

## VITÓRIA METROPOLITANA-ES: A INTERIORIZAÇÃO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA

**Martha Machado Campos.** Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFES.  
E-mail: marthamcampos@hotmail.com.

**Minieli Fim.** Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFES.  
E-mail: minieli\_fim@hotmail.com

### Introdução<sup>1</sup>

O panorama recente da atividade portuária inserida na Região Metropolitana da Grande Vitória - ES, em particular no território denominado Vitória Metropolitana<sup>2</sup>, resulta, majoritariamente, da intensificação dos processos de globalização e da abertura econômica brasileira, a partir das duas últimas décadas do século XX. Ambos os fatores potencializam o agenciamento do território urbano e metropolitano em tela como campo de operação de dispositivos infraestruturais de alcance global, devido ao arranjo operacional da tríade porto, indústria e logística (Campos, 2004)<sup>3</sup>. Afirma-se, portanto, que a reconfiguração territorial abordada vincula-se às implicações do setor portuário decorrentes do crescimento do comércio exterior, possibilitado, sobretudo, pela política de abertura comercial brasileira.

Iniciada em fins dos anos de 1980, tal política perdura no século XXI, dirigida para extinção das restrições comerciais existentes e liberações de importação de bens de consumo geral (Sindiex, 2003; Ribeiro, 2008). Além das conveniências comerciais decorrentes da abertura econômica, detidamente dos anos 1990, associada às práticas neoliberais de governo orientadas para o mercado, o crescimento do comércio exterior no Espírito Santo vincula-se, principalmente, aos incentivos do instrumento financiador do Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias (Fundap). O Fundap facilitou, na

<sup>1</sup> Este artigo resulta de estudos desenvolvidos no âmbito da pesquisa *Porto na cidade: uma agenda de pesquisa exploratória*, com apoio do CNPq/CAPES e da FAPES, coordenação da Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Martha Machado Campos e participação de Minieli Fim, ambas autoras deste artigo; bem como da dissertação de mestrado de Minieli Fim, em desenvolvimento no PPGAU-UFES, com título *Atividade portuária e processos territoriais: uma abordagem urbanística - Grande Vitória (ES)*.

<sup>2</sup> A expressão *Vitória Metropolitana* é proposta para designar configuração territorial específica que delimita área conurbada - núcleo metropolitano consolidado - da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), englobando os municípios de Vitória, Serra, Vila Velha e Cariacica. Difere, portanto, das usuais expressões de *Grande Vitória* (que inclui o município de Viana) e de *RMGV* (que inclui Guarapari e Fundão), na tentativa de distinguir tecido metropolitano mais homogêneo, ou com tendência a processos de urbanização interligados.

<sup>3</sup> O incremento das infraestruturas rodoferroviárias na Grande Vitória antecede esse processo, remete aos anos 1940, época em que a Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) - existente desde fins do século anterior -, impulsionou a implantação da Vale, antiga Companhia Vale do Rio Doce, no município de Cariacica. A implantação da BR 262, que marcou a década de 1950, e a abertura da BR 101 nos anos 1970, configuraram os eixos de estruturação urbana e metropolitana da região. Nos anos 1990, áreas de depósitos e terminais de cargas foram acopladas a essa mesma ferrovia e às margens da rodovia BR-101 Contorno, seguindo estratégia da logística de intermodalidade de transportes, com ênfase na infraestrutura rodoviária, ferroviária e portuária. No início do século XXI, a implantação de condomínio industrial reforçou a configuração do dinâmico eixo de infraestrutura de transporte multimodal, implantado às margens da BR-101 Contorno. Observa-se que a tendência de espaço retroportuário estratégico vem sendo construída por diversos agentes políticos e econômicos capazes de viabilizar a implantação de novas plantas industriais, a reboque da dinamização da logística de transportes e do sistema infraestrutural existente e em ampliação (Campos, 2004).

ocasião, por meio de financiamentos e redução do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), a atração de empresas para operar suas mercadorias nos portos capixabas (Sindiex, 2003; Ribeiro, 2008). Nos termos de Ribeiro (2008), o Fundap constituiu um mecanismo criado em 1970 (Lei Estadual n.º 2.508), que se tornou efetivamente atrativo para as empresas mediante abertura comercial brasileira dos anos 1990 (Ribeiro, 2008). O discurso de apologia desse mecanismo - extinto desde 2013-, defende que, “[...] além de fomentar o surgimento de novas empresas fundapeanas no Espírito Santo, o Fundap estimulou a criação de terminais especializados em processamento e desembarço de cargas nos municípios da Serra e Cariacica” (Ribeiro, 2008, p. 100).

Para Ribeiro (2008), o “[...] grande volume importado demandava tanto adaptações dos portos e pátios de desembarque, como também a criação de novas áreas alfandegadas previstas na legislação” (Ribeiro, 2008, p. 99). O autor aponta que, se em 1992 são importados 150 automóveis pelo Espírito Santo, em 1993, são 9.088 veículos. O crescimento exponencial de importação no setor automobilístico gerou de imediato instalação de dois entrepostos aduaneiros no Espírito Santo. A lotação dos recintos disponíveis e a ausência de áreas para estocagem nos portos fizeram com que terrenos privados e públicos na Capital fossem alugados para fins de armazenamento (Ribeiro, 2008, p. 100-101). A utilização de terreno público situado em área distante do Porto de Vitória, cedido pela Prefeitura Municipal de Vitória para movimentação portuária, registra, de modo contundente, os impactos gerados no território urbano no início do processo de interiorização das atividades portuárias na Grande Vitória (Figura 1).



Figura 1: Veículos importados em área alfandegada situada em terreno público de Vitória, atual Praça do Papa (1993/94).

Fonte: Ribeiro (2008).

Para Campos (2004), as mudanças da estrutura urbana e portuária do território em estudo resultam ainda das implicações da Lei n.º 8.630, de 1993<sup>4</sup>. A autora argumenta que os arrendamentos das instalações portuárias públicas e a criação de terminais privativos impactam áreas de núcleos urbanos consolidados, e que empreendimentos em zonas retroportuárias em região de expansão urbana, com ocupação de áreas rurais ou terrenos vazios, geram outra série de conflitos urbanos e socioambientais.

