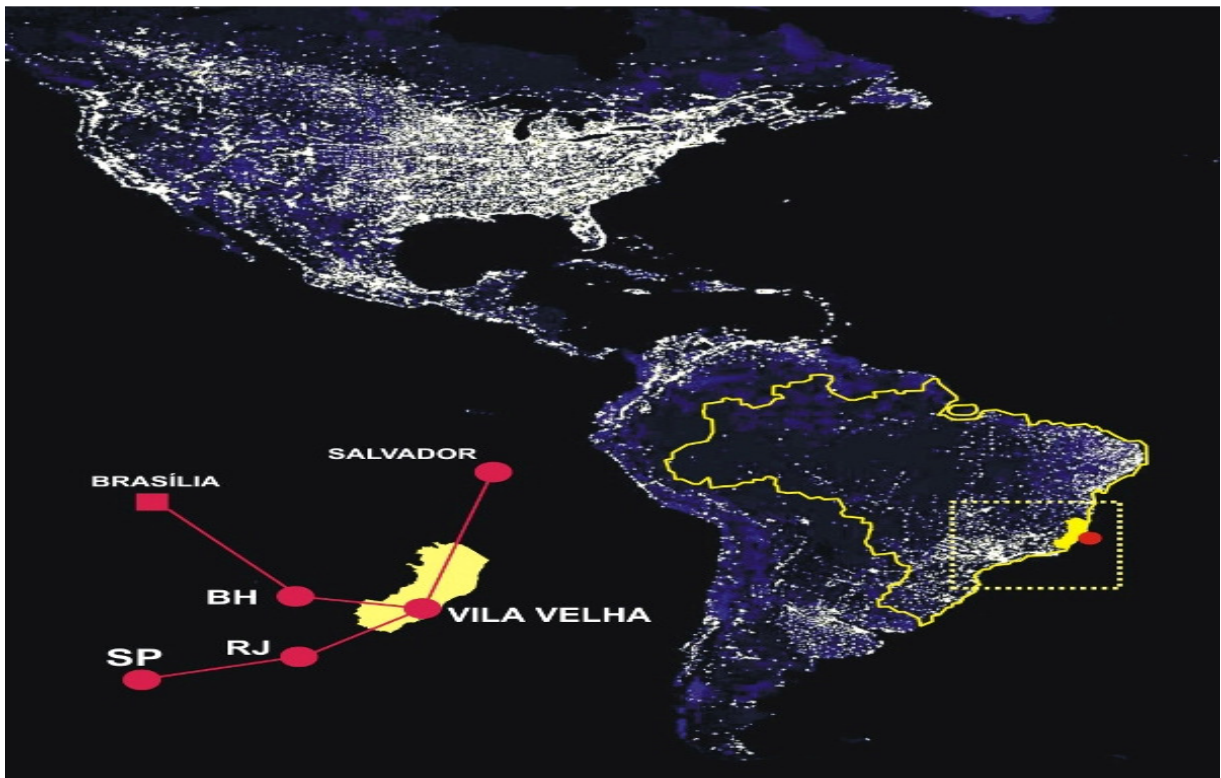
4.1.1. O PORTO COMO ELO DA CADEIA LOGÍSTICA: A CARGA

Os portos surgiram e se desenvolveram para serem as interfaces entre os deslocamentos aquaviários e terrestres, de pessoas e produtos. Da mesma forma, que eles, também os

equipamentos, os processos e as organizações necessárias aqueles deslocamentos se desenvolveram, constituindo-se o que hoje se denomina logística. Nesse aspecto os portos são elos de cadeia logísticas. (CODESA, 2005)

O Espírito Santo está inserido em uma macro-região que vem sendo comparada às grandes regiões industriais européias, como a região do Complexo do Ruhr, na Alemanha³⁵. A macrorregião constituída pelo Espírito Santo e por Minas Gerais possui grandes complexos de mineração, siderurgia e celulose, além de uma infra estrutura e logística multimodal capaz de interligá-la a outros pólos nacionais industriais (São Paulo e Rio de Janeiro) e agrícolas (Goiás e Mato Grosso).

Mapa 1 – Posição estratégica dos portos capixabas na macrorregião e na América do Sul



Fonte : Agenda XXI – Plano Estratégico de Vila Velha, 2004

Na análise do Porto de Vitória como elo da cadeia logística, torna-se imprescindível o recorte macro-regional, como unidade de planejamento,

³⁵ O MG/ES é um projeto que visa investigar e desenvolver políticas e projetos de vários âmbitos para a macro-região situada entre Belo Horizonte (MG) e Vitória (ES). Trata-se de uma parceria entre várias universidades brasileiras e estrangeiras, entre elas a UFES e universidades alemãs, que vêm mantendo intercâmbio, visando o desenvolvimento de tais projetos. (www.mges-brasil.org)

englobando não somente a região metropolitana da Grande Vitória, como também regiões pertencentes aos estados de MG e GO, uma vez que o Porto de Vitória é elo fundamental da cadeia logística de escoamento de cargas de estados não litorâneos.

Além de sua localização privilegiada, os aspectos logísticos capixabas possuem comportamento diferenciado da matriz de transporte brasileira, especialmente aqueles que mais influenciam o comércio exterior, os modais aquaviário e ferroviário, impulsionando de forma notável as transações comerciais das últimas duas décadas.

A matriz de transporte no Estado do Espírito Santo apresenta comportamento diferenciado quanto à análise de carga destinada ao mercado externo, com predominância dos modais aquaviário e ferroviário, representando 50,94% e 37,26%, respectivamente, do volume de cargas exportadas. Isso vem a corroborar a importância do Estado como corredor de exportação e importação, principalmente, para produtos com característica de alto volume e baixo valor agregado. (FAESA, 2004, p.2)

A Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) e a Estrada de Ferro Centro Atlântica se constituem nos acessos ferroviários aos Portos de Vitória, atualmente, com exceção para os berços localizados na capital³⁶. Tais acessos possibilitam que o sistema porto-ferrovia atenda de forma eficiente e competitiva a toda a região sudeste e centro-oeste do Brasil (PDZP, 2001). Embora toda a porção capixaba desta malha ferroviária pertença a um mesmo Consórcio, cuja participação majoritária é da CVRD, nem toda ela possui o mesmo nível de manutenção.

Na década de 90, a Companhia Vale do Rio Doce ampliou a sua posição estratégica no tocante à logística de transportes, tornando-se um dos principais atores na definição de movimentação de cargas na rede de ferrovias e portos, uma vez que, além da propriedade da Estrada de Ferro Vitória a Minas, do Porto de Tubarão e do Terminal de Vila Velha, possui expressiva participação no Porto de Praia Mole, Ubu-Anchieta, Ferrobán-SP e o controle da Ferrovia Centro-Atlântica.(VILA VELHA, 2004, p. 43)

³⁶ A Ponte Florentino Avidos ou Cinco Ponte possibilitava a ligação viária e ferroviária entre os municípios de Vitória e Vila Velha e, conseqüentemente, com os berços localizados

A EFVM - Estrada de Ferro Vitória a Minas encontra-se em estado razoável de conservação. Pela suas características técnicas-operacionais, é considerada a mais moderna e a principal ferrovia brasileira em volume de transporte. Interliga os portos de Vila Velha à vasta hinterlândia, abrangendo os estados de Minas Gerais, e daí em conexão com a FCA e a MRS, a Goiás, São Paulo e Distrito Federal.

Vale ressaltar também, os ramais de acessos ao Porto de Barra do Riacho (Portocel) e ao Porto de Tubarão, contemplando este último ramal, o acesso à Cia Siderúrgica de Tubarão (CST).(CODESA, Vol III, 2001, p. 42)

Ao longo dos trilhos da EFVM , na RMGV está instalada completa infraestrutura de EADÍ's – Estações Aduaneiras de Interior, além de Terminais retro-portuários com recursos necessários a diversos tipos de cargas. As 3 (três) EADÍ's estão situadas na Rodovia do Contorno, no município de Cariacica.

Quanto aos Terminais de carga de apoio logístico, situados na retroárea do Porto, no município de Vila Velha, servidos pela EFVM, vale citar: HIPER-EXPORT: terminal alfandegado, com área coberta de 75 000 m² para a movimentação de contêineres e blocos de pedras, além de área coberta para armazenagem em geral. E o POLIMODAL: com área de de 6 000 m² para movimentação de contêineres. Ambos próximos ao próximo ao TVV - Terminal de Vila Velha.

Já a FCA liga o Espírito Santo (Vila Velha, Cariacica, Viana, Domingos Martins, Marechal Floriano, Alfredo Chaves, Vargem Alta, Cachoeiro do Itapemirim, Atílio Vivacqua, Mimoso do Sul) a Campos, município do norte fluminense, onde existem conexões para o Estado de Minas Gerais. Atualmente, possui péssimas condições operacionais, originárias do sucateamento da estrutura durante o período pré-privatização, muito embora na década de 90 (1996/1999), tenham sido investidos R\$ 174 milhões, como o objetivo de permitir condições razoáveis de operação, dentro das limitações impostas pelo traçado centenário (CODESA, 2001)

O modal rodoviário capixaba já se assemelha mais à matriz de transportes nacional: possui grandes gargalos, destacando-se as vulnerabilidades de infraestrutura. Os principais acessos rodoviários de outros Estados ao Porto de Vitória é realizado pelas rodovias BR-101 e BR-262.

A BR-101, que corta o país e o território estadual no sentido longitudinal, interligando-o aos estados do Rio de Janeiro e Bahia. Localiza-se a oeste do município de Vila Velha. A BR-262, responsável pela interiorização do território nacional, corta a região central do Estado na direção transversal, interligando-o à Região Metropolitana de Belo Horizonte. Ambas são pavimentadas, em pista única, com largura média de 7,20 m, dotadas de acostamentos, com apenas uma faixa de tráfego em cada sentido, salvo alguns trechos, recentemente alargados.

As conexões viárias entre as BR's acima, em direção ao Porto, ocorrem no município de Cariacica, na localidade de Campo Grande (Trevo da Ceasa) e, no município da Serra (Trevo de Carapina). A partir daí se conectam às vias urbanas até alcançarem o porto.

Para alcançar os berços portuários do continente, no município de Vila Velha, a partir do trevo da Ceasa, duas são as alternativas. Para o Cais de Paul, segue-se pela BR-262, no município de Cariacica até o bairro de São Torquato em Vila Velha, onde segue pelas Avenidas Francisco Lacerda Aguiar, Trajano de Moraes e Anísio J. Simões até a entrada do Cais de Paul, perfazendo total de 7,4 Km.

Para os Terminais de Capuaba (CPVV, TVV, CODESA), duas são as opções, ambas perfazendo aproximadamente 12 Km. A primeira, segue o traçado anterior, após percorrer algumas vias no município de Cariacica. A segunda, ao atingir o bairro de São Torquato, em Vila Velha, segue pela Avenida Carlos Lindenberg até atingir a confluência com a Rodovia Daryl Santos, onde segue até a zona Portuária através da Estrada de Capuaba.

Foto 1 - Setor portuário e ferroviário



Fonte: AVIDEPA

A Avenida Carlos Lindenberg, situada na porção norte do território municipal, é responsável pela interligação com os municípios de Vitória, via Ponte Florentino Ávidos e 2ª Ponte – e com Cariacica. Embora projetada como Rodovia estadual, com pistas múltiplas em todo o seu percurso, atualmente foi municipalizada em parte e reduzida à via arterial, à medida em que se aproxima da porção urbana centrolitorânea do município (devido às ocupações irregulares em suas margens).

A Rodovia do Sol ou ES-060, atualmente privatizada e com pistas múltiplas, constitui-se em um dos principais vetores de crescimento urbano no sentido sul do município.

A Rodovia Estadual Darly Santos é responsável pela interligação entre a Rodovia do Sol e a Rodovia Carlos Lindenberg. Sua continuidade no sentido norte é representada pela Rodovia de Capuaba. Atravessa uma região do município com baixa densidade populacional e tem sido vista como alternativa para o incremento das atividades portuárias e industriais no município.

Foto 2 - Confluência entre a Rodovia Darly Santos e a Rodovia do Sol, margeando o litoral nos bairros do sul do município



Fonte: Agenda XXI

Partindo da Barra do Jucu em direção a Amarelos, em Guarapari, existe a ES-388, antiga ligação Espírito Santo/Rio de Janeiro, estrada que não é pavimentada e tem um traçado precário.

A conexão com o modal aeroviário encontra-se no município de Vitória, Aeroporto de Goiabeiras, atualmente atuando no limite de sua infra-estrutura. Conta com dois vôos cargueiros semanais com destino à Miami e Chile. O projeto de ampliação do terminal aeroviário já se encontra licitado e em fase de liberação de recursos por parte do Governo Federal. O acesso da região portuária ao aeroporto é realizado no sentido inverso dos percursos citados acima. Ao alcançarem a confluência das BR's 101 e 262, no município de Serra (Trevo de Carapina) as cargas deverão se dirigir ao aeroporto, através da continuidade da BR-101, até o município de Vitória.³⁷

4.1.2.O PORTO COMO AGENTE ECONÔMICO: A MERCADORIA

Embora o modal marítimo seja a “ponta” do processo de circulação de mercadorias, a avaliação do Sistema Portuário Capixaba do ponto de vista da agregação de valores à mercadoria é preocupante:

Com capacidade para movimentar grande variedade de cargas, o complexo portuário capixaba aparece com expressiva participação no modal aquaviário nacional, apresentando uma performance superior em volume exportado em toneladas quando comparado com demais portos nacionais. Entretanto, o valor exportado em US\$ FOB é inferior ao Porto de Santos, já que o volume exportado pelo Estado é, predominantemente, de produtos de baixo valor agregado.(FAESA, 2004, P.11)

Segundo estudos do Governo Federal, os portos brasileiros estão muito próximos da saturação, limitando o potencial de crescimento do país, sobretudo o desenvolvimento das atividades de agro-negócio. Entre os principais problemas apontados, foram apontadas as altas tarifas e a formação de cartéis. O Porto de Vitória pertence a esta estatística.

³⁷ Existem vários projetos viários estruturantes para o município de Vila Velha, porpostos pela Agenda XXI do município. Tais projetos serão apresentados no capítulo 6.

O estudo apontou ainda o Porto de Praia Mole, na Serra, pertencente à CIA Vale do Rio Doce, como o porto mais eficiente do país. Ali o custo por tonelada de aço é de US \$ 13,00. Já em portos brasileiros como Santos e Rio de Janeiro, o valor da tonelada de aço, é de, respectivamente, US \$ 28,00 e US \$ 23,00. Entretanto é importante ressaltar que em portos como o de Valparaíso, no Chile, esse mesmo custo é de US \$ 4,7. (CODESA, 2004)

As altas tarifas nos portos brasileiros estão relacionadas às conseqüências trabalhistas da Lei dos Portos, bem como à deficiência tecnológica, já que a maioria deles ainda opera com sistemas de controle ultrapassados. Trata-se de mais um dos gargalos ao desenvolvimento econômico que se repetem não apenas nos portos, como também nas ferrovias, rodovias e energia. Gargalos como esses impedem que se fale em mega projetos nacionais de desenvolvimento. A principal diretriz tem sido recuperar ou reabilitar o que já existe, antes que se façam novas obras.

O baixo valor agregado da mercadoria exportada pelo Porto de Vitória, portanto, não é diferente da situação dos demais portos que compõem o Sistema Portuário Capixaba. Além dos incentivos existentes à implementação de atividades industriais no município (capítulo 6), é necessário o desenvolvimento de arranjos produtivos locais, que sejam capazes de agregar valor, no município de Vila Velha, às mercadorias exportadas. Além dos benefícios sociais - geração de emprego e renda à população local, seria possível aumentar a arrecadação de impostos municipais. A atração de empresas do segmento importador também seria de grande valia para as finanças municipais, tendo em vista os benefícios do FUNDAP.³⁸

O município de Vila Velha, com todo o seu potencial de recursos humanos, infra-estrutura portuária, comércio e serviços, além das demais facilidades urbanísticas, deveria se concentrar em atrair empresas do segmento importador, grandes geradoras de Valor Adicionado e de arrecadação de ICMS. (Orienta, 2004, p.33)

A navegação de cabotagem, embora ainda pouco explorada, também se constitui em uma das alternativas possíveis para o Porto de Vitória, visando o maior

³⁸ Os benefícios concedidos pelo FUNDAP serão detalhados no capítulo 5.

aproveitamento da infra-estrutura portuária. Segundo a CODESA (2003), existem duas linhas regulares de transporte de rochas ornamentais.

4.2. OLHAR MESO-REGIONAL (REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA): AS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DE VILA VELHA NO COMPLEXO PORTUÁRIO DE VITÓRIA

O Complexo Portuário de Vitória ou simplesmente Porto de Vitória é composto por 13 berços de atracação, em 7 terminais³⁹, localizados nos municípios de Vitória e Vila Velha: Cais de Capuaba, Cais Comercial, Cais de Paul, Terminal Flexibrás, Terminal de Granéis Líquidos (TGL), CPVV, dolphins de Atalaia.

Foto 3 – Vista do Porto de Vitória indicando alguns de seus elementos



Fonte: IJSN- Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana da Grande Vitória, 1998

³⁹ Ainda não está computado o Terminal Portuário da Pirelli em São Torquato, recentemente negociado entre o grupo multinacional e o Governo do Estado.

Tendo em vista suas características, o Porto de Vitória é considerado como « porto interno »⁴⁰, cujo acesso é realizado através de um canal natural. A seguir, os principais elementos naturais do porto - área de fundeio, canal de acesso, bacia de evolução e recinto portuário. (CODESA, volume III, 2001):

“Área de Fundeio”: entrada do canal, em frente à Ilha do Boi e o Morro do Moreno, com profundidade variável entre 18 e 19 m.

“Canal de Acesso”, abertura natural de acesso ao recinto portuário e à bacia de evolução.

Foto 4 -“Área de Fundeio”: entrada do canal, em frente à Ilha do Boi e o Morro do Moreno, com profundidade variável entre 18 e 19 m.



Fonte: Agenda XXI

⁴⁰ O Sistema Portuário de Vila Velha também pode ser considerado como “Polo de apoio ao desenvolvimento regional”, já que sua “hinterlândia” se expande aos estados vizinhos do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Bahia, e aqueles do centro-oeste brasileiro como Goiás e Mato Grosso.

Foto 5 - “Canal de Acesso”ao Porto de Vitória: alongado e relativamente estreito, demarcado com sinalização náutica, com severas prescrições para segurança de entrada e saída de embarcações, comprimento de 7,5 Km, largura de 75,00 m à 300 m e profundidade de 11,60m à 23,00 m



Fonte: Agenda XXI

Foto 6 . Vista da Baía de Vitória, através do Morro do Moreno, em primeiro plano a 3ª ponte, ao fundo, o “Canal de Acesso” e o município de Vitória. . Fonte: Agenda XXI



Fonte: Agenda XXI

“Bacia de Evolução”: constitui a área de manobra dos navios, permitindo giros de até 180º; profundidade de 10,10m à 14,20m, sendo que as maiores profundidades encontram-se no lado de Vila Velha. A presença de alguns afloramentos rochosos tem sido objeto de derrocagens.

“Recinto Portuário”: área compreendida entre a entrada do Morro do Penedo (Terminal da CPVV) e a Ponte Florentino Avidos, onde se encontram os berços de atracação.

Foto 7 - Canal de Acesso, Recinto Portuário. Em primeiro plano, 2ª ponte e a Ponte Florentino Ávidos. Lado direito, município de Vila Velha. Lado esquerdo, município de Vitória.



Fonte: Laboratório de Arquitetura e Urbanismo da UFES

Essas características permitem o acesso de navios com calado de 7 a 10,67 m, de acordo com o comprimento da embarcação, atendendo portanto aos navios do tipo Panamax.⁴¹

A tabela a seguir mostra com detalhes as características dos terminais localizados no município de Vila Velha, bem como as principais cargas que são operadas por eles:

⁴¹ Embarcações do tipo Panamax: Embarcações de 3ª geração, construídas até 1985, eram os maiores navios que podiam circular pelo Canal do Panamá, com até 290 m de comprimentos e calados de até 12 m. Já as Embarcações do tipo Pós-Panamax são embarcações de 4ª e 5ª gerações com comprimentos atingindo até 347 m, com calados de 14,5 m, exigindo grandes bacias de evolução.