Ainda de acordo com Ribeiro (2008), devido à nova legislação portuária, à necessidade de estocagem de mercadorias e à indisponibilidade de áreas nos portos, a solução para a Grande Vitória adveio da licitação de “[...] recintos alfandegados situados em zonas secundárias, operados por empresas privadas, que ficaram conhecidas por estações aduaneiras de interior – EADIs, depois nomeados portos secos<sup>5</sup>” (Ribeiro, 2008, p. 103). Em 1994, estabeleceu-se licitação para instalação e administração de três EADIs na Grande Vitória, registra o mesmo autor. Contudo, em 1995, a criação das EADIs “[...] ficou restrita aos municípios de Serra, Cariacica e Vila Velha, já que o próprio município-capital não dispunha de áreas suficientes que contemplassem as exigências do edital” (Ribeiro, 2008, p. 104). Em contraponto crítico ao discurso de solução unívoca posto anteriormente, tais determinações foram de fato dadas a partir de políticas conjunturais, acionadas em meio ao regime do poder socioeconômico vigente. Portanto, distanciadas do modelo de urbanização sustentável – social e ambientalmente –, as EADIs constituem práticas geradoras de impactos urbanos e ambientais de ordens distintas, conforme se busca demonstrar neste artigo (Figuras 2 e 3).

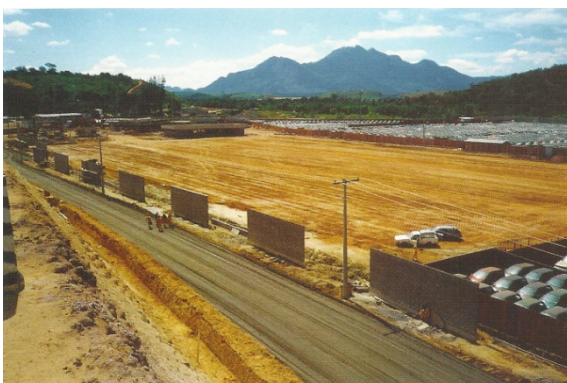


Figura 2: Obras de EADI para automóveis importados em Cariacica (1995). Observar paisagem rural do entorno.  
Fonte: Ribeiro (2008).



Figura 3: Automóveis importados em EADI de Cariacica (1995).  
Fonte: Ribeiro (2008).

<sup>4</sup> A nova lei portuária - Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 - promove a política de privatização e o sistema de arrendamento dos portos à iniciativa privada, com vistas ao aumento da produtividade dos portos (Brasil, 1993). Os investimentos privados voltam-se para modernização dos equipamentos portuários e para processos de manipulação de cargas em zonas portuárias primárias e secundárias (Siqueira; Ribeiro, 2012; Rial, 2008).

<sup>5</sup> Posteriormente, as EADIs foram renomeadas de Porto Seco pelo Regime Aduaneiro instituído pelo Decreto n.º 4.543, de 27 de dezembro de 2002 (Brasil, 2002).

Em discurso entusiasta, o mesmo autor aponta que o estado do Espírito Santo foi pioneiro na criação das três primeiras estações aduaneiras do Brasil (Ribeiro, 2008). Contudo, como dito, sem a devida avaliação das características territoriais – biofísicas e socioculturais –, as consequências do modelo de ocupação das EADIs na Grande Vitória impactam tanto a paisagem como o ambiente urbano e natural do lugar. A ocupação descontínua e fragmentada do território constitui resultado mais evidente, conforme mencionado por Campos (2004). Para a autora, impera a fragmentação econômica do espaço portuário em subespaços produtivos especializados, vinculados predominantemente ao comércio internacional.

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

### O fenômeno de regionalização da atividade portuária

A criação das EADIs iniciou o processo de interiorização da atividade portuária na Grande Vitória, com expansão dos portos de litoral para áreas não costeiras. Para Notteboom e Rodrigue (2005), esse tipo de processo inaugurou a etapa de regionalização portuária, correspondente à fase contemporânea de evolução do porto. Apesar das particularidades de cada caso, a mudança do sistema portuário segue trajetória comum, postulada em modelos evolutivos. Uma das visões conceituais mais reconhecidas no desenvolvimento portuário é o modelo *Anyport*, de J. Bird, organizado em 1963, a partir de perspectiva histórico-morfológica em etapas (Figura 4) (Rodrigue et al., 2013).

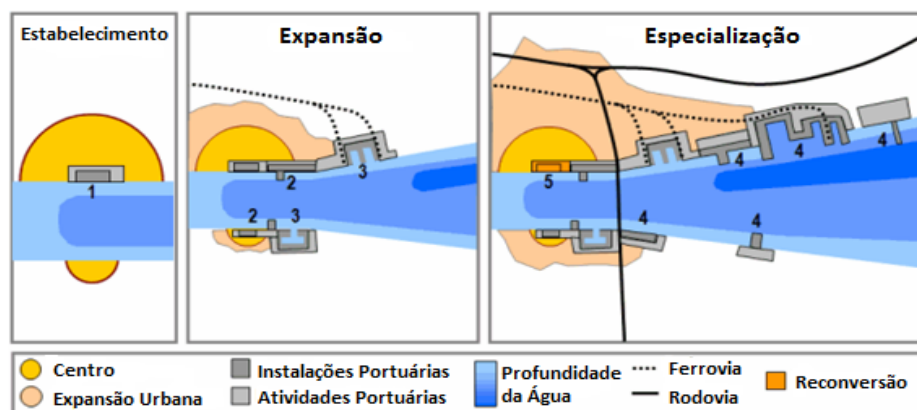


Figura 4: O modelo *Anyport*, de J. Bird (1963).  
Fonte: Rodrigue et al. (2013)<sup>6</sup>.

A fase inicial do modelo *Anyport* refere-se ao estabelecimento, com implantação do porto próximo ao centro urbano, por questões geográficas e funcionais do porto primitivo, mantidas de forma rudimentar, sem alterações por muito tempo (Rodrigue et al., 2013). Na etapa seguinte de expansão, tem-se a ampliação de terminais, infraestruturas, instalações e atividades portuárias, tanto na área portuária inicial, como em novas áreas. A expansão decorre da modernização das instalações e operações portuárias e do aumento do porte dos navios. O sítio portuário passa a contar com linhas férreas no escoamento da produção e, adicionalmente, ocorre o processo de expansão urbana (Rodrigue et al., 2013). A terceira e última fase de especialização caracteriza-se pela intermodalidade e multimodalidade, expansão de áreas portuárias, agigantamento de navios, implantação de infraestrutura rodoferroviária no porto e construção de terminais especializados. Os portos afastavam-se da cidade, rumo a áreas mais amplas e de águas mais profundas. Em alguns casos, os núcleos portuários tradicionais são abandonados, reconvertidos e transformados por ações de *waterfront* (Rodrigue et al., 2013).

Nottebom e Rodrigue (2005) expandiram o modelo *Anyport*, acrescentando a nova etapa de regionalização portuária, considerando dois aspectos relativos ao desenvolvimento portuário contemporâneo: os *hub ports* e as redes de distribuição de mercadorias (Figura 5).

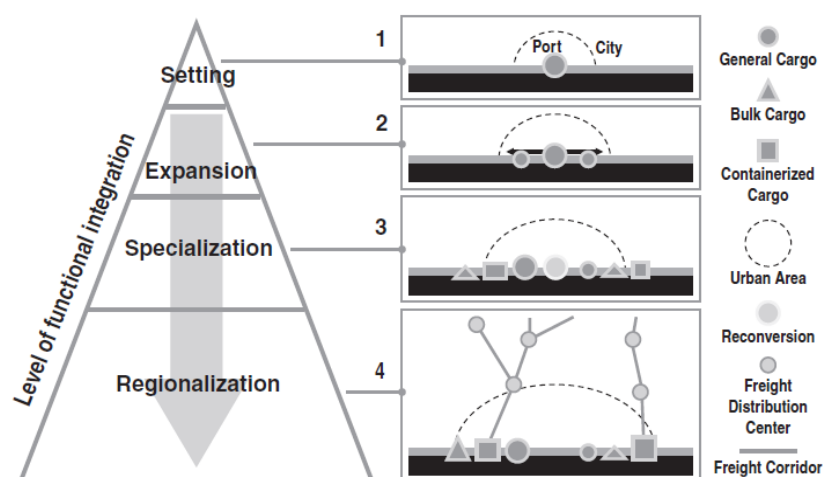


Figura 5: A evolução do porto contemporâneo.  
Fonte: Nottebom; Rodrigue (2005, p. 298).

<sup>6</sup> Quadro traduzido por Flávia N. Vasconcelos em Tese de Doutorado intitulada *O desenvolvimento da interface cidade-porto em Vitória (ES) do período colonial ao início do século XXI: uma cidade portuária?*. PUC São Paulo, 2011.

Observa-se na figura anterior, após a fase de especialização (3), o encerramento do modelo de J. Bird. Nottebom e Rodrigue (2005) incluem a fase de (4) regionalização portuária, devido ao surgimento dos centros de distribuição de mercadorias no interior do território, para além da área urbana, a partir do aumento da movimentação dos portos. Para os autores, mediante a integração logística e as redes no setor portuário e na estrutura do transporte marítimo, redefine-se o papel funcional dos portos, gerando novos padrões de distribuição de mercadorias. Destacam-se, ainda, neste contexto, a importância da distribuição terrestre de mercadorias para o transporte marítimo e os custos logísticos (Nottebom; Rodrigue, 2005).

Diante do novo cenário, prosseguindo com Nottebom e Rodrigue (2005), a fase de regionalização portuária expressa fortalecimento dos vínculos do porto com o interior e o surgimento de portos intermediários e de transbordo, expandindo o alcance de sua hinterlândia, devido à interligação aos centros de distribuição de mercadorias no interior. Nessa ordem, os autores revisam o modelo de desenvolvimento do sistema portuário em dois âmbitos. O primeiro indica surgimento de centros *offshore* em ilha ou locais sem hinterlândia significativa, onde se desenvolvem serviços que agregam valor à carga. Os centros *offshore* não se restringem a movimentação de cargas entre navios; desencadeiam a criação de zonas de logística no interior ou na vizinhança do porto (Nottebom; Rodrigue, 2005). O segundo âmbito refere-se à criação de terminais de distribuição de mercadorias no interior, terminais que definem a formação de centros de cargas. Portanto, na fase de regionalização, o funcionamento do porto depende de plataformas logísticas multimodais interiorizadas no território terrestre, que levam à formação de uma rede de centros de cargas regionais (Figura 6) (Nottebom; Rodrigue, 2005).

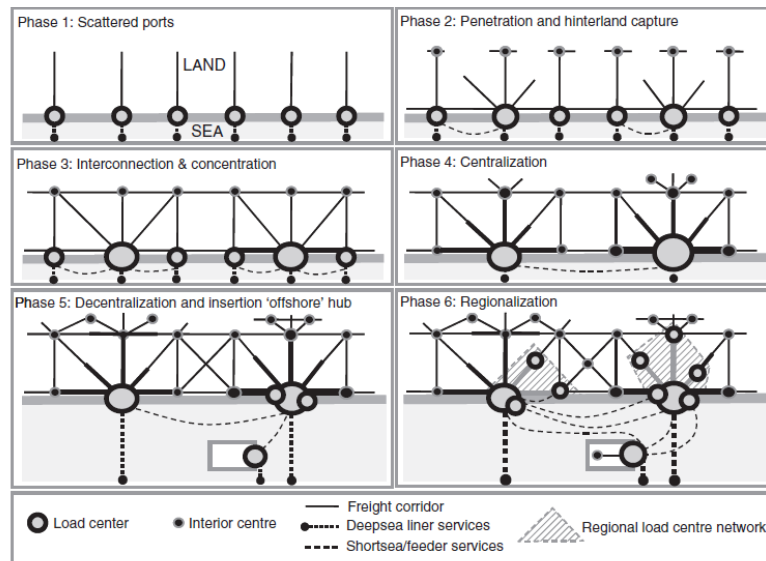


Figura 6: Desenvolvimento espacial da regionalização do sistema portuário.

Fonte: Nottebom; Rodrigue (2005, p. 299).