TABELA 4 : Características gerais dos Terminais de Vila Velha.

TERMINAIS	CARGAS PRINCIPAIS	BERÇOS ⁴²	PROPRIEDADE	COMPRIMENTO	CALADO	CAPACIDADE ⁴³
Cais de capuaba (acesso rodo-ferroviário)						
Terminal Público de Capuaba (CODESA)	Produtos agrícolas e carga geral	201, 202 e 207	Público	Até 396 m, até 584 m com os dolphins	10,67m	1
Terminal de Vila Velha – TVV (CVRD)	Contêineres, mármore e granito e carga geral	203,204 e 205	Privado	Até 450 m	10,67 m	2
Cais de Paul (acesso rodo-ferroviário)						
Peiú-Soc..De Propósito Específico S/A	Granéis sólidos	206	Privado	Até 260 m	10,67 m	1
Terminal de ferro gusa de Paul (CVRD) ⁴⁴	Ferro gusa	905	Privado	Até 160 m	10,67 m	1
Terminal de Granéis líquidos de São Torquato Líquido						
TGL (TA Oil e Frannel) ⁴⁵	Derivados de petróleo e álcool	902	Privado	Até 162 m	8,23 m	1
Terminal CPVV (acesso rodoferroviário)						
Cia.Portuária de Vila Velha – CPVV	Supply boat/apoio off shore indústria petróleo	à 903	Privado	Até 285 m	9,15 m	4 navios supply boat ⁴⁶
Terminal Dolphins de Atalaia						
Terminal dolphins Atalaia	Apoio às atividades portuárias		Público	Até 180 m	9,67 m	1 navio Panamax

Elaboração do autor. Fontes: PDZP, 2001, ORIENTA, 2003 e CODESA, 2005

Conclusão

⁴² A numeração dos berços é independente de sua quantidade;

⁴³ Capacidade em navios do tipo Panamax;

⁴⁴ Recentemente adaptado para as atividades de supply boat;

⁴⁵ O terminal de Granel Líquido que movimenta produtos de petróleo tende a ser desativado por motivos ambientais.

⁴⁶ Embarcações do tipo supply boat: embarcações de menor porte, utilizadas para transporte de mercadorias em geral para as plataformas de exploração petrolífera que se localizam na plataforma continental.

O Cais Comercial e o Terminal Flexibrás estão localizados no município de Vitória e perfazem um total de 5 berços. O primeiro possui 4 (quatro) berços, com calado variando entre 9 e 10,50 m. Atualmente opera com cargas em geral, principalmente bobinas de papel, celulose, açúcar, granéis agrícolas e produtos siderúrgicos. O Terminal Flexibrás pertencente à indústria de cabos umbilicais de mesmo nome, opera com derivados do petróleo e álcool, além de cabos umbilicais para apoio *off shore*. Possui calado de 8,73 m e comprimento de 162 m.

Foto 8 - Terminal público de Capuaba. A direita, o Morro do Penedo.



Fonte: Agenda XXI

O volume de cargas transportadas por município (Vitória e Vila Velha) é proporcional ao número de terminais, conforme demonstrado na tabela abaixo. No município de Vila Velha, está localizada a maior parte dos atracadouros em operação, bem como as maiores e mais equipadas instalações retroportuárias. É nesse município onde acontece “de fato” o impacto urbano da circulação de mercadorias.

Podemos informar que mais de 80% da movimentação de cargas já ocorre nas instalações de Vila Velha - Capuaba, Paul e Terminal de São Torquato. As instalações portuárias do município de Vila Velha, contam com infra estrutura de atracação, movimentação e transporte, tanto ferroviário quanto rodoviário, com fácil acesso ao Porto. A Infra-estrutura Portuária é completa, com equipamentos para movimentação de carga geral, contêineres, grãos e farelos, pátios e silos alfândegados. (CODESA, 2005)

TABELA 5: Volume de carga nos Terminais de Vila Velha.

TERMINAIS	CARGAS PRINCIPAIS	BERÇOS	VOLUMES DE CARGAS (TON)			
			1998	1999	2000	2001
Cais de Capuaba	Produtos agrícolas e carga geral	201, 202 e 207	1837572 518051	824.579	1.133.594	917.913
Terminal de Vila Velha – TVV	Contêineres, mármore e granito e carga geral	203,204 e 205	354.993	1.489.673	1.773.224	1.586.897
Peiú-Soc..De Propósito Específico S/A	Granéis sólidos	206		409.746	527.599	270.785
Granel Líquido	Derivados de petróleo e álcool			210.506	168.601	122.589
Cia.Portuária de Vila Velha –CPVV	Supply boat	902	301.520		29.377	124.352
		903	-	-		
				1.845.887	2.081.203	1.838.232
Cais de Paul	Ferro gusa	905	1.739.679			
					5.715.598	4.860.768
Total dos Terminais Portuários de Vila Velha		-	4.751.815	4.780.391		
Total dos Terminais Portuários da Codesa em Vitória e Vila Velha		-	5.385.051	5.389.357	6.365.725	5.575.564
%		-	88,2	88,7	89,8	87,2

Fonte: ORIENTA, 2003

Porém, caso permaneçam com as atuais restrições ambientais e de calado, a região portuária de Vila Velha tende a ter reduzido o número de berços oferecidos, concentrando-se nas instalações do berço 202, seu anexo, o cais Eumenes Guimarães (berço 201) e TVV (berços 203, 204 e 205). (ORIENTA, 2004)

Atualmente, o TVV, que opera com contêineres e pedras ornamentais, é o terminal mais dinâmico do município. Operando na faixa de 100.000 contêineres por ano, possui capacidade para chegar a 180.000 contêineres em suas atuais instalações.

Como os navios contêineiros vêm aumentando os seus portes, exigindo profundidades de água de 12 metros e bacia para navios maiores que os 240 metros hoje permitidos, o TVV através tem participado de gestões junto a Codesa para a dragagem do canal e ampliação da bacia de evolução, compromisso assumido por essa empresa quando da privatização dos terminais.

Para operar com navios de maior porte, os atuais 3 berços do TVV ficariam reduzidos a 2 berços. Deste modo a ampliação lógica do TVV seria a anexação do berço 202 hoje operado pela Codesa. (ORIENTA, 2004).

O Plano Diretor de Zonas Portuárias (CODESA, volume II, 2001), elaborado em 2001, estudou algumas áreas de expansão para as instalações portuárias no município de Vila Velha e Vitória. Nesse último entretanto, concluiu que em decorrência da ocupação urbana, são reduzidas as possibilidades de expansão. Em Vila Velha, foram constadas possibilidades de ampliação principalmente nos seguintes berços:

Berços localizados a oeste do Cais de Paul: área delimitada entre as estruturas do Cais de Paul com a Ponte Florentino Avidos. Trecho constituído pelas instalações do Terminal de Líquidos da Frannel, edificações dos Armazéns da CAGES, recentemente cedidos pelo Governo do Estado, para instalação da Pirelli S/A, e as instalações pertencentes à família Viola/Maio.

Berços localizados a leste do Cais de Paul: nesta área seria possível a eliminação dos Dolphins do Atalaia - duas unidades construídas para funcionarem como atracadouro de espera – e sua futura anexação ao berço 201.

Foto 9 - Penedo, Morro do Atalaia, Argolas e Morro da Philips – da esquerda para a direita



Fonte : Acervo de Patrícia Stelzener da Cruz

Berços localizados a jusante de Capuaba: área constituída por dois trechos⁴⁷ :

O “Saco do Aribiri”, localizado entre o Morro do Penedo e o Morro da Penitenciária, constituindo o estuário do Rio Aribiri. Trata-se de uma área já degradada ambientalmente e objeto de assoreamento nos últimos anos. A área passível de ampliação seria adjacente ao Terminal da CPVV, preservando-se o manguezal existente.

O “Canto da Jaburuna”, está localizada entre os Morros da Penitenciária e o do Gravatá.

O Estudo sugere a realização de estudos de viabilidade técnica para a construção de instalações de acostagem para navios de guerra, junto à Escola de Aprendizes Marinheiros, localizada na Prainha.

Foto 10 - Situação atual do berço 902



Fonte : CODESA

⁴⁷ Nessas áreas, estão sendo previstos alguns dos projetos de iniciativa privada (citados no capítulo 6)

Foto 11 – Situação proposta pelo PDZP 2001, como alternativa de expansão



Fonte : CODESA

Foto 12 – Situação atual do Saco do Aribiri



Fonte : CODESA

Foto 13 – Situação proposta pelo PDZP 2001



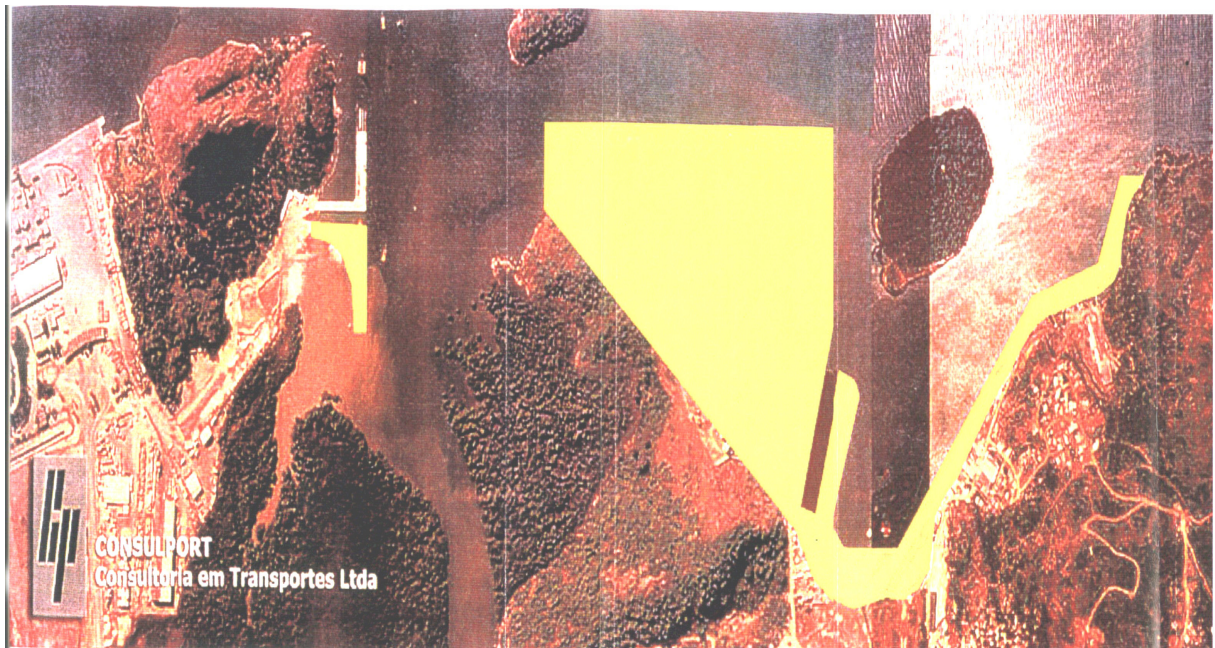
Fonte : CODESA

Foto 14 – Situação atual da Prainha da Glória



Fonte : CODESA

Foto 15: Situação prevista pelo PDZP 2001, para a expansão das atividades portuárias na Prainha da Glória



Fonte : CODESA

5. A REGIÃO PORTUÁRIA (E RETRO-PORTUÁRIA) DE VILA VELHA E OS “OLHARES” INTERNOS

A manutenção e ampliação da competitividade do Complexo Portuário de Vila Velha depende de sua articulação com o complexo do ES e de gestões junto aos atores públicos e privados nas esferas estadual e federal para resolução de seus fatores limitadores e adequação às novas exigências de padrões de segurança internacionais. (VILA VELHA, 2004, p.43)

5.1. O IMPACTO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA (E RETROPORTUÁRIA) NAS FINANÇAS PÚBLICAS

A economia do município de Vila Velha é diversificada, embora pouco desenvolvida. A indústria vem apresentando desenvolvimento considerável em subsetores como vestuário, confecções, metalmeccânica e alimentício em geral, enquanto o comércio e serviços apresentam investimentos em “shopping centers”, educação e entretenimento.

Embora, desde 1988, a autonomia financeira municipal no Brasil tenha sido muito expandida através da elevação das receitas originárias de transferência, uma autonomia financeira “de fato” mais ampla, esta relacionada à capacidade dos municípios em arrecadarem suas próprias receitas tributárias (Santos, 2003), o que depende não apenas do dinamismo da economia local, como também da eficiência dos mecanismos de arrecadação.

Atualmente (2003), o município de Vila Velha é o terceiro maior município do estado em receita pública total⁴⁸, R\$ 166 960.600, representando 7,9% da arrecadação estadual, atrás dos municípios de Vitória, R\$ 425 902.300 (20,1%) e Serra, R\$ 203 597 000 (9,6%). (Finanças dos Municípios Capixabas, 2004), muito embora sua a receita per capita seja a sétima pior do Estado, considerando o fato de ser o município mais populoso do estado.

Tabela 6 – Relação das receitas per capita dos municípios componentes da RMGV (2003)

Município	Receita total por habitante
Viana	485,89
Guarapari	563,36
Vitória	1.407,32
Cariacica	277,28
Serra	578,92
Vila Velha	450,36
Região Metropolitana	639,22
Estado do Espírito Santo	649,95

Fonte : Secretaria Municipal de Finanças

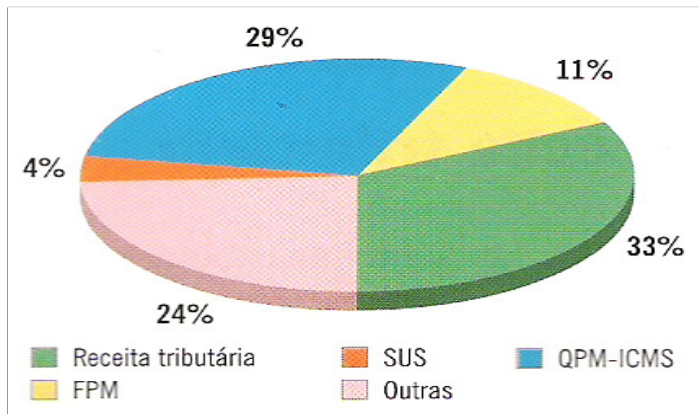
Em Vila Velha, as receitas correntes são responsáveis por 97,1% das receitas totais, enquanto as receitas de capitais são irrelevantes para o município, representando apenas 2,9% da receita total. (VILA VELHA, 2003)

O município de Vila Velha vem iniciando investimentos, na área de desenvolvimento de gestão, visando o aumento na capacidade de arrecadação, que, segundo relatório apresentado pela Secretaria Municipal de Finanças, em 2003, ainda eram extremamente dependentes das transferências correntes (56%), sendo

⁴⁸ A receita total de um município é formada por receitas correntes e receitas de capital. As receitas correntes são constituídas pela receita tributária, pelas transferências correntes e outras receitas menos significativas. A receita tributária é formada pelos recursos administrados e arrecadados diretamente pelos municípios: IPTU, ISS, ITBI, além das taxas de poder de polícia e prestação de serviços e do IRRF. As transferências correntes são divididas em transferências correntes da União (FPM, SUS, LC 87/96, ITR e outras menos significativas) e transferências correntes do Estado(QPM-ICMS, IPVA, IPI-Exportação e outras menos significativas). É importante salientar que o IRRF é classificado como receita tributária, em observância à Portaria da Secretaria do Tesouro Nacional, No 211, de 4 de junho de 2001. Até então, constava nos balanços como transferência corrente da União. Porém, nos dados aqui utilizados de 2002 e 2003, ainda estarão sendo computados da forma anterior, a fim de que seja possível a comparação.

que 16,6% das transferências da União e 33% das transferências estaduais. (VILA VELHA, 2003).⁴⁹

GRÁFICO 2 : Composição da receita corrente do município de Vila Velha (2003)



Fonte : Secretaria Municipal de Finanças de Vila Velha. 2003.

O FPM⁵⁰ – Fundo de Participação dos Municípios representa 11% das receitas correntes do município.

TABELA 7 - Evolução do FPM, em R\$ (x 1,00) nos municípios médios da RMGV, entre 1999 e 2003

MUNICÍPIOS	1999	2000	2001	2002	2003
MÉDIOS					
RMGV					
Vitória	22 837 059	24 242 807	26 565 116	32 646 085	33 655 900
V. Velha	5 843 752	13 121 199	14 751 907	18 048 388	18 717 100
Cariacica	11 687 503	Não existem dados	14 765 904	18 048 388	18 717 100
Serra	Não existem dados	Não existem dados	14 592 352	17 836 723	18 447 100

Fonte: elaboração da autora, a partir de dados da Secretaria do Tesouro Nacional.

⁴⁹ Saldo Fundef 5,4% e outras transferências correntes 1,0 %

⁵⁰ Atualmente, a distribuição do total do FPM é realizada obedecendo aos seguintes critérios e proporções: 10% do FPM total são distribuídos às capitais estaduais, respeitando-se os critérios de proporcionalidade direta com a população e, indireta, com a renda per capita do respectivo estado. 3,6% do FPM total são enviados aos municípios do interior com população superior a 142 633 habitantes, respeitando os mesmos critérios de rateio acima. Os demais 86,4% do FPM total são distribuídos aos municípios com população inferior à 142 633 habitantes, considerando o critério diretamente proporcional à população (Finanças públicas municipais, 2004). Segundo SANTOS (2003), as principais fontes de receitas municipais, no Brasil, são as transferências constitucionais, sendo o FPM – Fundo de Participação Municipal e a quota-parte do ICMS as mais relevantes. Porém, o critério de distribuição do FPM beneficia as cidades com menos de 10 000 habitantes, porque recebem um valor fixo, independente de sua população absoluta. Já as cidades com maiores populações que não são capitais, como é o caso de Vila Velha, embora sofram as maiores pressões por investimentos recebem proporcionalmente menos que os municípios com populações menores

A QPM – ICMS (quota parte municipal do imposto sobre circulação de mercadorias e serviços) é a principal transferência estadual para os municípios, sendo que para a maioria deles equivale à maior fonte de recursos, como no caso do município de Vila Velha, onde, em 2003, equivalia à 29% da receita municipal. Tal quota é composta por 25% da arrecadação estadual do ICMS, sendo dividido entre os municípios de acordo com o IPM⁵¹.

A tabela abaixo, demonstra a baixa participação do município de Vila Velha no IPM, se comparada com os demais municípios médios da Região Metropolitana da Grande Vitória. Esse resultado ainda pequeno reflete principalmente a participação do FUNDAP e das empresas exportadoras, como elementos que distorcem a análise do item.⁵²

TABELA 8 - Evolução do IPM, em R\$ (x 1 000 000), nos municípios médios da RMGV

MUNICIPIOS	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	VARIAÇÃO
MÉDIOS								2004/2003
RMGV								
Vitória	23,982	25,682	25,598	23,030	21,697	22,608	23,498	3,94
V. Velha	5,889	5,854	5,920	6,122	6,158	6,491	6,192	-4,61
Cariacica	3,569	3,517	3,386	3,454	3,268	3,273	3,341	2,08
Serra	11,723	11,738	12,557	12,606	13,453	13,511	12,901	-4,51

Elaboração do autor. Fonte: Finanças dos Municípios Capixaba, 2004

⁵¹ Em tese, o critério de definição do IPM - Índice de participação do município, ou seja, de distribuição da QPM-ICMS deve refletir a participação do município na arrecadação total do tributo, bem como gerar redistribuição da riqueza entre os municípios capixabas. O Valor Agregado, VA, (75%) - proporcional ao VA do município, de dois anos anteriores ao da apuração, em relação ao total dos municípios do Estado. Área (5%) - proporcional à área do município em relação à área total do Estado. Propriedades Rurais (7%) proporcional ao número de propriedades rurais no município em relação ao total do Estado. Produção agrícola (6%) – proporcional à comercialização de produtos agrícolas e hortifrutigranjeiros do município, dos dois exercícios anteriores ao da apuração, em relação ao total do Estado. Saúde (0,5%) – percentual rateado igualmente entre os dez municípios de maior VA que estejam enquadrados na gestão mais avançada do SUS (FINANÇAS dos MUNICÍPIOS CAPIXABAS, 2004). Atualmente, uma das discussões mais comuns a respeito dos critérios de composição do IPM, está centrada na tese da redistribuição de renda entre os municípios. Os argumentos mais utilizados são que os critérios atuais não traduzem aquele objetivo.