Para os autores, os terminais terrestres como centros de cargas regionais funcionam como pontos de agrupamento de cargas, conectados à extensa rede de transportes, e atuam como depósito de mercadorias, aliviando a saturação de áreas portuárias marítimas. Por fim, concluem os autores, os terminais terrestres são primordiais na otimização logística de um porto (Nottebom; Rodrigue, 2005). Nessa linha, mencionam que as funções das zonas logísticas nos territórios portuários passam a ser de concentração de serviços logísticos, que envolvem atividades de alta tecnologia, centros de distribuição, agentes de navegação, empresas de transporte de cargas, despachantes, instalações de reparação, empresas de embalagem, entre outros serviços correlatos (Nottebom; Rodrigue, 2005). Deduz-se que para regionalização eficiente do porto, além de terminais terrestres se torna necessária a adição de serviços logísticos. No modelo de Nottebom e Rodrigue (2005), para efetiva regionalização, a interação entre portos marítimos, portos de navegação interior (fluviais) e terminais terrestres conduz ao desenvolvimento de grande polo, que consiste de várias zonas logísticas (Figura 7) (Nottebom; Rodrigue, 2005).

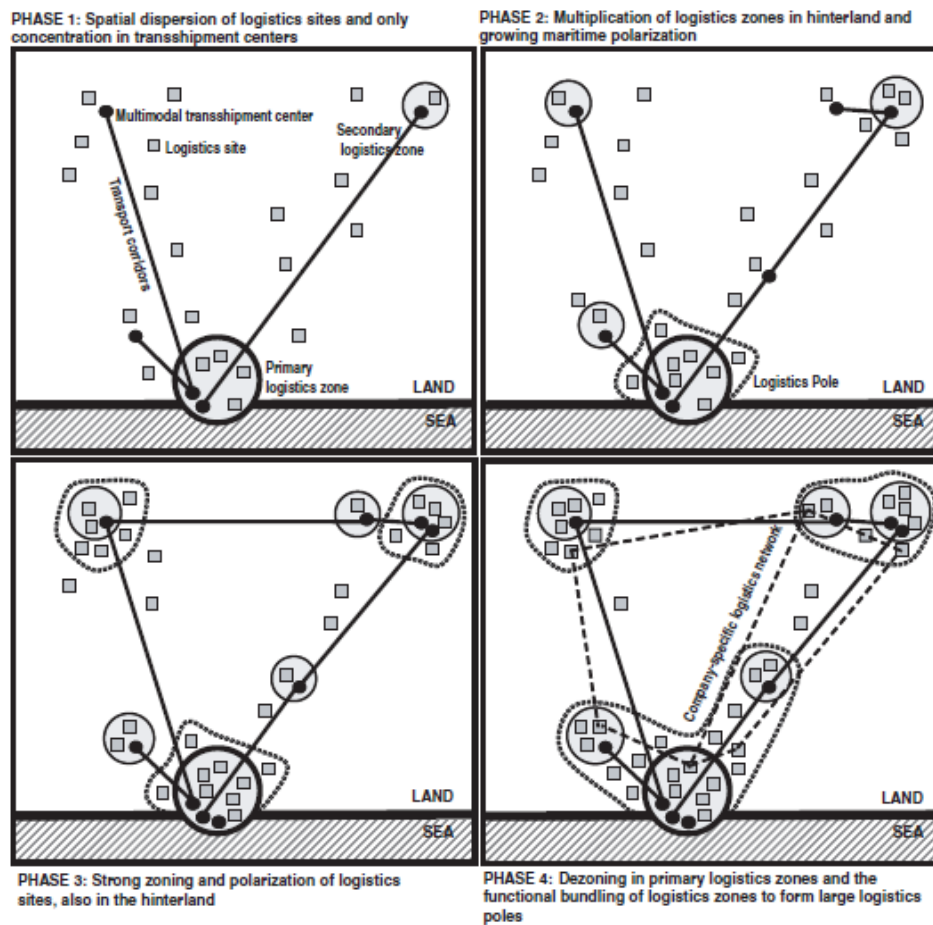


Figura 7: Modelo espacial de sítios de logística interiores.

Fonte: Nottebom; Rodrigue (2005, p. 306).

A concentração espacial do sistema logístico vinculado à atividade portuária, na maioria dos casos resulta de estratégias de mercado, porém, autoridades nacionais e regionais e/ou locais podem direcionar esse sistema por incentivos financeiros ou reserva de terrenos para desenvolvimento logístico futuro. No cenário desenvolvimentista, pautado em lógica econômica e de urbanização neoliberalizada<sup>7</sup>, a regionalização torna-se fundamental para competição portuária internacionalizada, em processo associado à implantação de corredores de transporte e polos logísticos em territórios regionais e/ou locais.

A partir do exposto, considera-se que o modelo de evolução portuária proposto por Bird (1963), seguido da etapa de regionalização de Nottebom e Rodrigue (2005), corresponde, notadamente, ao processo de desenvolvimento portuário verificado na área de estudo, a despeito da escala de menor porte. Contudo, diferentemente do modelo de evolução

<sup>7</sup> A literatura brasileira contempla contrapontos críticos ao modelo exposto, a exemplo dos estudos de Cocco, G.; Silva, G. (Org.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999, e de Monié, F.; Vidal, S. M. do S. C. *Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva*. *Revista de Administração Pública*, Rio de Janeiro, n.6, p. 975-995, 2006. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rap/v40n6/03.pdf>>.



portuária e do discurso neoliberal entusiasta correlato, o desenvolvimento do porto em sua interiorização na Grande Vitória tem criado conflitos socioeconômicos e ambientais, dúvidas sobre benefícios de sua localização e sobre retorno para o desenvolvimento do território local. De fato, esse modelo tem gerado situações territoriais tensionadas pelo conflito entre as atividades de alta produtividade – portuárias, industriais e logísticas –, o meio ambiente e as comunidades urbanas instaladas no seu entorno.

### **Apontamentos empíricos**

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

A articulação produtiva da atividade portuária no território elucida-se mediante visão crítica de Santos (2008). Para o autor, embora as etapas do processo produtivo de uma região se aparentem desagregadas, elas não estão desarticuladas: “[...] a região e o lugar são lugares funcionais do todo” (Santos, 2008, p. 92). Conforme Campos (2004), ao longo do tempo, as infraestruturas portuárias e de comércio e serviços de apoio ao setor portuário instituem e expandem para o interior o território econômico dos portos marítimos, conformando nova territorialidade denominada arco metropolitano<sup>8</sup> (Figura 8).

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

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

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

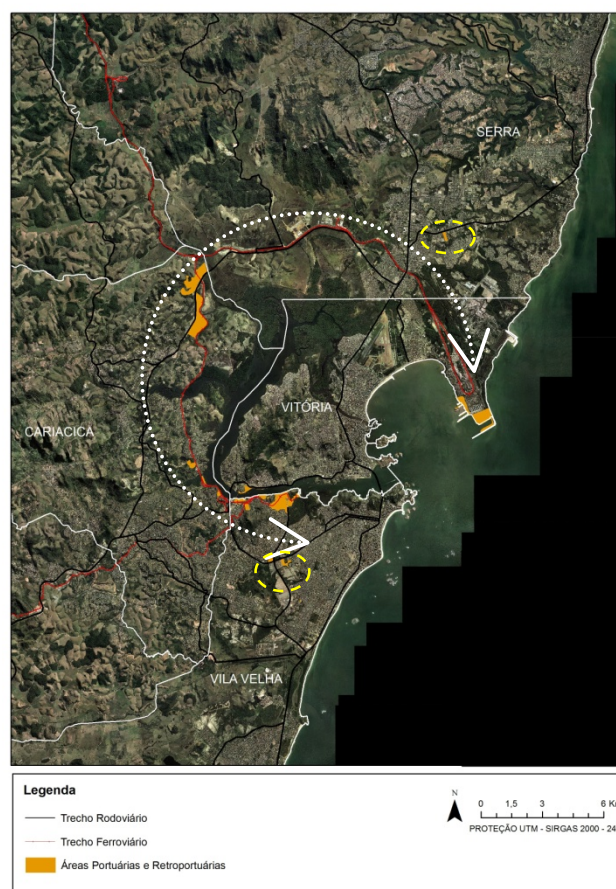


Figura 8: Mapa de interface entre áreas portuárias, retroportuárias e redes rodoferroviárias, conformando o arco metropolitano (linha pontilhada branca) na Grande Vitória e áreas retroportuárias recentes (tracejado amarelo). Fonte: Elaborado no âmbito da pesquisa *Porto na cidade: uma agenda de pesquisa exploratória*, com coordenação e participação das autoras. Acervo: Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo - NAU/ UFES.

A ideia de conformação do arco metropolitano devido à concentração de atividades portuárias e retroportuárias, serviços logísticos e indústria em território situado entre os portos marítimos da região, com abrangência dos municípios de Vitória, Serra, Vila Velha e Cariacica, exemplifica o desenvolvimento portuário em escala regional, em outras palavras, o processo de regionalização do porto na Grande Vitória. Ainda na Figura 8, nota-se

intensificação desse processo, dada a localização dispersa de atividades vinculadas ao comércio internacional nas imediações da territorialidade proposta para o arco em estudos de 2004, em áreas em urbanização ou de urbanização consolidada. Confirma-se atualmente fenômeno antevisto há dez anos, que caracteriza mudança do conceito de porto, de simples interface física de deslocamento (embarque e desembarque de cargas e pessoas) para polo de atração de atividades econômicas multimodais. Institui-se, portanto, novo papel ao porto moderno, de agente econômico, elo de cadeia logística e interface física (Campos, 2004).

Importa pontuar, em concordância com Santos (2008), que as infraestruturas de vias, ferrovias e áreas logísticas, apesar de se constituírem como elementos fixos, implicam configuração espacial particular de uma área e não possuem autonomia de funcionamento. Na explanação do autor, “[...] o território é formado por frações funcionais diversas. Sua funcionalidade depende de demandas de vários níveis, desde o local até o mundial” (Santos, 2008, p. 96). Reafirma-se, portanto, que a formação do arco metropolitano e a dispersão de atividades logísticas pelo território não são resultados somente de demandas locais, pelo contrário, ainda de acordo com Santos (2008, p. 36), “[...] não se pode fazer uma interpretação válida dos sistemas locais na escala local”. Para o autor, fatores de escala mundial respondem mais pelo surgimento dos subespaços produtivos do que os fenômenos locais.

Além de observação *in loco* do território em tela, tomam-se, como chave de leitura empírica, os conflitos entre ocupação produtiva (setores portuário, industrial e serviços associados), os espaços naturais protegidos, a infraestrutura rodoferroviária e a ocupação urbana. Como metodologia de identificação e caracterização dessa problemática, recorre-se ao mapeamento temático do território. O mapeamento explora interfaces entre as principais empresas (setores industrial e serviços), os espaços naturais protegidos e as áreas das atividades portuárias e retroportuárias da Vitória Metropolitana (Figura 9). De início, procedeu-se ao levantamento das empresas, utilizando publicação do Instituto Euvaldo Lodi (IEL-ES) de 2013, com listagem das duzentas maiores empresas do Espírito Santo, por tipo de setor, receita e outros atributos. A partir da pré-seleção das empresas por meio de critérios de localização e tipos relacionados à atividade portuária, obtém-se o resultado de quatro categorias para o setor de serviços - 1. importação e exportação, 2. logística, 3. gestão de portos e 4. transportes (cargas) - e para todas as empresas do setor industrial, à exceção da indústria imobiliária.