⁵² Isso fica mais visível quando se compara com a situação do município de Serra, que tem o maior complexo industrial em seu território, com a presença de grandes empresas exportadoras, mas cuja arrecadação de ICMS não reflete esta pujança, face ao fato das atividades exportadoras estarem isentas desse imposto. (Orienta, 2004).

As empresas que se utilizam dos incentivos fiscais do FUNDAP (capítulo 6), as denominadas “Fundapianas” são empresas importadoras que recolhem o ICMS, no município onde ocorre a “nacionalização” dos produtos. Ou seja, no local em que os produtos importados são comercializados, geralmente em suas sedes administrativas. Como a maior parte das empresas fundapianas possuem sedes localizadas no município de Vitória, mesmo que seus depósitos estejam localizados em municípios vizinhos, essa parcela do imposto é creditado naquele município. Várias são as causas apontadas para essa preferência na localização, entre elas, a escassez de edifícios comerciais no município de Vila Velha, as facilidades inerentes à capital do Estado, tais como a proximidade das Secretarias Estaduais, bem como das Secretarias Regionais dos Ministérios, envolvidos no segmento, além de uma administração pública municipal mais especializada.

As atividades exportadoras, maioria absoluta das atividades portuárias capixabas, principalmente no Porto de Vitória (ver capítulo 3), são isentas do recolhimento de ICMS, não contribuindo também para o aumento desse recolhimento.

TABELA 9 - Evolução do recolhimento da QPM do ICMS, em R\$ (x 1 000 000), nos municípios médios da RMGV, entre 1994 e 2003

MUNICIPIOS	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03
MEDIOS										
RMGV										
Vitória	30,3	68,7	*	91,2	93,9	100,7	128,7	138,0	131,0	166,0
V. Velha	8,67	18,4	*	22,5	24,2	22,8	29,7	36,7	26,5	47,6
Cariacica	7,84	14,4	16,7	12,0	8,7	9,2	11,0	13,0	19,7	*
Serra	20,1	46,6	47,0	49,9	*	*	63,0	75,5	81,1	99,2

* A Secretaria do Tesouro Nacional não possui tais dados.

Elaboração do autor. Fonte: Secretaria do Tesouro Nacional.

Portanto, o aumento de 28,2% da QPM-ICMS em valores absolutos, no município de Vila Velha, entre 2002/2003, não deve ser associada a um possível incremento da atividade portuária. Trata-se de um fenômeno ocorrido nos demais municípios que compõem a RMGV (conforme tabela 8), o que demonstra o bom

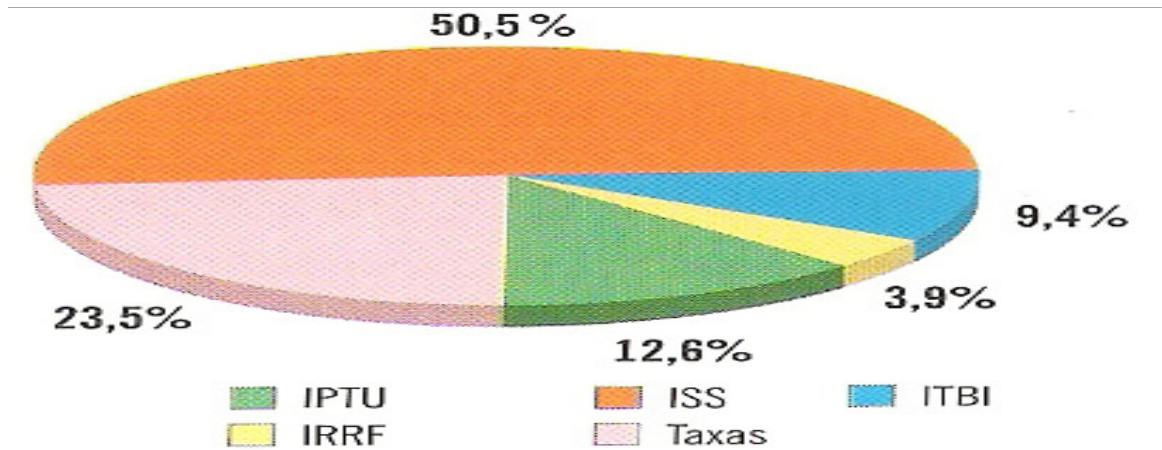
desempenho da arrecadação estadual de ICMS em valores absolutos. Quanto ao aumento gradativo do IPM do município até 2003 (tabela 7), pode ser atribuído à diminuição da participação dos demais municípios do Estado, aumentando o VA do município de Vila Velha e não, ao aumento efetivo na arrecadação do ICMS no território municipal. É de se ressaltar a variação de -4,61% no IPM entre 2003/2004 (tabela 8), resultado bastante aquém do desejado, se considerarmos que Vitória, no mesmo período, assistiu a um incremento de 3,94%.

A relação entre FPM e ICMS no município de Vila Velha se apresenta de acordo com a tendência das cidades médias sudestinas: "(...) as cidades médias e as metrópoles têm no ICMS uma fonte de receita municipal muito mais significativa do que no FPM." (SANTOS, 2003, p. 12). Porém, é de extrema importância a ressalva da autora em relação à década de 90: "(...) ao longo da década de 1990, o ICMS apresentou uma trajetória declinante em relação ao FPM para o conjunto das cidades médias, o que está de acordo com o baixo crescimento econômico ocorrido nessa segunda década perdida para a economia brasileira, na qual a taxa de crescimento médio anual não superou os 2%". (SANTOS, 2003, p.12)

O IPI- exportação ou Fundo de Exportação é formado por 10% da arrecadação federal do IPI – Imposto sobre produtos Industrializados. Tal fundo é distribuído aos Estados exportadores de forma proporcional ao valor exportado, respeitando um limite máximo de 20%. Deste montante recebido pelo Estado, 25% é repassado aos municípios, de acordo com o IPM (índice de participação municipal), mesmo índice utilizado no rateio do ICMS. Entre 2000/2003, a variação ocorrida em Vila Velha na arrecadação do IPI foi de -12,2%, o que demonstra a fuga de empresas exportadoras do município.

O ISS (Gráfico 3), representou, em 2003, 50,5% da receita tributária e 16,4% da receita total do município. (VILA VELHA, 2003). Porém, historicamente, sua arrecadação é largamente inferior à arrecadação do município de Vitória, conforme demonstrado na tabela 4.

GRÁFICO 3 – Composição da receita tributária municipal (2003)



Fonte : Secretaria Municipal de Finanças, 2003

Além do IPI-Exportação e da QPM-ICMS, analisados acima, a atividade econômica portuária impacta várias fontes de receitas municipais, seja de forma direta ou indireta. O ISS é a principal fonte sujeita ao impacto direto das atividades portuárias. Outras, como o IPTU, IRRF, ITBI, IPVA, embora não sejam impactados diretamente, o serão por vias indiretas, caso ocorra um incremento na economia municipal e/ou agregação de valor à atividade portuária.

É importante destacar que a arrecadação de impostos municipais no Brasil, depende do grau de aperfeiçoamento da máquina administrativa municipal e de sua capacidade arrecadadora e, não obstante aos preceitos do direito administrativo, também, do perfil dos dirigentes municipais, que podem variar entre a negligência ou a presteza na obediência da Lei. Tais fatos, se analisados a fundo, podem se relacionados na análise da tabela 10.

A análise da arrecadação do ISS, desde o ano de 1994, nos possibilita uma avaliação dos possíveis bônus resultantes da atividade portuária no município, já que a promulgação da Lei dos Portos aconteceu em 1993, iniciando o processo de incremento da atividade portuária no país. Os dados comprovam uma variação considerável na arrecadação de ISS do município entre 1994/1995. Tal fato, porém,

não pode ser relacionado apenas ao incremento da atividade portuária, uma vez que se manifestou proporcionalmente nos demais municípios médios que compõem a RMGV, e sim, a uma melhoria da conjuntura econômica do estado.

TABELA 10 - Evolução do ISS, em R\$ (X 1 000 000), nos municípios médios da RMGV

MUNICIPIOS	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
MEDIOS										
RMGV										
Vitória	30,3	68,77	*	47,0	51,30	51,02	59,91	67,44	76,41	89,20
V. Velha	8,68	18,34	*	9,59	11,13	12,06	16,43	17,29	23,85	27,40
Cariacica	7,84	14,43	16,70	5,56	9,45	6,55	5,24	7,17	10,22	*
Serra	20,16	46,60	47,03	11,27	*	*	15,58	19,30	22,42	25,60

* A Secretaria do Tesouro Nacional não possui tais dados

Elaboração do autor. Fonte: Secretaria do tesouro Nacional.

O município de Vila Velha obteve, entre 2002/2003, um aumento recorde de 14,9% na arrecadação do ISS (conforme tabela acima). A administração municipal atribuiu várias causas para o aumento da arrecadação tributária como um todo; dentre elas, destacamos como determinantes na variação do ISS as seguintes (Vila Velha, 2004):

- * O parcelamento de débitos com redução de multas e juros moratórios;
- * A cobrança amigável da dívida ativa, por meio de boletos bancários;

Há que se destacar também, como grandes responsáveis por tal variação, o crescimento do setor comercial no município, inclusive com a implantação de shopping centers, bem como o aumento vertiginoso da construção civil e, conseqüentemente, dos serviços a ela agregados.

A população de Vila Velha está ocupada, em sua maioria, no setor de serviços, com destaque para atividades imobiliárias, aluguéis e serviços prestados às empresas, e no setor industrial, com destaque para os segmentos de alimentos, confecções e construção civil. (VILA VELHA, 2004, p.40)

Ou seja, embora o setor terciário também envolva atividades de transporte e armazenagem, atualmente o aumento na arrecadação do ISS não pode ser atribuído de modo substancial ao incremento das atividades portuárias.

Segundo dados fornecidos pela Secretaria Municipal de Finanças, dentre as 10 (dez) maiores credoras de ISS do município, no mês de junho/2005, apenas duas empresas portuárias fazem parte deste rol: o TVV Terminal de Vila Velha S.A e a Hiper Export Terminais Retro-portuários (CPVV).

Essa situação permite avaliar que o potencial de arrecadação própria do município é bastante elevado o que, aliado a um reposicionamento das atividades industriais e portuárias, podem levar a um patamar de destaque nos próximos anos em relação ao restante da economia do Espírito Santo.(Orienta, 2004, p.19)

Enfim, apesar da atividade portuária estar aumentando os impactos no território municipal, as fontes de receita que deveriam estar assistindo a um aumento proporcional, não estão se comportando dessa forma. O IPM – índice de participação do município na QPM – ICMS, não tem assistido a aumentos dignos de nota, sendo considerada ainda baixa, perante o município de Vitória. O IPI-exportação ou Fundo de Exportação, apresentou variação entre 2002/2003 de - 12,2%, o que denuncia fuga das empresas exportadoras do município. Já o ISS, assistiu a um aumento considerável, assim como os demais municípios médios que compõem a RMGV, não se constituindo, portanto, em uma exceção, que poderia ser associada ao incremento das atividades portuárias.

Por outro lado, porém, em pesquisa recente realizada pela Revista Exame, o município vem despontando dentre as 100 melhores cidades para se fazer negócios no Brasil. Em 2000, ocupava a 53^ª posição no ranking, saltou para 31^ª em 2001 e, em 2002, passou à 29^ª colocação. (Vila Velha, 2004)

A pesquisa considera como elementos fundamentais para se fazer negócios: o tamanho do mercado em cada cidade, infraestrutura disponível, facilidades operacionais, como a proximidade dos grandes mercados consumidores, qualidade de vida, tendência dos investimentos, população e crescimento, distribuição de renda e classes sociais, potencial de consumo, educação e grau de escolaridade, saúde,

estrutura empresarial, segurança dentre outros.(VILA VELHA , 2004, p. 39)

O Complexo Portuário de Vila Velha, inserido no Sistema Portuário capixaba, pode ser considerado como ponto positivo para o desenvolvimento regional, já que sua área de influência se estende não somente aos municípios e Estados vizinhos, como também aos estados da região Centro-Oeste. Tal amplitude se deve à conjunção de fatores, na qual sobressaem a eficiente logística de transportes no Estado, destacando-se a EFVM e o sistema de incentivos financeiros – FUNDAP – que abrange as mercadorias não-tradicionais que utilizam os portos capixabas.

Embora em 2002, somente 6,06% do movimento portuário do Estado tenha ocorrido pelo Porto de Vitória (CODESA, 2005), vem se confirmando forte tendência de implantação de instalações especializadas em atividades relacionadas à exploração de petróleo no litoral – para atendimento supply boat e operação de manutenção na plataforma de exploração em águas profundas. É importante destacar que as prospecções já realizadas no litoral capixaba já vem superando em aproximadamente 80% a previsão inicial de 1,7 bilhões de barris. (ANP, 2005)

Porém, para que tais previsões sejam capazes de impactar positivamente as finanças públicas municipais, é necessário que algumas estratégias sejam pontuadas pelo poder municipal, visando, prioritariamente, a instalação e/ou manutenção de empresas exportadoras e importadoras no município. São elas: o incentivo da instalação de empresas do segmento portuário e o incentivo à instalação de empresas integrantes da cadeia produtiva dos produtos mais comercializados através do modal portuário. Tais estratégias podem contribuir para agregação de valores às mercadorias dentro do território municipal.

Aliadas a essas estratégias, é importante que haja investimento em melhorias físicas e institucionais empreendidas junto às demais esferas administrativas e que serão comentadas adiante. Para que venham a lograr êxito, o município deverá tomar medidas preliminares, dentre elas a reestruturação técnica da máquina administrativa, a reestruturação dos principais eixos viários, bem como, a articulação política com as demais esferas públicas, principalmente a Estadual.

5.2. POTENCIALIDADES TURÍSTICAS DA REGIÃO DO PORTO

O Estado do Espírito Santo reúne diversos atributos necessários ao desenvolvimento da atividade turística. Seja pela diversidade de elementos humanos colonizadores: europeus, africanos e índios, ou pela gama de climas e topografias que vêm se revezando desde a planície litorânea - 40% da área total - até as montanhas, cujas altitudes podem atingir até 2.897m, no Pico da Bandeira. (Espírito Santo, 2001)

O Estado apresenta manifestações folclóricas na gastronomia, arte em geral, na religião e, enfim, uma diversidade de costumes que variam de acordo com a colonização da região.

As porções de terras insulares, os manguezais e as praias completam um bellissimo cenário litorâneo cuja extensão é de 416 Km. Ao norte, são comuns as falésias e os recifes, onde as praias são primitivas, com águas calmas e mornas. Já no centro sul, a maioria delas é dotada de infra-estrutura de equipamentos de lazer e alimentação, permitindo a prática de vários esportes.

O valor histórico da região também possui características peculiares. A capitania do Espírito Santo foi uma das primeiras a ser ocupada, ainda no ano de 1535, pelo donatário Vasco Fernandes Coutinho (na localidade da Prainha, hoje pertencente ao município de Vila Velha) e por esse motivo possui elementos arquitetônicos históricos representativos dos séculos XVI, XVII e XVIII, tais como fortificações, igrejas e aldeamentos. A partir do século XIX, os edifícios sede das fazendas do ciclo do café também constituem patrimônio arquitetônico cultural que alavanca possibilidades para o turismo.

Quanto à infra-estrutura de transportes, o Estado apresenta uma razoável rede de rodovias estaduais que interligam a capital a todos os municípios. O transporte rodoviário de passageiros ainda é o predominante. As rodovias mais importantes são a BR- 101, que corta o país, e conseqüentemente o Estado, no sentido norte-sul e a BR-262, que liga Vitória à Corumbá, no sentido transversal. Porém, como é de amplo conhecimento, o país vem passando por uma crise de

infra-estrutura generalizada, sendo que as estradas do Espírito Santo ainda não passaram por processo de terceirização, não apresentando bons estados de conservação. Os outros modais de transporte são menos desenvolvidos, em termos de transporte de passageiros.

Visando o incremento da atividade turística, o Governo do Estado elaborou um Plano Estratégico de Desenvolvimento do Turismo (2001), cuja metodologia se baseia em 7 (sete) áreas temáticas: Gestão e relações institucionais; infra-estrutura; fomento; diversificação da oferta turística; qualidade dos produtos turísticos; comercialização; promoção e infra-estrutura turística.

Para cada área temática, foram previstos macro-programas. A atividade turística portuária está presente em três projetos citados. Em “Infra-estrutura”, como âncora para o desenvolvimento regional, no sentido de viabilizar a implantação de infra-estrutura para o desenvolvimento do turismo náutico. No tema de “Diversificação da oferta turística”, sugerindo a inserção do Espírito Santo nas rotas de cruzeiros marítimos, bem como o desenvolvimento de Plano Estratégico para o turismo náutico. E, em “Comercialização” onde está prevista ênfase na elaboração de “Imagem e Marca do Turismo Capixaba”. (Espírito Santo, 2001)

Ou seja, dentre as diversas atividades economicamente possíveis para o Espírito Santo, especificamente para os municípios limítrofes do Porto de Vitória: Vitória e Vila Velha, o turismo se apresenta como uma grande possibilidade, capaz de participar de arranjos produtivos locais para geração de emprego.

O município de Vitória já se encontra em fase final de revisão do seu Plano Diretor Municipal e, nele, serão contempladas ações que incentivem a utilização turística do complexo portuário. O Projeto de Integração Porto-Cidade objetiva a criação de mais uma atração para o centro histórico da cidade de Vitória, que tem observado os fenômenos de decadência comuns aos centros históricos de cidades brasileiras.

Dois armazéns e um anexo do Porto de Vitória serão totalmente reformados em pontos comerciais para receber o público: restaurantes e bares, voltados para a Baía de Vitória, além de um terminal de passageiros. O objetivo da Prefeitura

Municipal em parceria com a CODESA é transformar Vitória em um ponto nas rotas dos cruzeiros nacionais e internacionais.

As margens da Baía de Vitória que se localizam no município de Vila Velha, apresentam também grande potencial turístico. O documento final da Agenda XXI municipal (VILA VELHA, 2004), sob o título “Vila do Turismo” propõe a potencialização do desenvolvimento do turismo religioso, cultural, esportivo e de negócios, integrado ao complexo turístico metropolitano, estadual e nacional, com o objetivo de se tornar um pólo de referência no turismo. Sugere ainda como uma das estratégias o “fomento do programa de revitalização econômica e requalificação urbana e ambiental que articule os elementos potenciais de atração na Baía de Vitória, na faixa litorânea, nas áreas central e rural, nas suas diversas modalidades: balneário, paisagístico, histórico, religioso, cultural e de consumo, ecológico, agrícola e de entretenimento do município, através da implantação de um projeto que integre os diversos usos ali presentes”. (VILA VELHA, 2004, p.113)

Foto 16 – Vila Velha e seus principais pontos turísticos



Fonte : Laboratório de Arquitetura e Urbanismo da UFES

Nesse sentido, o documento apresenta vários projetos e ações, que embora se encontrem sob a forma de diretrizes gerais, traduzem de forma pioneira no

município, a intenção política da gestão municipal em implementar e incentivar o potencial turístico às margens da Baía de Vitória. Porém, sem dúvida, o principal desafio é a integração entre os diversos usos, entre eles o paisagístico, o ambiental, e o portuário, a fim de “articular os elementos potenciais de atração na Baía de Vitória”, de forma sustentável e com justiça social.