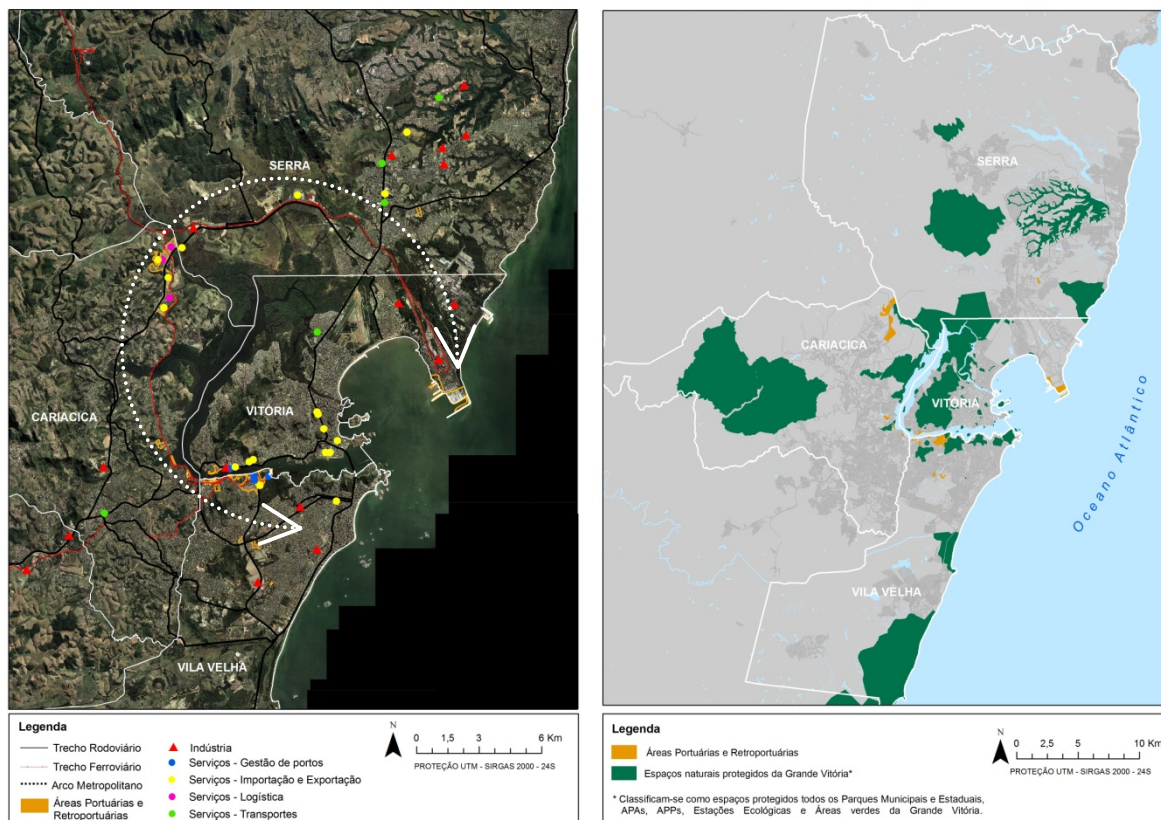


Figura 9: Mapas de interfaces entre principais empresas (setor industrial e serviços), espaços naturais protegidos e áreas portuárias e retroportuárias da Vitória Metropolitana.

Fonte: Elaborado no âmbito da pesquisa *Porto na cidade: uma agenda de pesquisa exploratória*, com coordenação e participação das autoras, a partir de base de dados IEL-ES (2013). Acervo: Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo - NAU/UFES.

Observa-se, notavelmente, situação de proximidade entre a maioria das empresas mapeadas com as áreas portuárias e retroportuárias, em meio aos espaços naturais protegidos e a ocupação urbana. As empresas funcionam como polos atratores, que impulsionam em seu entorno a localização de serviços correlatos, sobretudo os de transporte e armazenamento de cargas. Quando distantes das áreas de porto, os empreendimentos são situados ao longo dos eixos viários consolidados e em expansão, oportunizando a ligação das empresas com os terminais e as infraestruturas de transportes. Há, portanto, no espaço metropolitano, territórios onde redes de infraestruturas de inserção global, regional e local se sobrepõem, configurando novas relações socioespaciais entre cidades, quando apontadas pelos níveis de impacto provocado no território.

Atualmente, o setor infraestrutural afirma-se como um sistema dinâmico fortemente interventivo nas ações de transformação do território, de modo indissociável da estrutura urbana. Para Cohen (1987), as infraestruturas são cada vez mais o esqueleto das estruturas urbanas contemporâneas, afirmando a chegada das cidades das infraestruturas. São

idades, segundo o autor, que resultam de interconexões de diversas naturezas infraestruturais. As estruturas urbanas estão, sob essa ótica, dependentes das interações de suas redes de infraestruturas, tomadas como liga de integração da sociedade contemporânea, alterando, sobretudo, os modos de vida cotidiana dos habitantes das cidades (Cohen, *apud* Branco-Teixeira, s/d)<sup>9</sup>.

As dinâmicas das cidades misturam-se com as das infraestruturas, na medida em que a rede infraestrutural vai sendo privatizada, gerando a emergência de novos espaços diferenciados nas cidades. Acentua-se o desinvestimento em zonas urbanas de declínio em detrimento de outras, privando-as de infraestruturas agregadas de alto valor e diferencial, tais como o sistema de redes e conexões de fibra ótica, citado como exemplo pelo mesmo autor acima. Em síntese, Branco-Teixeira (s/d) salienta que as redes de infraestrutura são um dos veículos que materializam a seleção e exclusão espacial urbana e metropolitana. Observa-se, portanto, que essa desigualdade espacial acompanha tendência do sistema econômico neoliberal, com aumento da participação privada na gestão tanto da cidade quanto das infraestruturas. Gradualmente a lógica do mercado consolida-se em fator condicionante da complexa lógica de operatividade das redes infraestruturais, tornando indispensável repensar o papel dessas redes como instrumento estratégico de desenvolvimento local e políticas territoriais metropolitanas e urbanas (Branco-Teixeira, s/d).

Retoma-se, em âmbito empírico, a disposição territorial e tipológica das empresas na Grande Vitória (Figura 9), com destaque para a concentração das companhias de importação e exportação na Capital como modelo de centralização de serviços empresariais típico de cidades portuárias. Em Vila Velha, município vizinho à Capital, há certa equivalência entre as empresas levantadas e arrendatárias das áreas portuárias, referentes às empresas de gestão de portos e serviços de importação e exportação. Em Cariacica, a aglomeração de serviços de importação e exportação e gestão de portos nas áreas das antigas EADIs (atuais Centros Logísticos Industriais Aduaneiros - CLIAS) ratifica o perfil da região como polo logístico de apoio aos portos marítimos. Por fim, na Serra, o agrupamento de indústrias e demais serviços evidenciam o incremento do polo industrial e logístico de suporte e o uso portuário, notadamente no Centro Industrial Metropolitano de Vitória - Civit I e Civit II -, onde se concentra a maioria das indústrias e serviços logísticos da região.

---

<sup>9</sup> Jean-Louis Cohen in *Forme Urbaine et Discontinuité* (Colloque de CERISY, 1987) citado em Miguel Branco-Teixeira no artigo *A emergência de novas infra-estruturas urbanas e as desigualdades territoriais*. Lisboa: Associação Portuguesa de Planeadores do Território: appla.net serviço internet da appla, s.d.