Ademais, antes que se promova uma eficiente estrutura turística no município, é necessário que aconteça uma melhoria na infra-estrutura básica – saneamento, transportes, comunicação, acessos, segurança e outros. O local deverá ser atrativo para a população local, antes de ser atrativo para turistas. Por outro lado, caso a atividade turística não esteja estruturada adequadamente, considerando os princípios da sustentabilidade, poderá acarretar impactos negativos não apenas ao meio ambiente urbano, como também para o rural.

5.3. POPULAÇÃO, PIB MUNICIPAL E EMPREGO

Com uma área de 234 Km², Vila Velha abriga a maior população da Região Metropolitana da Grande Vitória, 345 965 habitantes, sendo 99,6% residentes na área urbana, segundo o último censo do IBGE, em 2000 (VILA VELHA, 2004).

Tal contingente populacional se encontra acima das médias populacionais das cidades metropolitanas médias capixabas e, até mesmo, das paulistas. Segundo Santos (2003), em estudo realizado nas cidades médias sudestinas brasileiras, a média populacional das cidades médias metropolitanas capixabas, em 2000 era de 320 934 habitantes, abaixo das cidades médias metropolitanas fluminenses com 459 959 habitantes e das cidades metropolitanas paulistas, com 322 021 habitantes.

Analisando-se as taxas de crescimento no biênio 80/2000, as cidades médias metropolitanas capixabas (88,01%), encontram-se abaixo apenas das cidades metropolitanas mineiras (155,85%). É importante salientar que, embora a população de Vila Velha, em 2000, seja superior à média da população das cidades metropolitanas capixabas, analisando-se o biênio 1980/2000, observa-se que sua taxa de crescimento populacional foi de aproximadamente 70%, abaixo, portanto, da

taxa média de crescimento das cidades metropolitanas capixabas. Outrossim, continua sendo bastante superior à média do crescimento populacional das metrópoles sudestinas, na faixa de 20,61%.

TABELA 11 - Cidades Médias e Metrôpoles da Região sudeste: Dinâmica Demográfica – população total, em valores absolutos, e taxa de crescimento

CIDADES MEDIAS	POPULAÇÃO TOTAL				TAXA DE CRESCIMENTO
	1980	1991	1996	2000	
Espírito Santo					80/00
Metropolitanas	170,701	255 263	283 715	320 934	88,01
Não-Metropolitanas	119 509	123 328	126 734	133 402	11,63
Minas Gerais					
Metropolitanas	99 331	180 769	219 962	254 140	155,85
Não-Metropolitanas	149 428	170 317	187 507	204 319	36,73
Rio de Janeiro					
Metropolitanas	439 332	514 982	429 013	459 959	4,70
Não-Metropolitanas	153 905	168 786	178 463	190 093	23,51
São Paulo					
Metropolitanas de Campinas	204 257	294 904	273 933	303 061	48,37
Metropolitanas de Santos	206 702	224 475	233 156	257 647	24,65
Metropolitanas de São Paulo	173 192	249 384	292 514	322 021	85,93
Não-Metropolitanas	158 433	190 786	205 740	224 519	41,71
Média Metrôpoles do sudeste	5 121 585	5 715 705	5 827 325	6 176 894	20,61

Fonte: Santos, 2003

Se considerarmos que as projeções positivas de desenvolvimento econômico do município se concretizem, bem como que a taxa de crescimento populacional continue apresentando valores inferiores à média das cidades metropolitanas capixabas, é possível imaginar melhores índices de renda per capita, e, conseqüentemente, melhor qualidade de vida para a população. Porém é possível projetar novo fluxo populacional para a RMGV, se considerarmos as recentes descobertas de petróleo e de gás natural no litoral do estado, o que certamente

alteraria as tendências citadas, como ocorre em todas as regiões brasileiras suscetíveis à atividade petrolífera.

Embora o PIB de Vila Velha seja o terceiro maior do estado, 8,39% (1998), a numerosa população municipal, a maior do Estado, contribui para que a renda per capita de Vila Velha, seja quase três vezes menor que a da capital. Esses dados demonstram a problemática de financiamento que vem sofrendo o município.

TABELA 12 – Distribuição da população, PIB e renda per capita dos municípios da RMGV, em 1998

MUNICIPIOS	POPULAÇÃO (%)	PIB (X 1 000)	% EM RELAÇÃO A RMGV	% EM RELAÇÃO AO ESTADO	PIB PER CAPITA	RENDA PER CAPITA (X 1 000)
Cariacica	10,6	993,4	10,29	5,72	3.170	2,74
Fundão	0,4	52,5	0,54	0,30	4.083	3,72
Guarapari	2,7	317,6	3,29	1,83	4.366	3,40
Serra	10,0	2.858,7	29,61	16,47	9.773	8,36
Viana	1,7	273,2	2,83	1,57	5.454	4,67
Vila Velha	10,9	1.456,3	15,09	8,39	4.667	3,91
Vitória	0,5	3.701,6	38,35	21,32	13.750	11,45
RMGV	45,8	9.653,4	100,00	55,60	7.274	6,16
E.Espírito Santo	100,0	17.361,7	-----	100,00	5.677	5,90

Fonte: IPES

O IDH – Índice de Desenvolvimento Humano – se comporta de forma semelhante. Embora o IDH do município de Vila Velha, 0,817 (VILA VELHA, 2004) seja o único no Estado que se aproxima ao da capital, cabe observar que tal fato se deve a uma distorção causada pelo componente renda, uma vez que a concentração de rendas mais altas em bairros como Praia da Costa, Itapoã e Itaparica eleva a renda média e com ela o índice de renda e o índice síntese (IDH).

Dados do IPES, 1998, atestam que o setor terciário representa 63,5% do PIB municipal; o setor industrial, que inclui a construção civil, foi responsável por 36,43% e o setor primário, 0,07%. Já, em 2000, 75% dos empregos formais estavam concentrados no comércio e produção de serviços, 23,4% no setor industrial e 1% no setor primário.

Tal proporção é confirmada através da análise da população ocupada por atividade econômica.

TABELA 13- População ocupada por atividade econômica RMGV, em 2000

ATIVIDADES	CARIACICA	FUNDÃO	GUARAPARI	SERRA	VIANA	VILA VELHA	VITORIA
Agricultura, pecuária, silvicultura e exploração florestal	3.157	1.347	3.029	2.145	1.458	1.496	865
Pesca	268	24	729	401	28	363	496
Indústrias extrativas	967	46	340	1.214	69	1.057	1.042
Indústrias de transformação	15.592	455	2.332	17.641	2.710	21.018	11.438
Produção e distribuição de eletricidade, gás e água	500	3	194	604	12	597	954
Construção	13.545	539	4.466	14.974	2.009	11.681	7.954
Comércio; reparação de veículos automotores, objetos pessoais e domésticos	29.424	661	6.994	24.252	3.845	32.705	22.852
Alojamento e alimentação	6.969	300	2.992	7.729	1.304	8.892	7.404
Transporte, armazenagem e comunicações	9.651	210	1.402	7.510	1.642	9.606	7.470
Intermediação financeira	1.190	15	174	815	162	2.689	3.706
Atividades imobiliárias, aluguéis e serviços prestados às empresas	8.175	140	2.939	8.401	1.319	12.449	14.130
Administração pública, defesa e seguridade social	4.961	485	1.575	5.706	1.262	9.628	11.468
Educação	5.400	434	2.131	5.941	870	9.159	10.084
Saúde e serviços sociais	3.784	93	671	4.205	535	6.848	8.875
Outros serviços coletivos, sociais e pessoais	4.866	137	1.764	5.389	661	7.872	6.516
Serviços Domésticos	13.196	521	3.839	13.298	2.237	10.083	9.048
Organismos internacionais e outras instituições extraterritoriais	-	-	-	-	-	11	-
Atividades mal especificadas	1.654	50	220	662	104	662	1.378
Total das atividades	123.301	5.462	35.791	120.885	20.226	146.816	125.679
% sobre total do Estado	9,4	0,4	2,7	9,2	1,5	11,2	9,6

Banco de Dados IPES

Fonte dos dados: IBGE. microdados Censo 2000

Ao contrário do panorama de décadas anteriores, quando o município chegou a ser apelidado como “cidade dormitório”, o censo de 2000 veio a confirmar uma inflexão, já que constatou que apenas 19% da população ativa trabalhavam em outro município. Muito embora venha se confirmando a capacidade interna do município na geração de postos de trabalho, nota-se a baixa remuneração predominante: 80,5% da PEA receberam rendimentos na faixa entre 0,5 e 4 salários mínimos. (VILA VELHA, 2004)

Embora o setor terciário – que engloba comércio e serviços portuários – congregue a maior parte da população ocupada no município, os dados acima comprovam que apenas 6,5% desde total estão relacionados às atividades de transporte, armazenagem e comunicações, onde poderíamos localizar as atividades portuárias e retro-portuárias.

É importante salientar que grande parte da população municipal envolvida nas atividades portuárias e retro-portuárias exerce atividades de nível operacional, ou seja, com baixos níveis de escolaridade e, conseqüentemente, baixo nível de renda. A capital continua a concentrar a população ocupada de maiores níveis de escolaridade e renda, uma vez que abriga as sedes das empresas voltadas à atividade de comércio exterior.

5.4. AS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS E RETRO-PORTUÁRIAS DE VILA VELHA E SUAS IMPLICAÇÕES NO ESPAÇO INTRAURBANO: A CIRCULAÇÃO DA CARGA

Na análise do *locus* da atividade portuária em Vila Velha, dois devem ser os principais focos: a questão das limitações físicas portuárias - profundidade e geometria da Baía de Vitória; e a questão das limitações físicas do sítio onde se localiza o porto e seu entorno – aspectos topográficos, ambientais e urbanos (áreas de preservação e de ocupação irregular), que é constituído por parte da porção norte do município de Vila Velha que margeia a Baía de Vitória.

Atualmente, a profundidade da Baía de Vitória não permite o acesso de navios de grande porte ou calado. As embarcações de última geração denominadas “Pós-Panamax”, apropriadas para o transporte de contêineres, necessitam de profundidades e geometrias portuárias ali inexistentes, motivo pelo qual a CODESA vem estudando projeto de transferência da movimentação de cargas daquele tipo, para o município de Aracruz - Porto de Barra do Riacho que possui condições de adaptabilidade às novas exigências da containerização.

Mesmo considerando suas limitações físicas, o Porto de Vitória é considerado como um dos 11 portos prioritários pelo Governo Federal, uma vez que possui capacidade, ainda não totalmente explorada, para operar com navios do tipo Panamax, utilizados principalmente pela navegação de cabotagem, especificamente para as atividades de *supply boat*, que atendem à demanda proveniente da exploração petrolífera na costa do Espírito Santo, e para atividade turística.

Enquanto os números relacionados à navegação de longo curso, em agosto de 2004, chegavam a 460 mil toneladas exportadas e 144 286,66 mil na importação, a cabotagem não representou mais que 35 mil toneladas, somando importação e exportação, sendo a maior parte de mercadorias direcionadas para atendimento às plataformas de petróleo na costa capixaba e carioca. (Jornal “A Gazeta”, 18/12/2004)

Os valores da navegação de cabotagem nos portos do Espírito Santo ainda são baixos, devido a dois fatores básicos: a falta de exploração do mercado turístico (como ponto de rota turística portuária brasileira) e a utilização do Porto de Macaé como base solidificada (mas, também saturada) de empresas de *supply boat*. Ambos os fatores são potencialmente favoráveis ao Porto de Vitória, uma vez que, tanto o turismo, como as atividades de *supply boat* estão sendo incentivadas pelo poder público.

Ademais, o Governo Federal vem concentrando esforços no sentido de aumentar a vida útil do Porto de Vitória, enquanto terminal para grandes calados, já que, no ano passado, ele respondeu por 30% das exportações brasileiras (CODESA, 2005), posicionando-se entre os cinco mais importantes portos do país, juntamente com os portos de Santos, Rio de Janeiro, Paranaguá e Rio Grande.

A Codesa – Companhia Docas do Espírito Santo aponta como principais problemas do Porto de Vitória: a dragagem, a dificuldade de acessos em terra, a baixa capacidade de armazenamento e a obsolescência dos sistemas de controle fiscalização.

(...) A defasagem tecnológica do porto público, associada à infra-estrutura portuária deficiente, contribui para a elevação de custos e a redução na oferta de navios, principalmente navios contêineres de grande capacidade. (FAESA, 2004, p.5)

As obras de dragagem da Baía de Vitória foram iniciadas no mês de abril de 2005 e suas ações, propostas após detalhado estudo elaborado pelo Centro Tecnológico da Marinha do Brasil, prevêem a dragagem de 400 mil metros cúbicos de material marinho, o que permitirá o acesso de embarcações de até 11,30m de calado, 244 metros de comprimento e com capacidade de transporte de até 3000 contêineres. (atualmente, estes números são, respectivamente, de 10,50 metros e 242 metros). A previsão é que a movimentação de cargas no Porto de Vitória aumente em até 40%, após a conclusão das obras. (CODESA, 2005)

O segundo ponto que merece atenção quando se propõe uma análise da problemática física do Porto de Vitória refere-se ao *locus* geográfico e ambiental em que este elemento natural está inserido. A Baía de Vitória é o agente físico que serve de divisa entre os municípios de Vitória e Vila Velha. Em Vitória, a topografia da região retro-portuária equivale às áreas aterradas em ocasião das intervenções urbanísticas, a maior parte delas ocorridas na década de 40 do século passado, por interveniência do engenheiro sanitário Saturnino de Brito. Uma longa faixa de terras margeando a Baía foi aterrada, tomando-lhe portanto, grandes porções de terra, para que o sítio pudesse ser adaptado ao máximo às exigências urbanísticas no contexto modernista da época: altos espigões, grandes avenidas, anti-historicismo.

O centro histórico de Vitória foi fundado organicamente no século XVI, sendo caracterizado por ruas estreitas e acidentadas. Na década de 50 do século passado, foi “encortinado” por uma nova ocupação, assentada sobre os aterros, constituída por altos edifícios, cujas costas voltavam-se para o antigo e fachadas principais, para a Baía de Vitória. Essa nova região, que já representava um dos grandes

vetores de desenvolvimento econômico do município, tornou-se de fato o centro administrativo e institucional da capital. Seu processo de decadência iniciou-se em finais da década de 80, com a ocupação do litoral norte da Ilha de Vitória.

Em Vila Velha, ao contrário de Vitória, as regiões portuária e retro-portuária permaneceram com sua topografia natural similar àquela predominante em Vitória, antes do aterramento da década de 40. Conforme analisado no capítulo 2, a ocupação do município de Vila Velha se deu de forma atípica e lenta, com intercâmbio apenas marítimo com a capital, durante aproximadamente três séculos.

A região Vila Velhense que margeia a Baía de Vitória, talvez devido à manutenção de sua topografia “original” extremamente acidentada, não foi objeto da valorização imobiliária, como ocorrido na região correspondente do município vizinho. A ocupação dessas áreas praticamente abstraiu a presença do porto e, portanto, das potencialidades e das especificidades inerentes à atividade portuária.

Atualmente, o município de Vitória conseguiu retirar do seu território quase todo o tráfego pesado originário da atividade portuária. Na década de 80, foi concluída a “Rodovia do Contorno”, novo trecho da BR-101, interligando os municípios de Serra e Cariacica, excluindo o tráfego pesado do município de Vitória. Assim sendo, os embarques e desembarques ocorridos pelos berços localizados em Vitória, pouco circulam pelo seu território, sendo rapidamente conduzidos aos terminais ferroviários em Vila Velha ou em Cariacica, ou direcionados para a BR-101, no município de Cariacica.

A situação de cargas no município de Vila Velha é bastante diversa. O Porto de Vila Velha está localizado na região mais densamente povoada do município: a porção setentrional. Tal porção encontra-se limitada ao norte pelo Porto e, ao sul, pelo dique de transbordo do Rio Jucu/Rodovia Darly Santos.

Foto 17 - Em primeiro Plano, a Rodovia Darly Santos, a região de grande ocupação populacional do município e ao fundo a área portuária.



Fonte: Agenda XXI

As áreas portuária e retro-portuária de Vila Velha jamais passaram por processos urbanísticos planejados. Na verdade, não guardam as mesmas características de regiões portuárias centenárias, pertencentes ao velho mundo, onde não são raros os exemplos de cidades portuárias que em algum estágio de sua economia eram palco de atividades comerciais exaustivas e que, por algum motivo, viram-se abandonadas pelos eixos econômicos predominantes. Ao contrário, em Vila Velha, somente recentemente, em meados da década de 90, vem se delineando um incremento significativo das atividades portuárias.

Até a década de 40, as instalações portuárias Vila-Velhenses eram extremamente rudimentares, sendo que a carga e descarga de navios eram realizadas através de barcaças. Com a construção do Cais Eumenes Guimarães, no Morro do Atalaia, utilizado pela CVRD para exportação de minério de ferro, o impacto ambiental sobre o território era bastante reduzido, uma vez que os navios descarregavam o minério em “dallas”⁵³ e, daí, a carga era transportada por correias até os porões dos navios.

Na década de 60, foi construído o TGL – terminal de Granéis Líquidos e o Cais de Paul para exportação do minério da CVRD e carvão da USIMINAS. O minério foi transferido para o Porto de Tubarão, no final da década, e o carvão, para o Porto de Praia Mole, tornando as instalações de Paul ociosas e ocasionando sua readaptação para circulação de ferro gusa. A carga dos navios era diretamente acomodada nos vagões, ou vice-versa, ocasionando impactos ainda insignificantes ao território municipal.

⁵³ Dallas: compartimentos especiais para o transporte sobre correias;

Na década de 70, o impacto urbano torna-se mais intenso:

Foi construído o cais de Capuaba com berços para grãos e carga geral. Dessa época em diante, ocorreu um grande crescimento na movimentação de produtos siderúrgicos e outras cargas, algumas das quais movimentados nos terminais da Ilha de Vitória, exigindo a criação de terminais retro-portuários para estocagem dos produtos, que passaram então a ser encaminhados aos portos, cada vez mais através de caminhões. (Orienta, 2004, p. 39)

A promulgação da Lei dos Portos (1993) e, conseqüente, privatização dos terminais, e a estagnação da rede ferroviária, contribuíram para um incremento ainda maior do modal rodoviário, no transporte de contêineres e cargas em geral, o que ocasionou ainda maiores impactos urbanos.

Neste cenário de grandes impactos, estamos assistindo a um florescimento da atividade portuária em grande escala, com expectativas ainda maiores advindas das atividades que vem sendo incrementadas na região, tais como a ampliação da produção da CIA Vale do Rio Doce, as recentes descobertas do petróleo na costa capixaba, Tal florescimento deverá impactar crescentemente o território municipal, como tem acontecido desde meados da década de 90.

Atualmente, a ocupação urbana desordenada da área retro-portuária de Vila Velha constitui-se um dos maiores gargalos ao desenvolvimento de atividades econômicas correlatas à atividade portuária. Várias são as conseqüências da ausência de planejamento da ocupação: dificuldade de escoamento de mercadorias, uso e ocupação do solo pouco compatíveis com à atividade portuária, estrutura viária extremamente deficitária, impactos ambientais, entre outros. Para resolução de tais impasses é possível a utilização de instrumentos de planejamento territoriais previstos no Estatuto da Cidade⁵⁴, dentre eles as operações públicas Consorciadas, caracterizadas pela co-participação entre os poderes público e privado.

As instalações portuárias localizadas no Cais de Capuaba, em particular: TVV, CPVV, CODESA (berços 202 201), situadas no município de Vila Velha, são servidas por um acesso exclusivo asfaltado (...), ligando o Porto à Av. Carlos Lindenberg e à Estrada Jerônimo Monteiro, as quais se interagem com as

⁵⁴ Trata-se da Lei federal 10 257/2001, que regulamenta o capítulo de "Política Urbana" da CF 1988 (artigos 182 e 183). A inserção desses artigos no texto constitucional, foi o fruto de uma emenda popular.

demais vias urbanas da região. À retaguarda do Porto de Capuaba, existem vários núcleos habitacionais de média e alta densidade demográfica. (CODESA, volume III, 2001, p. 26)

O município de Vila Velha vem ensaiando medidas e instrumentos de ordenação de tráfego de veículos de cargas e de planejamento territorial e urbano.