Em síntese, a localização das atividades industriais e de serviços permite elucidar o recente processo de dispersão territorial do arco metropolitano, de modo particular o observado nos municípios da Serra e de Vila Velha, com consolidação de polo logístico de serviços e indústrias, e transbordamento de atividades relacionadas ao setor portuário para além do arco. Contudo, evidentemente, a disseminação de serviços pelo território não é aleatória, pelo contrário, está em consonância com ações estratégicas de locação das empresas.

Para complementar os apontamentos referentes às atividades portuárias no âmbito territorial em estudo, expõe-se o mapa de identificação das áreas portuárias e retroportuárias, que compõem o atual sistema portuário na Grande Vitória. Essas áreas referem-se a Centros Logísticos Industriais Aduaneiros (CLIAs), Recintos Especiais para Despacho Aduaneiro de Exportação (REDEX), instalações retroportuárias alfandegadas arrendadas e públicas, Terminais de Granéis Líquidos (TGL), além de instalações marítimas, que se distribuem em terminais públicos, arrendados e privativos. Apesar dessas denominações, a mais nova Lei dos Portos – Lei n.º 12.815, de 5 de junho de 2013 – altera a caracterização de instalações públicas e privadas (Figura 10).

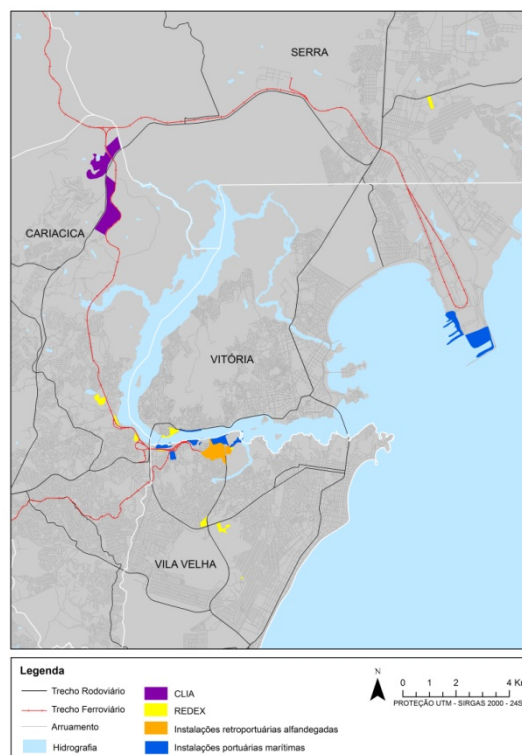


Figura 10: Mapa de identificação das áreas portuárias e retroportuárias e do circuito rodoferroviário da região. Fonte: Elaborado no âmbito da pesquisa *Porto na cidade: uma agenda de pesquisa exploratória*, com coordenação e participação das autoras. Acervo: Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo - NAU/ UFES.

A localização das CLIAS (Cariacica) e dos REDEX (Cariacica, Vila Velha, Serra e Vitória) ocorre, predominantemente, no interior do território. Pode-se ainda constatar que esses recintos contribuem para a expansão de paisagem tipicamente portuária, evidenciada pela figura do contêiner. Os terminais de contêineres, situados em meio urbano ou em área de expansão, caracterizam o perfil produtivo de parte das cidades da Vitória Metropolitana. Por outro lado, intensificam conflitos no tráfego local, devido ao fluxo contínuo de mercadorias em circulação no território (Figuras 11).



Figuras 11: REDEX aos moldes de terminal de contêineres situado em meio urbano (Vila Velha).  
Fonte: Imagens do software Google Earth Street View em sua versão livre. Acesso em: 29 jul. 2014.

As demais instalações retroportuárias alfandegadas, sem o regime de CLIA ou REDEX, estão situadas no Porto Organizado de Vitória<sup>10</sup>, em áreas do Complexo Portuário de Capuaba, em Vila Velha. A distinção das instalações portuárias por modalidades está de acordo com as categorias instituídas pela Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993; contudo, recentemente ocorreram alterações pela Lei n.º 12.815, de 5 de junho de 2013.

A partir da identificação das áreas portuárias e retroportuárias, importa notar que, na Grande Vitória, o setor portuário está predominantemente controlado pela iniciativa privada. Os terminais que não são de propriedade particular encontram-se sob regime de arrendamento. A redução do domínio público na esfera portuária é preocupante, principalmente na perspectiva dos processos de cooperação e minimização de conflitos entre cidade e porto. A participação privada no setor portuário tende a acentuar-se, conforme a nova lei dos portos - Lei n.º 12.815, de 2013 -, que incentiva atração de capital privado no setor, facilitando a criação de terminais portuários particulares e a concorrência portuária no Brasil

<sup>10</sup> Conforme Portaria-MT n.º 88, de 11 de março de 1996 (D.O.U. de 12/3/96), a área do porto organizado de Vitória é constituída pelas instalações portuárias terrestres existentes nos municípios de Vitória e Vila Velha, delimitadas por poligonal geográfica. A área abrange todos os cais, docas, dolphins e píeres de atracação e de acostagem, armazéns, edificações em geral e vias internas de circulação rodoviárias e ferroviárias e, ainda, os terrenos ao longo dessas áreas e suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do porto de Vitória ou sob sua guarda e responsabilidade. A área é ainda constituída por infraestrutura de proteção e acessos aquaviários ao porto de Vitória, canal de acesso e áreas adjacentes a esse até as margens das instalações portuárias terrestres do porto organizado e bacia de evolução (Ministério Dos Transportes, 2014).

(Brasil, 2013b). Em síntese, para os mais críticos, a ampliação da participação da iniciativa privada no setor portuário brasileiro intensifica a disseminação de terminais portuários pelo território, gerando concorrência desigual com as instalações do porto público, devido ao enfraquecimento da esfera pública dos portos.

### **Considerações finais**

A mesma dinâmica econômica gerada pela movimentação do complexo portuário concentrado da região da Grande Vitória impulsiona o agravamento da pobreza urbana, a progressiva queda das condições de urbanidade, o aumento das situações de tensão social nas ocupações urbanas do entorno das atividades portuárias, sobretudo as interiorizadas em zonas secundárias dos portos, denominadas retroportuárias. Assim, como nas demais cidades portuárias brasileiras, a ocupação territorial permanece condicionada aos investimentos do complexo de infraestrutura urbano-portuária e de transporte. Contudo, certamente não se trata de territórios sem disputa, pelo contrário, em 2014, no município da Serra, movimentos sociais de moradia ocuparam parcela de área nas imediações da BR101 Contorno, em confronto e resistência às ações do estado de reintegração de posse. O lugar e movimento social mencionado – Jardim Carapina – são uma das urgências urbanísticas de hoje por demandas antigas, que inevitavelmente pressupõem como resposta ações de integração entre o planejamento urbano e regional e os processos de ocupação territorial do setor portuário da região.