O Decreto Municipal 161/2001, dispõe sobre o ordenamento da circulação de veículos de cargas no município. O artigo 2º trata especificamente da circulação de veículos que atendem às instalações portuárias e industriais adjacentes, prevendo duas circulações únicas : Para entrada (no porto) : Rod. Carlos Lindenberg, Rod. Darly Santos e Av. Capuaba. Para saída (do porto) : Av. Capuaba, Rod. Darly Santos ou Rod. Carlos Lindenberg.

Além da definição dos trajetos, o Decreto prevê que a circulação de veículos de carga, nos dias úteis (exceto sábados, domingos e feriados) deverá ocorrer em horários de trânsito mais brandos - entre 07:00h e 09:00h ou entre 17:00h e 19:00h. Dispõe ainda que, a circulação de veículos de carga em discordância com esse Decreto só poderá ocorrer com autorização especial expedida pela Coordenadoria de Trânsito. (art. 3º)

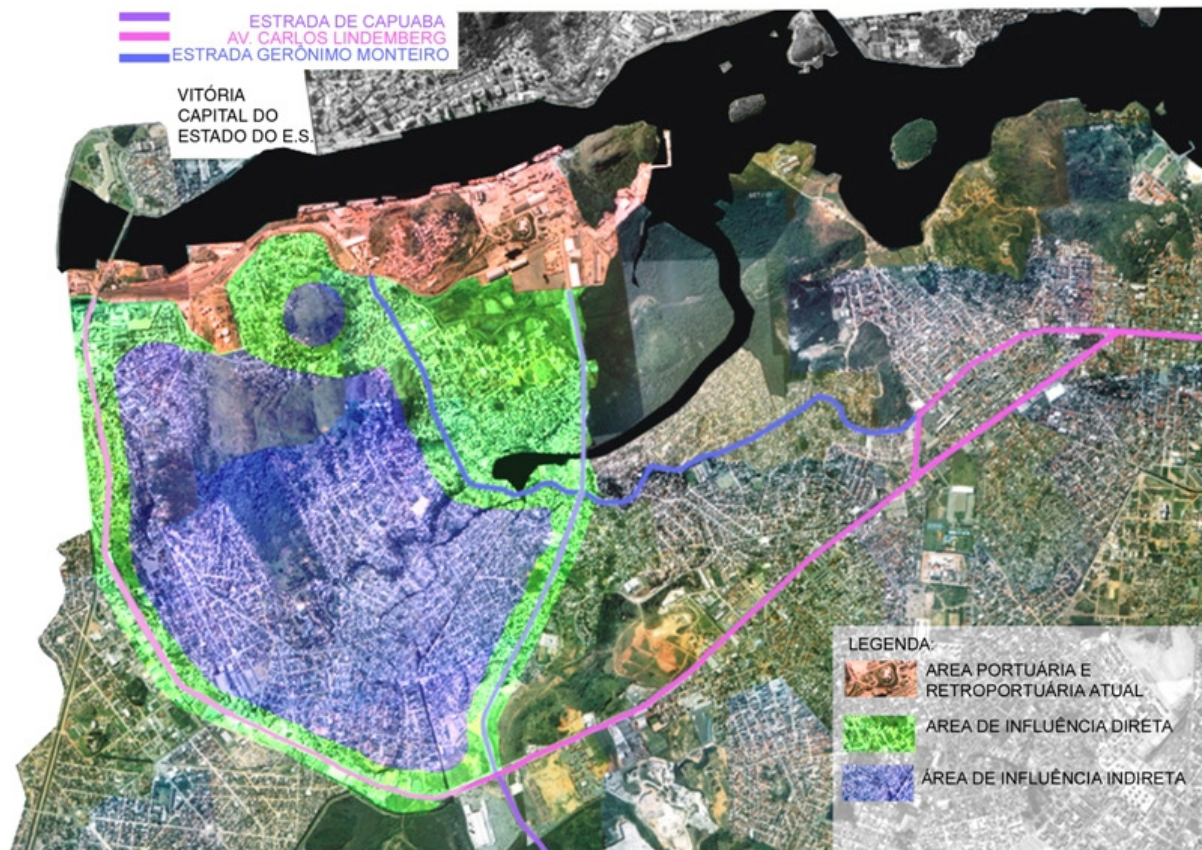
Ademais, o município de Vila Velha, como vários municípios brasileiros, possui incapacidade financeira para realizar investimentos na área de infra-estrutura, o que influencia negativamente na atração de empresas. Assim sendo, a implantação de projetos de infra-estrutura (capítulo 6), que objetivem o desenvolvimento econômico do município é primordial e deverá ser realizada através de gestões entre as diversas esferas públicas – municipal, estadual e federal.

Enfim, embora existam fatores limitadores à reestruturação (ou estruturação) da atividade portuária em Vila Velha, tais como dificuldades de acesso terrestre, atividades retro-portuárias dispersas pela malha urbana, restrição de calado no canal de acesso marítimo, o uso e ocupação do solo urbano e a gestão dos resíduos inorgânicos do complexo portuário – nem todos eles, ao serem analisados individualmente, são, de fato, inibidores da atividade portuária. Através de políticas públicas adequadas, poderão ser superados.

Com o intuito de melhor visualização da área urbana de influência das atividades portuária e retro-portuária, analisamos através de manchas de influência territorial. A delimitação da área de influência das atividades portuárias no município de Vila Velha, para efeito desta pesquisa, obedeceu não apenas ao critério do impacto urbano produzido pela circulação rodoviária e ferroviária, cujo traçado coincide com o trânsito local, como também pelos impactos ambientais produzidos por tal interface, na malha urbana.

Embora as influências da atividade portuária sejam bastante impactáveis sobre seu entorno imediato e adjacente, conforme será descrito abaixo, nem todo o município é submetido à sua influência física. É necessário, portanto, que se proceda a um recorte espacial intra-urbano do município. Nesse sentido, a abrangência da análise foi delimitada em três grandes áreas, conforme mapa abaixo:

Foto 18 – Delimitações das áreas portuária/retroportuária, influência direta e influência indireta.



Fonte : Elaborado pelo autor, dados PMVV

1) As instalações portuárias (propriamente ditas) e retro-portuárias

Trata-se das instalações portuárias propriamente ditas, composta pelos berços de atracação, bem como das retro-áreas, compostas por pátios de carga e descarga, locais de armazenagem - silos para granéis sólidos ou líquidos, bem como espaços para estocagem de contêineres, além das instalações alfandegadas. Nessas retro-áreas estão localizadas as estruturas de apoio à multimodalidade marítima/ferroviária, ou seja, edificações e equipamentos que permitem a transferência da carga das embarcações para os vagões (geralmente, minério de ferro e ferro gusa).

2) Região de influência direta da atividade portuária

Trata-se da região adjacente as áreas portuária e retro-portuária, formada por áreas atravessadas pela linha férrea, Rodovia Capuaba, alguns trechos da Estrada Jerônimo Monteiro, primeiro vetor leste-oeste do município, bem como, alguns trechos da Rodovia Carlos Lindenberg, principal vetor atual de acesso leste-oeste do município.

Os novos terminais retro-portuários, que até há pouco tempo buscavam áreas próximas à ferrovia, passaram a demandar áreas próximas ao porto, aumentando demasiadamente o número de veículos que acessam ao porto. É importante ressaltar que se tratam de cargas de grande peso, contêineres e pedras ornamentais e que, portanto, necessitariam de vias adequadas. (ORIENTA, 2004)

Tem crescido exponencialmente o tráfego de veículos rodoviários que acessam os portos em Vila Velha, face ao aumento e diversidade de mercadorias manuseadas, principalmente contêineres, e pedras ornamentais. O transporte ferroviário, vem perdendo a sua primazia devido às dificuldades operacionais nas áreas portuárias e à diversidade de origens e destinos das cargas, situadas em regiões não contempladas com esse modal ou com forte concorrência do rodoviário. (ORIENTA, 2004, P.43)

A Rodovia Capuaba, embora tenha sido construída com largura e dimensões características de “Rodovia”, atualmente, em alguns trechos, possui largura de via

arterial intra-municipal, repleta de ocupações irregulares (edificações em desrespeito com os afastamentos legais, bem como com a faixa *non aedificanti*, de 15 m do eixo da via, conforme previsto na Lei Federal 6766, Lei de Parcelamento do Solo).

Na ausência de pátio de estacionamento de veículos na retro-área, não raro, os caminhões que aguardam embarque e desembarque de cargas dos berços de Vila Velha, são estacionados na Rodovia Capuaba, bem como nas vias locais adjacentes, prejudicando em muito a circulação nos bairros adjacentes ao Porto.

Conforme mencionado (capítulo 4), o modal ferroviário em Vila Velha está representado pelas linhas ferroviárias da EFVM – Estrada de Ferro Vitória a Minas e pela FCA – Ferrovia Centro-Atlântica, pertencentes à CVRD. Ambas as linhas acessam a região portuária do município, nos cais de Capuaba, Eumenes Guimarães, Paul e TGL, interligando o município de Vila Velha ao de Cariacica, margeando a Baía de Vitória até o bairro de São Torquato. Nesse trajeto, as influências diretas relacionadas à poluição ambiental nos bairros adjacentes são ainda mais significativas que a interface viária com o trânsito local.

O trecho da Rodovia Carlos Lindenberg que vai da 2ª ponte ao bairro da Glória também pode ser considerado com zona de influência direta, por dois fatores básicos: a confluência entre as Rodovias Darly Santos, Capuaba e Lindenberg, zona de trânsito pesado mais nevrálgica do município, e a localização, nesse trecho, de diversas empresas do segmento logístico, o que torna o trânsito local bastante comprometido.

3) Região de influência indireta da atividade portuária:

Atualmente, a Rodovia Darly Santos (salvo em sua confluência com a Rodovia Carlos Lindenberg), ainda pode ser considerada área de influência indireta da atividade portuária, muito embora exista grande tendência de localização e expansão de empresas do ramo logístico.

As obras de duplicação de parte da Rodovia e sua interligação com às BR-101 e 262, pelo município de Cariacica, no âmbito do projeto Transcol III, confirmam

tal tendência, devendo alterar a situação da área, bem como dos 16 bairros que serão cortados por essa nova alternativa viária.

É importante salientar que o Projeto Transcol III objetiva o equacionamento do trânsito metropolitano de passageiros. A tentativa do Governo Estadual em unificar objetivos de circulação de passageiros com a circulação de cargas poderá se tornar desastrosa, visto que ambas atividades são extremamente conflitantes.

A proposta do Plano Estratégico Municipal - Agenda XXI vislumbra a execução da ES-447, como alternativa de escoamento de cargas portuárias, cujo traçado, portanto, atingiria o menor número possível de bairros. Sendo assim, opõe-se aos propósitos do traçado proposto pelo Transcol III, cujo objetivo principal é a circulação do transporte coletivo em um maior número possível de bairros.

5.5. O PATRIMÔNIO AMBIENTAL, PAISAGÍSTICO, HISTÓRICO E CULTURAL DA REGIÃO PORTUÁRIA DE VILA VELHA.

Para a delimitação da área de impacto ambiental das atividades portuárias e retro-portuárias seria necessário um recorte meso-regional, uma vez que extrapolam o município de Vila Velha. Vale recordar que a região portuária de Vila Velha está situada em frente à região portuária de Vitória, sendo confrontadas pela Baía de Vitória. Assim sendo, os impactos ambientais produzidos no entorno, sem dúvida alguma, alcançam também o município vizinho, principalmente, aqueles ocorridos no ecossistema marinho da Baía.

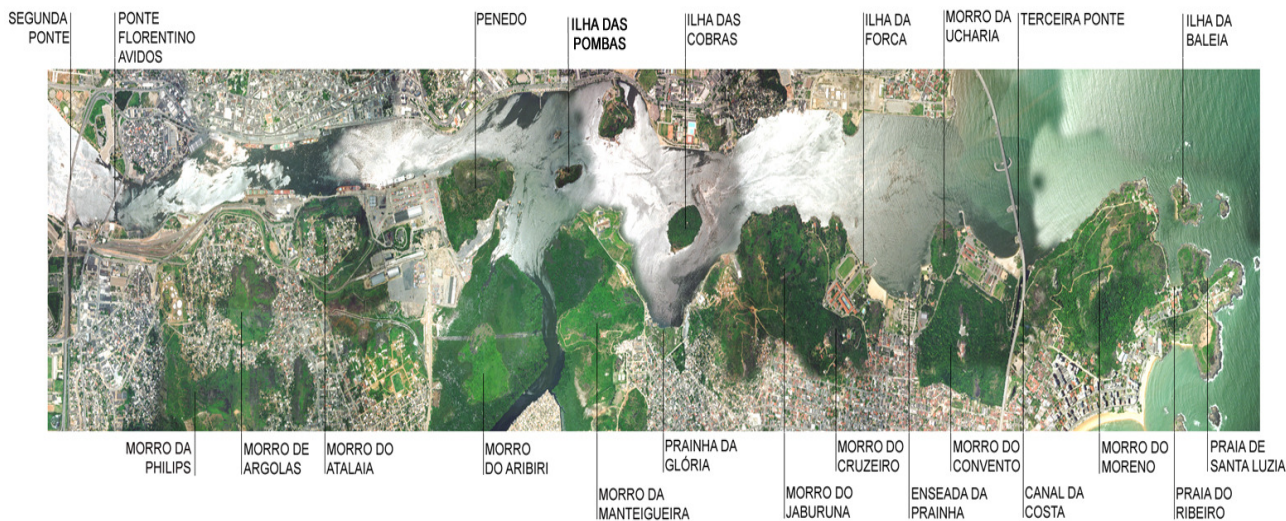
A região portuária de Vila Velha é uma região extremamente sensível do ponto de vista ambiental. Vizinha ao Manguezal do Estuário do Rio Aribiri, está localizada próxima a unidades de conservação - Parque da Manteigueira, o Morro do Jaburuna – bem como de regiões consideradas patrimônios paisagísticos, como o Morro do Penedo, conforme mapa acima. A Baía de Vitória é bastante comprometida ambientalmente por despejos dos rios que conduzem parte dos despejos pluviais e sanitários dos municípios de Vitória, Vila Velha e Cariacica.

Foto 19– Rio Aribiri e Manguezal. À direita, invasões de casas no leito do rio.



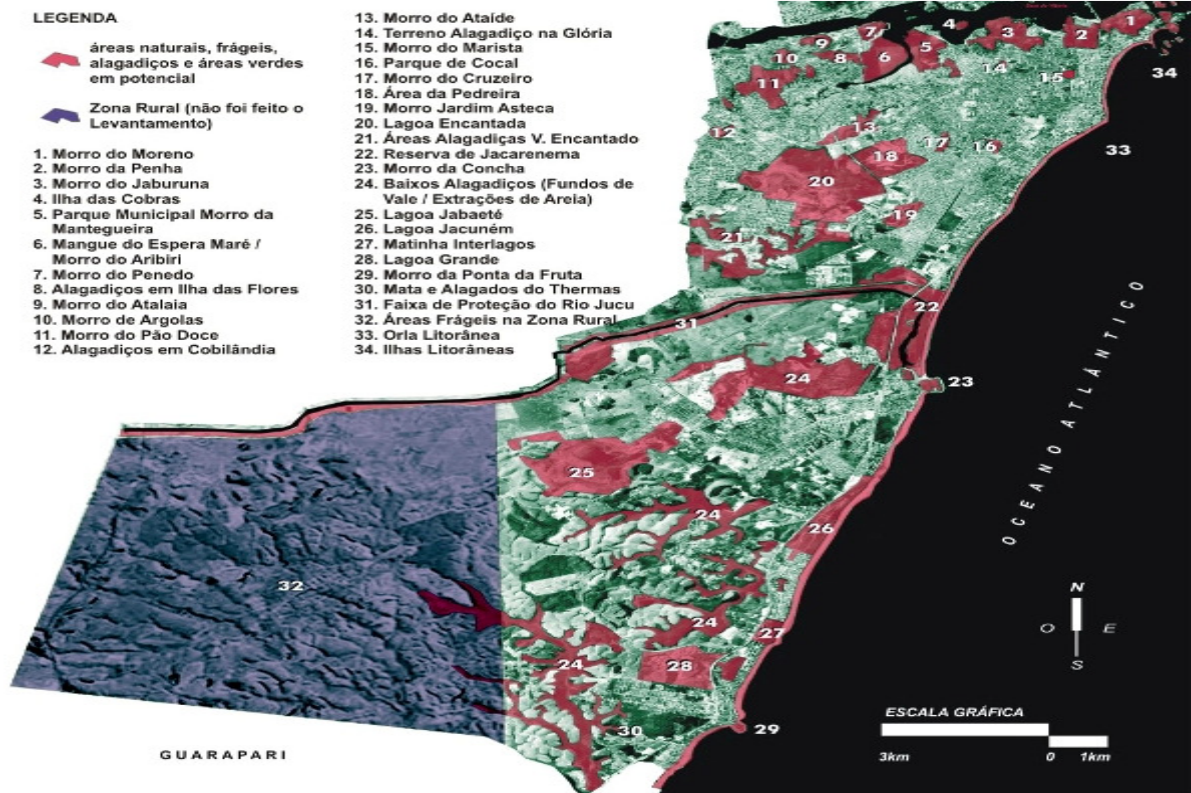
Fonte: CODESA

Foto 20 - Elementos naturais que conformam a margem sul da Baía da Vitória



Fonte: AVIDEPA

Mapa 2 - Áreas frágeis do município de Vila Velha



Fonte : Agenda XXI

A atividade portuária é, por sua natureza, uma atividade que produz impactos ambientais ao entorno. Trata-se de uma atividade poluidora, não apenas potencialmente, se considerarmos os riscos de vazamento, como também efetivamente, quando se consideram as atividades de transferências de cargas entre os modais de transportes. Nesse último caso, a poluição sonora e atmosférica é latente, principalmente para os bairros lindeiros.

Ademais, os novos empreendimentos que começam a se instalar na região possuem projetos avançados que prevêm, inclusive, a construção de aterros e enrocamentos na Baía. Vale lembrar que tais construções trazem o risco de maior assoreamento da Baía, o que diminui ainda mais a capacidade do calado atual, além da possibilitar a alteração das correntes marítimas e, conseqüentemente da carta náutica da região. Tais projetos ainda estão em tramitação no IEMA – Instituto Estadual de Meio Ambiente, órgão de licenciamento ambiental do Estado do

Espírito. Porém, seria extremamente importante que compusessem um projeto integrado de dragagens das zonas costeiras e portuárias.⁵⁵

A localização dos portos, que frequentemente ocupam uma posição geográfica e econômica de destaque em estuários e noutras áreas que interessa preservar, tem colocado desde há alguma tempo alguns problemas a nível dos respectivos ambientes costeiros e da gestão do litoral. É do conhecimento público que a maior parte das intervenções de dragagem no litoral são efetuadas nas zonas portuárias. (Paixão, 2000, p.5)

A vasta legislação ambiental atual prevê, para a licença de instalação de atividades portuária, a elaboração e aprovação do EIA/RIMA (Estudos de Impacto Ambiental e respectivo relatório). Sendo atividades de competência legislativa federal, o licenciamento que deveria ser realizado pelo IBAMA, tem sido delegado ao órgão Estadual de Meio Ambiente, a SEAMA.

A região portuária de Vila Velha, embora não tenha sido exatamente o *locus* da colonização da região, está inserida no conjunto paisagístico da Baía de Vitória, onde se encontram vários objetos naturais (praias, enseadas, acidentes geográficos) ou artificiais (edificações), constituintes de uma belíssima região. Alguns imóveis, ali localizados, embora nem todos com características arquitetônicas representativas, atestam os momentos históricos que assistiram.

Vários desses objetos naturais de interesse ambiental e paisagístico foram reconhecidos por Lei e atualmente constituem Unidades de Conservação, entre eles: o Parque Municipal Morro da Manteigueira ou Parque Ecológico Espera Maré (1993), constituindo um importante ecossistema de proteção à Mata Atlântica; e o Parque Ecológico Morro do Penedo (1984), onde se localiza imponente pedra granítica de 136 metros de altura. Também dignas de nota são as áreas de Preservação Permanente do Morro de Jaburuna (1988), do Morro do Moreno e do Morro do Convento, principal cartão postal do estado.

A Prainha de Vila Velha, situada entre o Morro do Jaburuna e o morro do Convento, possui interesse histórico, já que se constitui no *locus* da colonização do estado do Espírito Santo.

⁵⁵ A Universidade de Coimbra, em outubro de 2000, empreendeu Seminário Eurocoast, com o tema « Perspectivas de Gestão Integrada de ambientes Costeiros ». Atualmente, o tema continua sendo debatido na comunidade académica europeia.

Quanto às edificações, vale citar, o Museu Vale do Rio Doce, pertencente à CVRD, situado na antiga Estação Ferroviária Pedro Nolasco (1927). A Estação Ferroviária Leopoldina, também pertencente à CVRD, cuja edificação abandonada encontra-se em processo de negociação com a Prefeitura Municipal, visando a implantação de um Centro Cultural e Artístico. A Antiga linha férrea, circundando o Morro do Atalaia, utilizada para a descarga dos vagões com minério de ferro, que embora se encontre interrompida e desativada, pode vir a se tornar uma alternativa turística, para passeios margeando a Baía de Vitória.

O Forte São Francisco Xavier da Barra, primeira fortificação construída no Estado, atualmente abrigando o 38º Batalhão de Infantaria. O Farol de Santa Luzia (1871), na extremidade da Praia da Costa, ao lado do Morro do Moreno. E, finalmente, o Convento da Penha (1560), mais importante patrimônio religioso e principal cartão postal do Estado.

Em uma atitude inédita para o município, a Prefeitura contratou uma consultoria em Patrimônio Histórico e Cultural, que vem desenvolvendo um trabalho de diagnóstico, inventariando os principais objetos passíveis de proteção e agrupando-os em 7 (sete) ADES's – Áreas de Diretrizes Especiais, sendo que a ADE 01 é constituída pela área litorânea que margeia a Baía de Vitória, limitada à oeste pelo Morro do Penedo e a leste pela Praia do Ribeiro e, portanto, com interface com a área portuária do município, Trata-se de uma área constituída pelos principais bens culturais do municípios, sejam eles urbanos, geográficos e ambientais.

Foto 21 - Ramal ferroviário sem uso que contorna o Morro do Atalaia.



Fonte: AVIDEPA

5.6. A INTERFACE ENTRE OS USOS RESIDENCIAL / COMERCIAL X INDUSTRIAL / PORTUÁRIO

As sociedades, capitalistas ou não, caracterizam-se atualmente, por desenvolverem uma economia cujo dinamismo assenta-se em atividades urbanas e industriais, uma economia que podemos chamar de urbana-industrial. Mesmo as atividades rurais, acabam sendo determinadas por processos gerados nos centros urbanos. Assim as cidades passam cada vez mais a ser o “locus” do desenvolvimento social. (Rolim, 1982, p.5)

Vila Velha não é uma exceção, nesse aspecto, muito embora possua uma característica peculiar, distinguindo-a de várias cidades portuárias brasileiras. O *locus* inicial de sua colonização ou mesmo de sua urbanização não coincide com a região portuária. Este fato ocasiona uma situação espacial bastante diversa da maior parte das cidades litorâneas brasileiras, e mesmo da cidade de Vitória, onde o *locus* inicial da urbanização guarda todos os aspectos de implantação no sítio portuário.

Em Vila Velha, a região da Prainha, sítio histórico da colonização da Capitania do Espírito Santo e do início da urbanização, encontra-se próxima à entrada da Baía de Vitória, sendo que a região efetivamente portuária, bem como todo o aparato logístico que constitui sua área retro-portuária, se desenvolveu em frente ao Porto de Vitória, a oeste do *locus* inicial, nas proximidades da Ilha do Príncipe.

A ocupação da área portuária de Vila Velha deu-se de forma orgânica (sem planejamento prévio), com predominância das edificações de usos residenciais e comerciais locais, adequando-se da melhor forma possível à região acidentada. Bairros tipicamente residenciais se desenvolveram junto às atividades portuárias, de forma que empresas relacionadas a essas atividades foram levadas a se adaptarem à ocupação pré-existente.

Porém, com o aumento da atividade portuária do Porto de Vitória, especialmente a partir da segunda metade da década de 90, o território portuário e retro-portuário de Vila Velha, onde circulam mais de 80% das mercadorias comercializadas no Porto de Vitória, vem demandando alterações espaciais, não apenas nas questões relacionadas à mobilidade/circulação de mercadorias e cargas,

como também, nos usos das edificações existentes. Os usos residencial e comercial local (ou de bairro) vêm sendo gradativamente substituídos pelos usos logísticos (transportes, aluguel de contêineres), armazenagem, estocagem ou institucionais (escritórios de comércio exterior).

Várias empresas desses ramos têm realizado consulta prévia ao Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente para instalação de suas atividades em imóveis originalmente residenciais. A aprovação é concedida a maior parte dos requerentes, já que o Conselho entende como sendo primordial para o município, o apoio a tais atividades econômicas. Porém, existe ausência de rigor quanto à existência ou não de pátios de estacionamento de veículos de carga, o que vem prejudicando ainda mais o trânsito nas proximidades do Porto, devido ao freqüente estacionamento de veículos pesados nas vias de acesso.

Também buscando induzir a ocupação de natureza econômica portuária, o poder público instituiu o Decreto Municipal No 132/04, que declara como “Área de Interesse Portuário e Retro-portuário”, duas regiões do município, as ZIR’s (Zonas de Interesse Retro-portuário). Tais regiões não coincidem com a área delimitada por esta pesquisa (sub-capítulo 5.4), e sim, com o entorno das principais vias de acesso - Estrada de Capuaba e Rodovia Darly Santos - bem como, alguns vazios urbanos, próximos à Rodovia Darly Santos, não tão próximos à área nevrálgica do Porto, onde se pretende incentivar a implementação de um nova área retro-portuária.

A seguir, os objetivos principais do Decreto, de acordo com o disposto no artigo 2º:

A criação e a implantação da área Retroportuária do Município de Vila Velha tem os seguintes objetivos principais:

- I. O ordenamento da ocupação e a promoção do desenvolvimento urbano na região;
- II. O incentivo à implantação de usos relacionados às atividades portuárias e retroportuárias;
- III. a implementação de Projetos Integrados de Interesse Social, nas áreas ocupadas com finalidade habitacional, desenvolvidos com parceria entre a iniciativa privada, o poder público e a sociedade civil;

IV. a ampliação, melhoria e requalificação dos eixos viários existentes e a implementação de novas vias necessárias à melhor estruturação e desenvolvimento das atividades portuárias e retroportuárias;

V. a implementação do Plano Estratégico de desenvolvimento de Vila Velha definido pela Agenda XXI no que se refere ao fortalecimento da vocação portuária do município;

VI. A responsabilidade compartilhada entre o poder público, a iniciativa privada e a sociedade civil organizada para implementação de mecanismos institucionais e o estabelecimento de pactos visando a fiscalização e garantia de uso das áreas, conforme estabelecido neste decreto. (Vila Velha, 2004)

Embora a municipalidade entenda que naquelas áreas ainda é possível estimular uma ocupação voltada à atividade retro-portuária, não apresenta, no Decreto acima, nenhuma vantagem para implantação de empresas, utilizando os mesmos padrões de tramitação de processos de licenciamento municipal, bem como os mesmos modelos de assentamentos já praticados em outras áreas municipais. Na verdade, em seu âmago, apenas busca a indução da atividade portuária, em detrimento do uso residencial e do comercial de pequeno porte.

Nesse momento, é importante uma reflexão a respeito dos aspectos sociais inerentes ao processo de substituição de usos residenciais, bem como, ao de prioridade absoluta para as atividades ligadas à atividade portuária. A abstração da população local pode causar medidas políticas administrativas balizadas em decisões técnicas e unilaterais.

São necessárias propostas de soluções articuladas para que seja possível a convivência entre os diversos usos na região portuária e retro-portuária, tendo como limite a possibilidade de convivência entre os mesmos. A miscigenação de usos proporciona o dinamismo no meio urbano e tem sido o antígeno utilizado nas áreas submetidas a esvaziamentos, principalmente nos centros históricos das cidades mais antigas.

Uma área intra-urbana onde se observa usos exclusivamente portuários ou retro-portuários pode ser objeto de esvaziamentos em determinados períodos do dia, causando as mesmas conseqüências largamente observadas nos centros

históricos. Na verdade, as causas são as mesmas, na medida em que a segregação de usos, influência do funcionalismo modernista, comprovadamente produz o esvaziamento urbano. Ademais, são possíveis soluções viárias que diminuam o impacto do trânsito pesado no tecido urbano.

A tentativa de construção de um espaço socialmente justo requer a participação da comunidade local nas decisões tomadas a respeito do espaço em que habitam. Mesmo com todas as críticas atuais às metodologias dos processos democráticos ou participativos efetuados no Brasil, são válidos os esforços no sentido de adequá-los ao máximo a realidade local. É primordial, portanto, que a população esteja de acordo com o projeto econômico do governo local, quando a intenção é impactar de forma radical sua territorialidade.

A intenção do governo municipal, expresso pelo planejamento estratégico, “Agenda XXI”⁵⁶ é bastante clara quando prevê a adequação do espaço urbano às atividades portuária e retro-portuária, cujos tentáculos atingem em cheio o território. A proposta da criação da “Vila Portuária e de Serviços”, vislumbra como cenário desejável para o município, “a ampliação do centro de serviços e intercâmbio com o comércio exterior, com ênfase na área de logística e de cargas especializadas, consolidando-o como centro portuário de referência metropolitano, estadual e nacional” (VILA VELHA, 2004, p. 111).

Dentre as principais estratégias traçadas no documento para atingir o cenário, destacam-se:

- Estabelecer regulamentações que harmonizem a expansão portuária e retro-portuária com a qualidade de vida, minimizando o fluxo de transporte no interior dos bairros e o impacto no meio ambiente;
- Adotar a visão de projeto multi-setorial integrado para intervenção nas áreas do entorno e faixas ocupadas, compartilhando os custos com a iniciativa privada;

⁵⁶ O Plano Estratégico do Município de Vila Velha denominado Agenda XXI, contou com ampla participação da população, através de seminários temáticos, reuniões públicas e fóruns municipais

Portanto, as estratégias previstas e as adotadas “de fato” talvez sejam conflitantes. A opção do executivo municipal por uma estratégia de restrição de usos nestas áreas, deve ser acompanhada de forma sistemática, no sentido de minimizar as conseqüências urbanas e sociais.

Há que se ressaltar ainda, os impactos negativos que as atividades relacionadas ao petróleo podem causar ao território municipal, principalmente no que se refere aos aspectos urbanos e ambientais. Embora existam prognósticos financeiros positivos, deve-se ponderar quanto aos impactos negativos que o advento dessa atividade pode vir a causar. Monié (2003), assim relata as características da atividade petrolífera, referindo-se ao caso de Campos de Goitacazes :

O crescimento das atividades petrolíferas evidencia, então, alguns desafios postos pelo desenvolvimento de um setor industrial intensivo em capital, altamente impactante sobre o meio ambiente e em termos de organização do espaço. Estamos em presença de uma indústria cujos atores organizam o espaço de modo extremamente seletivo e extrovertido. As áreas produtoras funcionam O crescimento das atividades petrolíferas evidencia, então, alguns desafios postos freqüentemente como simples « campos de fluxos », que articulam nós de uma sofisticada rede de plataformas, unidades industriais, porots, heliportos, dutos, aeroportos, estações de processamento, etc. (Monié, 2003, p.257)

6. PROJETOS FÍSICOS - ECONÔMICOS E INCENTIVOS FISCAIS E NÃO FISCAIS PARA A ÁREA PORTUÁRIA E RETROPORTUÁRIA DE VILA VELHA: INICIATIVAS PÚBLICA E PRIVADA

Relatar a respeito de investimentos e projetos de desenvolvimento nas regiões portuária e retro-portuária de Vila Velha é uma tarefa indissociável do relato da atividade petrolífera, visto que a maioria dos projetos previstos atualmente naquela região, utiliza como preceitos o aumento da atividade portuária, conseqüência do início das atividades de prospecção e extração de petróleo na plataforma continental do Espírito Santo.

Desde finais da década de 90, quando foi descoberta a bacia petrolífera no mar territorial do Espírito Santo, o ciclo de desenvolvimento desta atividade econômica passou a ser mais profundamente estudado, informado e conhecido pelos interessados e pelo público em geral.

Em 1997, o Brasil passou a integrar o grupo dos países cuja produção de barris de petróleo/dia superava a marca de um milhão. Nesse mesmo ano, o governo federal regulamentou a atividade de exploração petrolífera pela iniciativa privada, criando a ANP – Agência Nacional do Petróleo com a finalidade de regular, contratar e fiscalizar as atividades do setor.

A Petrobrás, embora tenha perdido o monopólio sobre a exploração do petróleo no Brasil, continuou a quebrar recordes, não apenas de produção, como também em tecnologia, mantendo-se como a maior especialista mundial em tecnologia de exploração de petróleo em águas profundas.

No Espírito Santo, o petróleo foi descoberto na década de 60, no município de São Mateus, ao norte do Estado. Até 2000, a produção ainda era modesta: 10,5 mil barris/dia, equivalendo a apenas 1% na produção nacional da época (1 milhão de barris) (Brasil, 2005). Até então, o petróleo extraído no Estado era originário quase totalmente de poços em terra, concentrado em 4 (quatro) municípios do norte do estado: São Mateus, Conceição da Barra, Jaguaré e Linhares.

As grandes descobertas de petróleo no mar capixaba resultaram em sua repartição pela ANP, entre oito grandes companhias participantes do processo licitatório: a Petrobrás e 6 (seis) multinacionais - Shell, Esso, Texaco, Ágil, YPF e Unocal. Essas empresas possuem prazo para a descoberta e exploração de petróleo nos lotes que lhe foram designados e, por isso, no início desta década, a Petrobrás, cujo prazo é menor, já havia iniciado suas explorações.

Atualmente, a atividade petrolífera ainda se encontra em fase de prospecção e, portanto, o volume de recursos aplicado ainda é pequeno, embora já venha demandando atividades correlatas e impactáveis para Estado. É importante salientar que as prospecções de petróleo e gás natural em águas profundas na Costa Capixaba já ultrapassam da marca dos 1.2 bilhão de barris e 21 bilhões de m³, respectivamente (Brasil, 2005).

Entre 2005/2010, quando deverá ser iniciada a fase de exploração, espera-se que os investimentos no mar capixaba girem em torno de US \$ 1,4 bilhões por ano. Tais investimentos gerarão um crescimento econômico de aproximadamente 6% a.a, valor semelhante ao desempenho da época de ouro da economia regional, resultante da implantação dos grandes projetos industriais: CST, CVRD, Aracruz Celulose e Samarco. Dessa forma, espera-se um novo ciclo de desenvolvimento econômico para o Estado. (ESPÍRITO SANTO, 2005)

O economista e professor Ignacy Sachs (Diretor e professor do Centro de Pesquisas sobre o Brasil Contemporâneo da Escola de Altos Estudos em Ciências Sociais da França) em visita ao Espírito Santo a convite do Sebrae, salientou a respeito da necessidade de ordenamento das atividades econômicas no litoral capixaba, baseado em um conceito denominado "Cinco P": petróleo, portos, praia (turismo), pesca e piscicultura. Ele reiterou que a atividade petrolífera no território

capixaba deverá vir acompanhada de planejamento, sob pena de o uso dos recursos provenientes dos royalties e os investimentos realizados não serem bem aproveitados e não se traduzirem em melhorias substanciais de qualidade de vida para a população, como vem ocorrendo em outras regiões brasileiras.

“O primo pobre ganhou um bilhete na loteria, que é o petróleo. Ele vai gerar uma renda alta durante um espaço de tempo de 20 a 30 anos. É preciso saber como usar esses recursos para alavancar uma estratégia de desenvolvimento que resista ao esgotamento dessa fonte de recursos não-renováveis. Acho que o primo pobre tem tudo para virar o tio rico.” (A Gazeta, 27/06/04, p. 12)

Nesse contexto, o Estado do Espírito Santo deverá sediar bases de apoio das empresas exploradoras, entre elas a própria Petrobrás⁵⁷. O que explica a intensificação na busca por localizações de áreas adequadas para a implantação de bases de apoio às operações off-shore e on-shore, além da necessidade de adequações portuárias e retroportuárias. Além de ações de caráter físico, há a necessidade do incremento de ações de cunho social⁵⁸, como o aperfeiçoamento da mão-de-obra especializada no setor petrolífero.⁵⁹ O município de Vila Velha faz parte do rol dos municípios candidatos.

Como a Petrobrás é a maior companhia no setor de pesquisa de petróleo no ES, e justamente ela ainda não se definiu por nenhuma das alternativas oferecidas, existe uma perspectiva real de que o grande Terminal de supply boat poderá localizar-se fora do município face às necessidades requeridas pela atividade (Orienta, 2004, p. 39)

Ademais, as empresas multinacionais que possuem concessões no mar territorial do Estado, têm interesse em bases na Baía de Vitória, considerando a distância reduzida de navegação para os “supply boats”, até as plataformas de perfuração, quando comparadas com as distâncias às bases equivalentes localizadas no Rio de Janeiro. Desta forma, calcula-se uma sensível redução nos

⁵⁷ O governo municipal já se encontra em negociações junto à Petrobrás no sentido de atrair sua base portuária. Embora tenham sido informadas as características territoriais buscadas pela empresa, ainda não existe definição do município em que a mesma deverá se instalar. Segundo entrevista ao jornal A Gazeta (15/06/05), a empresa possui algumas opções: portos da RMGV, Barra do Riacho, Itapemirim e Anchieta)

⁵⁸ As ações municipais nesse sentido deverão observar os impactos negativos físicos- sociais ocorridos em municípios escolhidos como sede de apoio para operações relacionadas à atividade petrolífera, como o caso de Macaé (RJ).

⁵⁹ É importante salientar que os arranjos produtivos locais existentes não devem ser preteridos em favor dos arranjos advindos da atividade petrolífera

custos operacionais, além da oferta de melhor infra estrutura portuária, com vantagens logísticas.

Torna-se de extrema importância, portanto, a estruturação da região portuária e retro-portuária de Vila Velha, a fim de que possa oferecer as empresas exploradoras de petróleo, serviços com qualidade e com competitividade. Ademais, face à saturação empresarial na região da Bacia de Campos, é possível que as empresas instaladas no centro-sul capixaba possam atender ao mercado do norte fluminense.

6.1. A INICIATIVA PRIVADA

Ao analisar os projetos econômicos da iniciativa privada no município de Vila Velha é imprescindível que se considere o papel do poder público como indutor. As ações voltadas para atração do capital privado devem ser acompanhadas do incremento institucional do município, bem como, da análise positiva dos critérios de governabilidade municipal. Ou seja, não bastam os incentivos financeiros, mas a credibilidade político institucional do município.

Por questões de natureza física, as empresas de capital privado voltadas para atividade petrolífera, vêm procurando as margens da Baía de Vitória, localizadas no município de Vila Velha para instalarem seus portos especializados, uma vez que a ocupação urbana às margens do município de Vitória não apresenta grandes possibilidades. Algumas delas já se encontram em fase de análise e aprovação de projetos, junto aos órgãos estaduais e municipais competentes.