Somadas as contradições do processo de ocupação do território brasileiro, que expressa, por um lado, a omissão da gestão pública na esfera do planejamento territorial, por outro lado, a alta concentração de renda e recursos em distintos setores econômicos, a realidade urbana e metropolitana requer invenção de alternativas aos modos de vida urbano, que não sejam a pura subordinação à lógica de urbanização neoliberalizada, cujos resultados são há tempos conhecidos. Em suma, é grave a outra face do funcionamento do potente complexo portuário e retroportuário da Vitória Metropolitana no agenciamento do espaço urbano e metropolitano. Contudo, além de invenção, é possível solver em fontes de modelos de urbanização experimentados ou conceituados, a exemplo dos cinturões verdes e grandes parques, dos limites de crescimento urbano e densificação do território, dos espaços verdes protegidos, do desenvolvimento orientado ao transporte coletivo, do equilíbrio entre ocupação urbana e operacionalização de infraestruturas, da exploração das potencialidades paisagísticas mediante apropriação e manutenção dos ecossistemas, entre outros modelos existentes. A urgência e o avanço de alternativas talvez residam na reinvenção dos critérios de ocupação



existentes e em revisão, contidos em teorias e práticas do planejamento urbano e regional, que sejam pautadas na articulação sustentável entre ocupação produtiva do território e seu suporte geobiofísico e sociocultural<sup>11</sup>.

Sabe-se que implicações do setor portuário na reconfiguração da Grande Vitória derivam do sistema capitalista, que é “[...] muito dinâmico e inevitavelmente expansível; [e] cria uma força permanentemente revolucionária, que, incessantemente e constantemente, reforma o mundo em que vivemos” (Harvey, 2005, p. 43). Diante das constantes alterações do sistema capitalista, as relações espaciais mantidas sobre esse processo estão sujeitas a transformação contínua. Nos dizeres de Harvey (2005), o capitalismo seguirá por onde a resistência for mais fraca. Evidencia-se, então, a importância do (re)fortalecimento dos lugares, de seus atores locais, de alternativas que se imponham perante a hegemonia do padrão econômico vigente e se voltem para o planejamento territorial relacionado aos interesses do espaço cotidiano.

### Referências

Branco-Teixeira, M. A emergência de novas infra-estruturas urbanas e as desigualdades territoriais. *Lisboa: Associação Portuguesa de Planeadores do Território*: appla.net serviço internet da appla.

Brasil. *Decreto nº 4.543, de 26 de dezembro de 2002*. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Decretos/2002/dec4543.htm>. [Consult. 24 julho 2014].

Brasil. *Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013b*. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm). [Consult. 24 julho 2014].

Brasil. *Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993*. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L8630.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8630.htm). [Consult. 24 julho 2014].

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

Harvey, D. 2005. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo, Annablume.

---

<sup>11</sup> Destaque-se, para fins de desdobramentos deste estudo, a publicação *O Arco Metropolitano do Rio de Janeiro: integração e fragmentação da paisagem metropolitana e dos sistemas de espaços livres de edificação*, organizada por Vera Regina Tângari, Andrea Queiroz Rego e Rita de Cassia Montezuma (Rio de Janeiro: PROARQ/FAU-UFRJ, 2012), devido similaridade de problemática, a despeito das diferenças de escalas entre os territórios abordados.

Iel, 2013. *Anuário IEL 200 Maiores Empresas no Espírito Santo*. Vitória. Disponível em: [http://issuu.com/nexteditorial/docs/bloco1\\_200maiores\\_2013\\_montagem\\_bai](http://issuu.com/nexteditorial/docs/bloco1_200maiores_2013_montagem_bai). [Consult. 15 maio 2014].

Mendonça, E. M. de S. et al. 2012. Os ramais de integração do sistema de espaços livres de Vitória-ES nos municípios vizinhos. In: *Quadro dos Sistemas de Espaços Livres nas cidades brasileiras*. São Paulo, FAUUSP.

Ministério dos Transportes. *Porto de Vitória*. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/bit/05-mar/1-portos/vitoria.pdf>. [Consult. 8 julho 2014].

Notteboom, T. E. ; Rodriguez J. 2005. Port regionalization: towards a new phase in port development. *Maritime Policy and Management* [Em linha], 32. Disponível em: [http://people.hofstra.edu/jean-paul\\_rodrigue/downloads/Notteboom-Rodrigue-MPM-final.pdf](http://people.hofstra.edu/jean-paul_rodrigue/downloads/Notteboom-Rodrigue-MPM-final.pdf). [Consult. 24 set. 2014].

Rial, M. F. P. 2008. *Cidade-porto: dinâmicas espaciais e planejamento intra-urbano*. Dissertação de Mestrado. FAUUSP. São Paulo, 2008.

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

Ribeiro, L. C. M.; Siqueira, M. da P. S. 2012. Portos e cidades: expansão e modernização dos portos de Vitória (sec. XX-XXI). *Revista Dimensões* [Em linha], 28. Disponível em: <http://www.periodicos.ufes.br/dimensoes/article/view/4323>. [Consult. 23 abr. 2014].

Rodrigue, J-P et al., 2013. *The Geography of Transport Systems*. Hofstra University, Department of Global Studies & Geography. Disponível em: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch4en/conc4en/portdev.html>. [Consult. 3 abril 2014].

Santos, M. 2008. *Espaço e Método*. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo.

Sindiex, 2003. *O comércio externo no desenvolvimento capixaba: a contribuição do sistema Fundap – 1971-2001*. Vitória, Sindiex. Disponível em: [http://www.sindiex.org.br/site2008/image\\_upload/10484702012009caderno\\_sindiex\\_2003.pdf](http://www.sindiex.org.br/site2008/image_upload/10484702012009caderno_sindiex_2003.pdf). [Consult. 31 jul. 2014].