“Em função da exploração de petróleo no Litoral Sul, verifica-se a implantação de instalações especializadas nos terminais Peiú e da Cia Portuária de Vila Velha – CPVV – para atendimento de supply boat e operação de manutenção de plataforma de exploração em águas profundas, arrendamento de área para expansão de armazenagem da Flexibrás e dinamização do setor hoteleiro.” (VILA VELHA, 2004, p. 43)

A descrição dos empreendimentos abaixo foi obtida através de pesquisa na Prefeitura Municipal de Vila Velha.

Nova Holanda Terminais Portuários: Trata-se da construção de um terminal privado em localidade denominada Porto do Soares, na enseada do Morro do Jaburuna (Praia da Glória). A área é de aproximadamente 149 000 m², como atividade principal estão previstas às de apoio à atividade de supply boat. O empreendimento encontra-se em análise pelo IEMA, Instituto Estadual de Meio Ambiente.

Cotia Trading SA / Pirelli: Trata-se de terminal privado situado às margens do canal do Porto de Vitória, nas proximidades da ponte Florentino Avidos (Cinco Pontes), entre a Fábrica de Gelo/Terminal de Pesca Viola Mayo e os antigos dolphins de atracamento da Frannel. Sua atividade principal é a fabricação de cabos umbilicais⁶⁰.

A Área do empreendimento é de aproximadamente 31.000m², compreendendo terreno existente de 9.040m², em terra firme e o restante que será alcançado após aterro de uma reentrância do Canal de Vitória. A unidade industrial deverá ocupar 14.000m², implicando na transferência deste segmento produtivo da Fábrica da Pirelli em Santo André/SP. Os cabos serão montados nesta fábrica e armazenados, em bobinas, no lado oposto da Baía, em Vitória no pátio da Petrobrás. O transporte será realizado por barcaça denominada “cábrea”, que já atua na transferência dos produtos da Flexibrás, outra fábrica de cabos localizada nos berços de Vitória.

As obras foram iniciadas em maio de 2005, após intensas negociações com o Governo do Estado, proprietária da área em questão.

Nisibra - Cia Brasileira de Supply Bases S/A: Trata-se de terminal privado com localização prevista no Porto do Soares, na enseada do Morro de Jaburuna (Praia da Glória), cuja atividade principal será o apoio à atividade de supply boat. Em área de aproximadamente 180 000 m², constituída por 2 cais de atracação com

⁶⁰ Cabo umbilical é um conjunto formado por cabos elétricos e mangueiras hidráulicas sustentadas por uma estrutura metálica e envolvidos por uma cobertura de polietileno de alto desempenho. São nove mangueiras de alta pressão – sendo sete delas com funções distintas e duas reservas - e outras três desenvolvidas especialmente para o transporte de produtos químicos. Os cabos elétricos são utilizados para a transmissão de sinais, para o controle de informações vitais para o sucesso e a segurança do trabalho de extração de petróleo, como temperatura e pressão, entre outras.

aproximadamente 420m e profundidade de 12m, 3 berços de atracação com cerca de 210m e profundidade de 8m, conta também com heliporto, tanques para armazenamento de diversos líquidos e depósitos em geral.

A área da Prainha da Glória, além de abrigar os projetos das instalações da Nova Holanda e da Nisibra, vem sendo cogitada como um dos locais apropriados para receber as instalações portuárias da Petrobrás, caso o município seja escolhido para abrigá-las. Ocorre, porém, que suas possibilidades de acesso são precárias, bem como suas ligações viárias com o complexo portuário.

A municipalidade não possui recursos financeiros que permitam a viabilização de tais acessos. Uma das alternativas que vêm sendo analisadas pelo poder público é a implementação de instrumentos de desenvolvimento urbano previstos no Estatuto da Cidade, entre eles as operações urbanas consorciadas, entre a iniciativa privada e o poder público. O município de Vila Velha está passando pela revisão do atual Plano Diretor e deverá regulamentar, naquela Lei, a utilização dos instrumentos contidos no Estatuto.

6.2. O PODER PÚBLICO

6.2.1. O PODER PÚBLICO FEDERAL

O Governo Federal vem investindo em melhorias físicas nos maiores portos brasileiros, dentre eles o Porto de Vitória. No primeiro semestre de 2005, deverão ser iniciadas as licitações para dragagem do canal da Baía de Vitória, que permitirá a navegabilidade de maiores calados. A estimativa do valor das obras que inicialmente era de R\$ 2 milhões, já foram corrigidos para R\$ 4 milhões, já que se comprovou a necessidade de um volume maior de dragagem. (CODESA, 2005)

O sistema de segurança do Porto também deverá ser reforçado para atender as normas do ISPS CODE – Código Internacional de Segurança de Navios e Instalações Portuárias, legislação elaborada após os atentados de 11 de setembro.

Deverão ser realizadas melhorias no sistema de informatização, bem como na iluminação e na sinalização portuárias. Tais ações permitirão, entre outros, a atracação de embarcações no período noturno, ocasionando a diminuição nos custos das agências e aumento no volume de circulação de cargas.

Ainda quanto à infra-estrutura portuária em geral, o Governo Federal deverá investir R\$ 5,8 milhões no Porto de Vitória, especificamente nos acessos rodoviários intra-urbanos, localizados no município de Vila Velha, como forma de minimizar os gargalos físicos à atividade portuária. O projeto prevê a construção de um retropátio, para estacionamento de veículos de carga, bem como o alargamento da Avenida Capuaba, acesso às instalações portuárias em Vila Velha.

Os problemas de interseção entre fluxos de cargas (veículos pesados) e a malha urbana, mencionados em capítulos anteriores, e a necessidade de prolongamento das vias férreas constituem objetos de estudos do Governo Federal e Estadual, uma vez que se traduzem em inibidores do incremento das atividades portuárias capixabas, prejudicando o desenvolvimento regional. Dada a ausência de áreas públicas municipais nas proximidades do porto, a municipalidade tem analisado a possibilidade de utilização de instrumentos compulsórios de planejamento contidos no Estatuto das Cidades.

A Ferrovia Litorânea, cuja maior parte da carga transportada deverá ser de origem florestal, ainda se encontra em fase de estudos pelo Governo Federal e deverá ligar o Porto de Barra do Riacho (ES) a Taquari (BA).

Recentemente, a SAMARCO Mineração S/A, empresa localizada ao sul do Estado, no município de Anchieta, apresentou ao governo do Estado um projeto de linha férrea alternativa ao traçado inicialmente proposto para a denominada “Ferrovia Litorânea” que passaria a cortar o município de Vila Velha no sentido norte-sul, paralelamente a rodovia BR 101. (ORIENTA, 2003)

Esse novo traçado, numa primeira etapa direciona trecho da ferrovia para a interligação do porto de Ubú às linhas da CVRD em Cariacica. Numa segunda etapa é prevista a conclusão da ligação Ubú - Cachoeiro do Itapemirim, possibilitando o trajeto Vitória - Rio de Janeiro em linha, com melhor traçado em planta e perfil. Esse trecho ferroviário passa a ser de grande

importância para o município, pois cria um “corredor logístico” na parte oeste do mesmo, tornando a região propícia para receber empreendimentos de maior porte e que necessitem movimentar grandes volumes de mercadorias. (ORIENTA, 2004, p. 14)

Ainda quanto aos aspectos ferroviários, existem estudos para a construção de um ramal ferroviário que permitirá uma nova ligação entre as ferrovias FCA e EFVM, fora da região urbana, já que atualmente ocorre no bairro de São Torquato (CODESA. 2001, volume III)

6.2.2. O PODER PÚBLICO ESTADUAL

Os aspectos físicos também fazem parte da agenda de prioridades do Governo Estadual para o município de Vila Velha. O poder público Estadual também vem se preocupando com a questão do escoamento viário, no município de Vila Velha. O DERTES – Departamento Estadual de Rodovias e Transportes possui projeto de readaptação da malha viária na área retroportuária de Vila Velha, que deverá ser adequado ao investimento do Governo Federal comentado no item anterior.

Algumas alternativas rodoviárias vêm sendo apresentadas pelo Governo do Estado, com o intuito de melhorar o tráfego de cargas no município. A construção da BR-447, por exemplo, acesso direto da Rodovia Darly Santos ao Trevo da Ceasa, confluência das BR`s - 101 e 262⁶¹, no município de Cariacica, articulada com a construção de alças viárias no entroncamento das Rodovias Darly Santos, Carlos Lindenberg e Capuaba, viabilizará o transporte de cargas provenientes ou destinadas à área portuária, minimizando o impacto das atividades de transporte de cargas pesadas pela Rodovia Carlos Lindenberg e bairros adjacentes.

Entretanto, tais alternativas tem sido objeto de críticas, uma vez que, em seu âmago, objetivam menos a reestruturação da circulação de cargas e, conseqüentemente do complexo multi-modal, do que a reestruturação do transporte

⁶¹ A Agenda XXI de Vila Velha, plano estratégico do município, considera a possibilidade da BR 447 em conjunto com as Rodovias Lindenberg, Capuaba e Darly Santos, tornar-se uma alternativa semi-expressa portuária.

coletivo de passageiros naquela região, incluída no Programa Transcol III da CETURB.⁶²Na verdade, o que o Governo Estadual tem procurado é sanar os problemas do transporte de passageiros e de cargas em um único projeto, o que é inviável considerando as especificidades de cada um. Ou seja, enquanto no transporte de passageiros deve-se induzir a circulação dos veículos pelo maior número possível de bairros, no transporte de cargas já ocorre exatamente ao contrário.

No âmbito estadual, em nenhum momento foram analisadas as questões urbanas e sociais envolvidas no transporte de cargas, mesmo aquelas advindas da implantação de acessos, em áreas densamente povoadas, como as da Grande Cobilândia, ou os outros dezesseis bairros por onde estará circulando os ônibus do Programa Transcol III.

Quanto aos incentivos fiscais, o Governo Estadual vem implementando medidas de incentivo às atividades econômicas direta e indiretamente relacionadas ao setor portuário. O BANDES – Banco de Desenvolvimento do Estado do Espírito Santo é o agente e operador do sistema de incentivos fiscais do estado (bem como administrador de repasse de recursos de outras fontes, como o BNDES, FINEP FINAME); FUNDAP – Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias, FUNRES – Fundo de Recuperação Econômica do Espírito Santo, INVEST-ES – Programa de Incentivo ao Investimento no Estado do Espírito Santo e FUNDES – Fundo de Desenvolvimento do Espírito Santo.

O FUNRES é um fundo de fomento ao desenvolvimento do Espírito Santo cujo objetivo é promover o crescimento e a modernização da economia estadual, através do apoio financeiro às empresas que desejam investir na implantação, ampliação e modernização de projetos estabelecidos no estado através de subscrição de debêntures conversíveis em ações.

É composto por recursos advindos das empresas com sede fiscal no Estado, através da dedução de até 5% do ICMS recolhido. O Fundo é administrado pelo GERES – Grupo Executivo para Recuperação do Estado do Espírito Santo, órgão

⁶² O Programa Transcol é uma iniciativa do Estado no sentido de gerir o transporte coletivo metropolitano de passageiros. É gerenciado pela CETURB e atualmente se encontra em sua terceira etapa de implantação

colegiado vinculado ao Ministério da Integração, composto por representantes dos governos Federal e Estadual

O FUNDAP é um mecanismo de incentivos financeiros que visa incrementar as operações de comércio exterior através do sistema portuário capixaba, proporcionando a restituição de uma parcela do IBMS devido na forma de financiamento para ampliação projetos ou na expansão das atividades dos já existentes.

Os beneficiários são as empresas que exercem atividade de comércio exterior, com sede no Espírito Santo. Os financiamentos são de 2/3 do valor do ICMS devido nas importações. As empresas beneficiadas com recursos do FUNDAP ficam obrigadas a investir uma parte dos valores financiados (7%) em projetos próprios ou de terceiros. Tais financiamentos são isentos de correção monetária, com juros de 1% ao ano, carência de até 5 (cinco) anos e prazos de até 20 anos para pagamento.

O INVEST-ES é um programa de incentivo ao investimento que tem por objetivo contribuir para a expansão, modernização e diversificação dos setores produtivos do Espírito Santo, estimulando a realização de investimentos, a renovação tecnológica e o aumento da competitividade estadual, com ênfase na geração de empregos e renda e na redução das desigualdades sociais e regionais.

O FUNDES possui objetivo semelhante aos demais: estimular e apoiar projetos de desenvolvimento do Estado. Os beneficiados são as empresas que implantarem empreendimentos de importância estratégica para a economia estadual, cuja arrecadação possa proporcionar aumento de no mínimo R\$ 100 000 de ICMS ao ano. O prazo de carência pode variar de 5 até 10 anos, com taxa de juros de 3% ao ano, e atualização de 25% da variação anual do INPC.

Enfim, embora o poder público venha implementando medidas fiscais de incentivo à atividade portuária e industrial no Estado, como um todo, são necessários outros atrativos. A existência de infra-estrutura atrativa e bem resolvida, bem como proximidade e facilidades aduaneiras são aspectos primordiais de atratividade.

6.2.3. O PODER PÚBLICO MUNICIPAL

O IBGE realizou pesquisa, em 2001, enfocando o perfil dos municípios brasileiros, em relação à gestão pública. No documento, destinou um item específico aos “Incentivos à atração de atividades econômicas nos municípios brasileiros”, fossem eles fiscais - benefícios tributários relativos ao IPTU e ao ISS – ou não fiscais – doações de terras, distritos industriais e fornecimento de infra-estrutura.

Na região sudeste, 57,6% de municípios apresentaram incentivos para atrair a implantação de atividades econômicas. Entre as cidades sudestinas, com população de 100 001 à 500 000 habitantes, 84,7% possuem incentivos à atração de atividades econômicas. Os incentivos não fiscais são predominantes nas cidades do sudeste: 60% possuem programas de doação de terras, 55% de infra-estrutura e 54%, de criação de distritos industriais. Os incentivos fiscais, que consistem em redução/isenção de IPTU, estão presentes em 53% dos casos e, de ISS, em 51% dos casos. (IBGE, 2001)

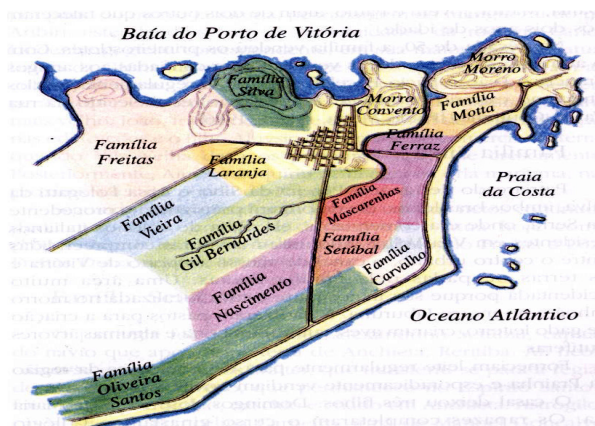
A pesquisa ainda elaborou um cruzamento das informações dos municípios brasileiros que apresentavam incentivos à implantação de atividades econômicas com as informações sobre a existência de programas de geração de trabalho e renda, detectando que 43% dos municípios brasileiros apresentam ambos os programas.

Desde meados da década passada, o poder público municipal em Vila Velha vem direcionando algumas ações de incentivos fiscais e não-fiscais para implantação de empresas cujas atividades possuam afinidade com a questão portuária ou façam parte da sua cadeia produtiva.

Antes de relatar a respeito dos incentivos não fiscais, utilizando as definições da pesquisa do IBGE - doação de terras, infra-estrutura e criação de distritos industriais - é importante ressaltar que o município de Vila Velha possui uma característica similar à grande parte dos municípios brasileiros, cuja evolução histórica/política foi marcada por características latifundiárias e protecionistas. O mapa esquemático abaixo demonstra a inexistência de áreas públicas municipais

devolutas, cuja doação pudesse incentivar a instalação de novas atividades produtivas. Basicamente, toda a porção norte do município, região de melhor topografia, encontrava-se ocupada por fazendas particulares, ainda no início do século XX.

Mapa 3 - Situação fundiária de Vila Velha no início do séc. XX



Fonte: SANTOS, 1999

Dada essa impossibilidade, a municipalidade vem optando por outras formas de incentivos não-fiscais⁶³: a criação de distritos industriais e áreas de interesse retro-portuário, procurando, através de regulamentação de caráter urbanístico, incentivar o desenvolvimento de atividades portuárias, retro-portuárias e industriais no município. Aliado a esses mecanismos, a Prefeitura Municipal de Vila Velha instalou oficialmente três câmaras setoriais voltadas para a discussão de assuntos pertinentes ao desenvolvimento econômico municipal.

Câmara Setorial de Petróleo - Visa identificar e propor ao Conselho Municipal de Desenvolvimento Econômico (COMDEC), ações de melhorias para o setor e propor soluções no município de Vila Velha. É constituída por cerca de 60 instituições, entre entidades representativas do setor, entidades de apoio, entidades financeiras e órgãos públicos. Foram criados seis grupos temáticos: Gás e Energia, Terminais Portuários, Infra-Estrutura, Logística e Transportes, Capacitação e Qualificação Profissional, Desburocratização e Jurídico e Meio Ambiente.

⁶³ Desde 2001, administração municipal também criou a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, bem como as Câmaras Setoriais.

Câmara Setorial de Alimentos – Visa identificar soluções para o desenvolvimento e expansão do setor de alimentos em Vila Velha, bem como a criação de grupos temáticos para discutir projetos a serem encaminhados ao Conselho Municipal de Desenvolvimento Econômico (COMDEC). É constituída por cerca de 30 instituições, entre entidades representativas do setor, entidades de apoio, entidades financeiras e órgãos públicos: Acaps, Sindipães, Sindicacau, Sincogel, Sincogel, Banco do Brasil, Sorvetes Luigi, SENAC, SENAI, entre outros.

Câmara Setorial de Confeções - Visa fortalecer as empresas existentes no município e atrair novos investimentos. Entre as entidades participantes estão: ACIVE, ASSICON, CETECON, COOPGLÓRIA, SINCONFEC, ACIVIVE, SINDUTEX, SUPPIN, UNIGLÓRIA, FINDES, SEBRAE, SENAC, SENAI.

Em 1995, através da Lei 3 017, o governo municipal delimitou a região portuária, denominando “Porto de Vila Velha” ao complexo portuário existente no município.

O Decreto 191/96, “institui a Área Funcional de Interesse Urbanístico destinada ao Incentivo às atividades Portuárias – AFAP”, em uma área de aproximadamente 3.750.000 m², situada no entorno da Rodovia Darly Santos, Avenida Carlos Lindenberg e Estrada de Capuaba. Em sua justificativa, lê-se:

A AFAP engloba áreas próximas ao Porto de Capuaba estendendo-se ao longo da Estrada de mesmo nome e Rodovia Darly Santos cruzando com a Avenida Carlos Lindenberg onde encontramos grandes vazios urbanos. Estas áreas apresentam grande potencial econômico para o município de Vila Velha ao considerarmos sua aptidão à expansão das atividades portuárias e sua modernização (tanto na construção de silos como na containerização – armazenagem retroportuária) e demais atividades correlatas. Não podemos deixar de ressaltar o grande incentivo à implantação de indústrias tendo como vantagens o baixo custo de implantação já que a área apresenta urbanização consolidada e a influência recente dos serviços do Corredor Centro-Leste.(VILA VELHA, 1996)

Outra área funcional vem sendo estudada pelo Governo municipal, desde o segundo semestre de 2004. Trata-se de uma Área Funcional de Estímulo ao Desenvolvimento Urbano, denominada Distrito Empresarial, localizada no distrito da

Barra do Jucu, cujo acesso até o Porto será realizado através da Rodovia Darly Santos. É importante salientar que o eixo formado pela Rodovia Darly Santos e parte da Rodovia do Sol tem sido a opção da municipalidade para o incentivo das atividades industriais.

Em 2004, o Decreto 132/04, que “declara área de interesse urbanístico para Implantação da Área Retro-portuária do Município de Vila Velha”, ratifica os objetivos do decreto 191/96, valendo-se inclusive dos mesmos modelos de assentamento utilizados anteriormente.

Tentativas anteriores, da década de 70, de instalação no município de um Distrito Industrial e uma Zona de Processamento de Exportações - ZPE até o momento não foram eficazes⁶⁴.

O Distrito Industrial projetado para a região do entorno da rodovia Darly Santos – retroárea portuária - não se efetivou, tendo sido implantadas no local apenas algumas poucas empresas, sendo que muitas de caráter comercial ou de armazenagem. A viabilização de terrenos apropriados à implantação de indústrias continua sendo um dos nós críticos do desenvolvimento de Vila Velha. Este tem sido objetivo de várias administrações municipais e considerado um fator básico para o desenvolvimento industrial do município. (ORIENTA, 2004, p.29)

O Pólo de confecções de Santa Inês que atua em parceria com o pólo de confecções da Glória, talvez seja o único exemplo bem sucedido de implantação de um distrito industrial no município, embora ainda modesto.

As legislações de caráter não fiscal citadas acima, não apresentam excepcionalidades concretas para empresas, mas apenas tentativas de ordenamento da ocupação do território, com detrimento das atividades residencial e comercial de pequeno porte em prol das atividades industriais e portuárias.

A revisão pela qual vem passando o PDM – Plano Diretor Municipal de Vila Velha, que deverá se concretizar ainda no primeiro semestre de 2006, possui como

⁶⁴ Desde a década de 1970, a existência de extensas áreas destinadas ao setor industrial tem tornado o município da Serra, o principal receptor de investimentos industriais no Espírito Santo. Nota-se também atualmente uma tendência para a instalação de indústrias ao longo da Rodovia de Contorno de Vitória, incluindo os municípios da Serra e Cariacica excluindo, mais uma vez, o município de Vila Velha. (ORIENTA, 2004)

diretriz geral a regulamentação de vários instrumentos previstos no Estatuto da Cidade, constituídos por mecanismos institucionais capazes de gerar atratividade, aliada ao desenvolvimento sustentável do município.

Em Vila Velha, os incentivos fiscais passaram a ocorrer com maior intensidade no contexto da descoberta e exploração de petróleo e gás natural na Costa Capixaba.⁶⁵

Através da Lei Municipal 3876/01, o poder público municipal reduziu a alíquota do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISSQN.

Buscando atrair empresas da cadeia produtiva petrolífera, em face das potencialidades da costa capixaba, a prefeitura, através da Lei Municipal de Incentivos Fiscais, reduziu para 2% a alíquota do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISSQN – incidente sobre as atividades de pesquisa, perfuração, cimentação, perfilagem, estimulação e outros serviços relacionados à exploração de petróleo e gás natural.(VILA VELHA, 2004, p.52)

Também em 2001, a Câmara Municipal aprovou a Lei 3881/01, que dispõe sobre o incentivo ao desenvolvimento industrial, comercial e de serviços, que tem como finalidade promover o desenvolvimento econômico e a geração de emprego e renda, através da instalação, ampliação ou reativação de atividades empresariais no município. São considerados prioritários no âmbito da Lei, os seguintes investimentos:

- * Atividades de grande potencial de geração de emprego e renda, ainda inexistentes ou incipientes no Município;

- * Investimentos que caracterizem pólo prestador de serviços e comércio de âmbito regional ou nacional.

Tais empreendimentos contarão com os seguintes incentivos:

- * Compensação de até 80% (oitenta por cento) das despesas relativas à aquisição de terreno, sob o regime de compra, cessão de direito e aforamento,

⁶⁵ Muito embora seja válido ressaltar que nem sempre a redução de alíquotas em impostos, resultam em atratividade, principalmente em atividades relacionadas ao petróleo.

execução de serviços de terraplanagem e benfeitorias necessárias à construção, ampliação ou reativação de unidades industriais, comerciais e de serviço, em pagamentos futuros de tributos municipais como: ISSQN (Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza), IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano) e Taxa de licença de Funcionamento, após análise de cada pedido:

* Isenção dos seguintes tributos municipais por ocasião da implantação do empreendimento: Transmissão de Bens Imóveis (ITBI); Licenças de Obra e de Localização; Certidão detalhada e Habite-se.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS: O DESAFIO DA PRODUÇÃO DE UM ESPAÇO PORTUÁRIO SOCIALMENTE JUSTO E ECONOMICAMENTE VIÁVEL

Historicamente, o município de Vila Velha vem ocupando posição marginal em relação aos territórios em desenvolvimento, seja ao nível nacional ou estadual. Devido à ausência de vontade política, seja dos dirigentes municipais, estaduais e até mesmo nacionais, nunca houve a implementação de atividades que pudessem alavancar um desenvolvimento econômico sustentável. Salvo alguns empreendimentos de capital privado, como a fábrica de chocolates Garoto, os empreendimentos públicos não passaram de algumas tentativas pontuais.

No início dos anos 90, as alterações sofridas pela regulamentação na gestão e operacionalização portuária no Brasil, aliadas às condições físicas precárias dos atracadouros localizados no município de Vitória propiciaram um aumento considerável no movimento portuário em Vila Velha. Porém, como foi demonstrado, tais alterações não ocasionaram melhoria na receita total do município, ocasionando sua manutenção em um dos piores lugares no ranking de receitas per capita no Estado do Espírito Santo.

A iniciativa privada vem procurando insistentemente o poder público buscando implementar parceiras, visando a instalação de empresas. Embora existam ações de caráter incentivador, sejam elas fiscais ou não fiscais, empreendidas pelo poder público, notadamente não estão sendo capazes de produzir o resultado esperado: um desenvolvimento econômico viável capaz de produzir um desenvolvimento social justo do município.

Falta a atuação de um elo capaz de articular os propósitos públicos aos desejos da iniciativa privada: a participação da sociedade civil. Trata-se de um terceiro setor atuante, muito embora não engajado em ações direcionadas à promoção do desenvolvimento econômico sustentável. Somente através da participação em arranjos produtivos locais, integrados ou articulados com as cadeias produtivas locais, a sociedade encontrará alternativas que, certamente, culminarão com a inserção do município no novo ciclo econômico que vem se delineando no Estado.

Tratando-se de uma cidade portuária, o modelo de desenvolvimento local a ser adotado em Vila Velha deverá observar o novo paradigma existente entre a cidade e seu porto. Ou seja, uma maior integração entre produção e circulação, realizada através da agregação de valores aos produtos circulados pelo município. A mercadoria não deve apenas passar pelo território municipal sem que haja agregação de valores a ela.

O poder público junto à sociedade civil organizada deverá buscar arranjos produtivos locais adequados para que possam ser exploradas atividades na área de embalagem, armazenagem, logística, além do incentivo à implantação de indústrias meio. A logística deve ser constituída mais de serviços e menos de circulação. O incentivo à implantação de usos afins à atividade portuária, visando à agregação de valores às mercadorias, também deverão estar consonância com as atividades industriais e comerciais já estabelecidas no município.

Ademais, embora o município de Vila Velha, não seja rotulado propriamente como um município petrolífero⁶⁶, uma vez que não se encontra nem mesmo entre os sete municípios capixabas que mais receberão compensações financeiras, reúne condições excepcionais de se beneficiar com o ciclo do petróleo que vem se iniciando na Meso-região. A existência de uma Área Portuária e Retro-portuária consolidada e toda a logística inter-modal propiciam o desenvolvimento de atividades relacionadas à cadeia de exploração de petróleo na plataforma

⁶⁶ Denominação elaborada pelo SEBRAE, que embora não limite por valores ou proporções, considera aproximadamente 60 municípios brasileiros como sendo os mais privilegiados pelos royalties, reunindo condições de intensificar a geração de emprego e a distribuição de renda, dadas as oportunidades criadas pelo setor petrolífero.

continental. A localização do município na Região Metropolitana da Grande Vitória, bem como sua proximidade da capital, só vêm a contribuir.

Sem desprezar as demais cadeias produtivas existentes no município, o estímulo às atividades relacionadas à exploração do petróleo deveria estar sendo encarado pelo poder público como uma das principais políticas desenvolvimentistas, no sentido de fundamentar novos arranjos econômicos para o município..

É importante lembrar também que as sedes das empresas voltadas ao comércio exterior devem ser incentivadas a se implantarem no município de Vila Velha, no sentido de aumentar o número de domicílios tributários no município. Para isso, o município deverá reanalisar a real atratividade dos incentivos fiscais e não-fiscais oferecidos, uma vez que estrategicamente o município reúne condições adequadas para localização de tais empresas.

Ademais, a produção imobiliária de uso comercial no município está aquém da produção imobiliária comercial no município de Vitória, ao contrário da maciça produção de imóveis residenciais que vem ocorrendo em Vila Velha. Ou seja, faltam imóveis comerciais no município, o que certamente dificulta a instalação de escritórios de atividade exportadora e importadora.

Embora o nível municipal deva ser o mais atuante enquanto conciliador entre os espaços econômico e social, também se faz necessária a presença do Estado em suas demais esferas, considerando a escala de planejamento. É preciso identificar onde se encontram os centros de tomada de decisão e seus encadeamentos, mesmo que o planejamento seja urbano ou mesorregional. A gestão pública do município deverá estar articulada aos processos regionais, visando crescente interação ao desenvolvimento regional integrado.

Ainda que os portos de Vila Velha não sejam municipalizados⁶⁷, ou seja, que o poder local não possa gerir o processo portuário, as atividades retro-portuárias mais do que nunca são passíveis de gestão por parte do poder municipal.

⁶⁷ O Professor Giuseppe Côcco, Cientista político, Professor Titular da Escola de Serviço Social da UFRJ e Coordenador do Laboratório de Território e Comunicação, defende a municipalização dos portos brasileiros, como na Europa, baseando-se na premissa que somente dessa forma a população poderá “respirar” o seu porto.

Nesse contexto, o porto torna-se o grande trunfo do município de Vila Velha. É tempo de todos os olhares se voltarem para as perspectivas apresentadas por ele. Seja o olhar de encantamento do turista, o olhar apreensivo do cidadão, o olhar técnico dos dirigentes municipais ou o olhar estratégico dos empreendedores. Que esse retorno ao porto possa representar de fato um novo ciclo de desenvolvimento para Vila Velha. Talvez seja esse o momento do município se inserir de forma definitiva no cenário econômico da região, aproveitando suas potencialidades e suas diversas formas de articulação regional.

Segundo ele, dizer que os portos são estratégicos para nação e por isso devem ser federais (ou particulares) é ilusão, se considerarmos que a nação nada mais é que os moradores locais.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABLAS, Luiz Augusto Q. A teoria do lugar central: bases teóricas e evidências empíricas. São Paulo: IPE/USP, 1982.

ARACRUZ CELULOSE. Disponível no site <<http://www.aracruz.com.br>>. Acessado em 24/07/2005.

ARANTES, Otília B. F. Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas. In: A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. ARANTES, Otília, VAINER, Carlos e MARICATO, Ermínia. Editora Vozes. Petrópolis, 2002.

BARQUERO, Antônio Vasquez. Desenvolvimento local: novas dinâmicas na acumulação e regulação do capital. In Ensaio FEE. Porto Alegre: 221-241, 1995.

BERQUÓ, Elza. Evolução demográfica. In SACHS, I, WILHEIM. J. , PINHEIRO, P.S. (Orgs). Brasil um século de transformações. São Paulo : Companhia das Letras, 2001, cap 1, págs, 14-37

BOUDEVILLE, J. R. Los espacios económicos. Buenos Aires: EUDEBA, 1969

BRANDÃO, Carlos A. A dimensão espacial do subdesenvolvimento: uma agenda para os estudos regionais e urbanos. 2003. Tese. (Livre-docência – Instituto de Economia, Unicamp, Campinas, 2003)

BRASIL. Agência Nacional do Petróleo. Disponível em <<http://www.anp.gov.br>>. Acessado em 03/06/05 e 13/06/2005

BRASIL. Ministério dos Transportes. Disponível em <<http://www.transportes.gov.br>>. Acessado em 06/06/05

BRASIL. Secretaria do Tesouro Nacional. Disponível em <<http://www.stn.fazenda.gov.br>>. Acessado em 27/06/2005

CAMPOS Jr. C T. A construção da cidade: formas de produção imobiliária em Vitória. Flor e cultura editores, Ilha de Vitória, Vitória. 2002

CODESA, Companhia Docas do Espírito Santo. Plano Diretor de Zonas Portuárias (PDZP). Vols I, II, III, IV. Vitória, 2001

CODESA, Companhia Docas do Espírito Santo. Disponível em < <http://www.codesa.com.br>, acessado em 23/05/2005

CVRD, Companhia Vale do Rio Doce. Disponível em <<http://www.vale.com.br>>. Acessado em 29/04/2004.

DERYCLE, Pierre Henri. La Economia Urbana. Instituto de Estudios de Administracion Local. Madrid, 1971

ECO, Umberto. Estrutura Ausente. São Paulo. Perspectiva, 1971

EGLER, Cláudio G. Crise e dinâmica das estruturas produtivas regionais no Brasil. In: CASTRO, Iná, GOMES, Paulo Cesar, CORREA, Roberto Lobato (Orgs). Brasil, questões atuais da reorganização do território. Rio de Janeiro. Bertrand, 2002, 2ª ed. Pags, 185-222

ESPÍRITO SANTO, Governo do Estado do. Plano Estratégico do Desenvolvimento Turístico. Espírito Santo, 2001

ESPÍRITO SANTO, Governo do Estado do. Um novo Espírito Santo: orientações estratégicas de governo. Espírito Santo, Gestão 2003 – 2005

ESPÍRITO SANTO, Governo do Estado do. Documento Referencial da 1ª Conferência Estadual das Cidades. O Espírito Santo de Cidades Sustentáveis. Vitória, 2003.

ESPÍRITO SANTO, Governo do Estado do. Disponível em < <http://www.espiritosanto.gov.br>. Acessado em 20/03/2005.

FAESA (Faculdades Espiritossantenses). O segmento logístico do Estado do Espírito Santo. Disponível em < <http://www.mges-brasil.org>. Acessado em 23/05/2005

FINANÇAS DOS MUNICÍPIOS CAPIXABAS. Org. Borges, Alberto J. M. e Villela, Tânia M. C. V10 (2004). Vitória, ES: Aequus Consultoria, 2004

FREITAS, Viviani de. O papel das cidades, os novos modelos de planejamento, o retorno dos projetos urbanos e a revitalização urbana. In Anais do VIII Seminário

Internacional da Rede Ibero-Americana de Investigadores sobre a Globalização e Território, Rio de Janeiro. 2004

GALVÃO, Alexander P. e COCCO, Giuseppe. Desenvolvimento Local e espaço público: questões para a realidade brasileira. In Anais Recitec. V.3, N.1, p.145 – 158, Recife, 1999

GALVÃO, Antônio C. F. Política de desenvolvimento regional e inovação: lições para o Brasil da experiência européia. Campinas: Unicamp (tese de doutorado), 2003.

GONÇALVES, Reinaldo. Vagão descarrilhado: o Brasil e o futuro da economia global. Rio de Janeiro: Record, 2002. Cap. 5: Globalização e Inserção Internacional, Págs, 125-165

GOTTDIENER, M. A produção Social do Espaço Urbano – SP- EDUSP – 1993

HALL, P. Cidades do Amanhã. São Paulo.1997

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Perfil dos Municípios Brasileiros: pesquisa de informações básicas municipais. Gestão pública. 2001

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo 2000. Disponível em <http. www.ibge.gov.br. Acessado em 20/11/2004

IPES. Instituto de Apoio à Pesquisa Jones dos Santos Neves. Disponível em <http. www.ipes.gov.es. Acessado em 13/06/2004

LEFEBVRE, Henri. A Revolução Urbana. Editora UFMG, Belo Horizonte/MG, 2002

MONIÉ, Frédéric. Petróleo, Industrialização e Organização do Espaço Regional. In PIQUET, Rosélia (orgs). Petróleo, Royalties e Região. Rio de Janeiro: Garamond, 2003, págs. 257-285

MONTE-MÓR. Roberto Luís. Urbanização extensiva e economia dos setores populares. Disponível em <http:// www.mges-brasil.org. Acessado em 24/03/2005

MOVIVE – Movimento Vida Nova Vila Velha – Diagnóstico sócio-econômico e ambiental da região do Aribiri. Fundação Otacílio Coser e Consórcio Santa Maria / Jucu. 2003

OLIVEIRA, Francisco. Aproximações ao enigma: que quer dizer desenvolvimento local? Instituto Pólis, São Paulo, 2001.

ORIENTA, Consultoria, Engenharia e Negócios. Diagnóstico de Desenvolvimento Econômico para Agenda XXI. Vila Velha 2004

PAELINCK, J. A Teoria do Desenvolvimento Regional Polarizado. In: SCHWARTZMAN, J. Economia Regional: textos escolhidos. Belo Horizonte, Cedeplar, 1977

PAIVA, Claudio César e FERNANDES, Suzana. A revitalização de espaços Urbanos da Europa e o Processo de Gentrificação: um estudo do projeto Kop Van Zuid (Roterdã/Holanda). In Anais do X Encontro Nacional da ANPUR, Belo Horizonte, 2003.

PAIXÃO, Gilbert. Gestão Ambiental Integrada de Dragagens nas Zonas Costeiras e em áreas Portuárias. In Anais do Seminário Eurocoast “Perspectivas de Gestão Integrada de Ambientes Costeiros”. Universidade de Coimbra. Out, 2000

PERROUX, F. A economia do século XX. Porto: Heder, 1967

ROLIM, C. Espaço e região: retorno aos conceitos originais. In: ANPEC. *X Encontro Nacional de Economia*. Aguas de São Pedro, 1982

SANTOS, Ângela Moulin Penalva. Cidades Médias da região Sudeste: Desafios e limites da gestão municipal. In Anais do X Encontro Nacional da ANPUR, Belo Horizonte, 2003

SANTOS, J. Vila Velha onde começou o Estado do Espírito Santo: fragmentos de uma História. Editora do autor. Vila Velha, 1999.

SEBRAE. Guia do gestor de município petrolífero: desenvolvimento com a promoção das micro e pequenas empresas. Disponível em <<http://www.sebrae.org.br>> Acessado em 20/05/2005.

SOUZA, Telma de. Os Desafios da Questão Portuária: impactos da implementação da Lei 8 630/93. Câmara dos Deputados. Brasília. 2000

SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DE SEPETIBA. Disponível em <<http://www.portosrio.gov.br>>. Acessado em 25/07/05.

TAVARES, H.M. Políticas de desenvolvimento regional nos países do “centro” e no Brasil. In: Cadernos IPPUR/UFRJ. Ano XV n. 2 e ano XVI n, 1. 2001-2002

VILA VELHA, Prefeitura Municipal. Agenda XXI: Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável. Vila Velha 2002-2015. Vila Velha. 2004

VILA VELHA, Prefeitura Municipal. Finanças públicas do Município de Vila Velha: prestação de contas. Gestão 2001/2004. Vila Velha. 2003

VILA VELHA, Prefeitura Municipal. Vila Velha: uma cidade de muitos caminhos e grandes portos. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Vila Velha, 2004

VILA VELHA, Prefeitura Municipal de. Disponível em <<http://www.vilavelha-es.gov.br>>. 2005. Acessado em 20/05/2005.

VILA VELHA, Prefeitura Municipal de. Decreto 132/2004. (17/12/2004) Declara área de interesse urbanístico para implantação da áreas retroportuária do município de Vila Velha.

VILA VELHA, Prefeitura Municipal de. Decreto 191/1996. (10/12/1996) Institui área funcional de interesse urbanístico destinada ao incentivo às atividades portuárias - AFAP

VILA VELHA, Prefeitura Municipal de. Lei 017/ 1995 (27/01/1995). Denomina « Porto de Vila Velha » o complexo portuário existente no município e dá outras providências.

VILA VELHA, Prefeitura Municipal de. Lei 3 881/2001 (16/12/2001). Dispõe sobre incentivos para o desenvolvimento econômico e geração de emprego e renda, através da instalação, ampliação ou reativação de atividades empresárias em Vila Velha.

VILLAÇA, Flávio. Espaço Intra-Urbano no Brasil. Fapesp. Studio Nobel. São Paulo. 1998.