

**Ana Lucy Oliveira Freire**

## **RESUMO**

O processo de urbanização brasileira revela que são muitas as mudanças, as quais resultam em uma nova configuração sócio-espacial, desta vez, atendendo diferentes interesses e novos agentes que vislumbram a inserção na economia globalizada. No âmbito das novas tendências e mutações, verifica-se uma metropolização que acirra exclusão social, provoca uma maior mobilidade sócio-espacial seletiva, orienta investimentos públicos e privados excluindo lugares da metrópole, acirra a violência urbana e provoca maior degradação ambiental, dentre outros ditos problemas urbanos, constituindo-se numa problemática metropolitana. Nesse sentido, esse trabalho objetiva entender e analisar a reorganização do espaço urbano da cidade de Vitória-ES, e em especial a nova fase do processo de urbanização, expressando-se por uma metropolização de caráter desigual.

**PALAVRAS-CHAVE:** dinâmica urbana, área metropolitana, globalização.

## **ABSTRACT**

The process of brazilian urbanization reveals that they are many the changes, which result in a new partner-space configuration, this time assisting different interests and new agents that shimmer the insert in the economy global city. In the ambit of the new tendencies and mutations, a urbanization is verified that amplify social exclusion, provokes a larger mobility selective spatial and social it guides public and private investments excluding places of the metropolis, amplify the urban violence and it provokes larger environmental degradation, among others said urban problems, being constituted in a metropolitan problem. In that sense, that work aims at to understand and to analyze the reorganization of the urban space of the city of you Vitória-ES, and especially the new phase of the urbanization process, being expressed by a metropolis of unequal character.

**KEY WORDS:** urban dynamics, metropolitan area, globalization.

## **INTRODUÇÃO**

Privilegiando uma análise sobre o processo de urbanização, o objetivo desse trabalho é entender e discutir alguns aspectos que marcam o processo de constituição da Região Metropolitana da Grande Vitória e sua dinâmica sócio-espacial, cujo processo no contexto atual em que os espaços urbanos, em especial as áreas metropolitanas, cumprem o papel de transformar-se em espaços cada vez mais vantajosos e, portanto, mais competitivos, tendo em vista o acolhimento de novos investimentos da economia globalizada.

Pretende-se, a partir da constatação desse dinamismo econômico e espacial da Grande Vitória, apontar, localizar e analisar algumas áreas que expressam esse atual processo de urbanização enquanto parte de uma nova fase econômica local articulada à economia internacionalizada, a qual demanda novas atividades/novos ramos produtivos piores de novas tecnologias. São exemplos de espaços dinâmicos: os subcentros comerciais e de prestação de serviços consolidados e em expansão no contexto da região; os centros de serviços do denominado terciário moderno, como os empresariais que se consolidam na metrópole, os centros de comércio locais emergentes no âmbito dos municípios, os novos espaços de cultura e lazer e outros.

O trabalho está estruturado da seguinte forma: o capítulo I tem por objetivo apontar uma problemática urbana, na escala metropolitana, enquanto estágio do processo de urbanização atual. No capítulo II expomos o histórico da formação e analisamos o quadro social da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), caracterizando-a, bem como mostrando alguns dos seus "predicados", os quais justificam a transformação da região em novo espaço atrativo capaz de abrigar novos negócios. E, no último capítulo, analisamos algumas transformações e novas dinâmicas espaciais da Grande Vitória, enquanto parte da constituição do espaço metropolitano.

## **I - A CONSTITUIÇÃO DE ESPAÇOS METROPOLITANOS E O PROBLEMA (EX)POSTO**

Estudar a cidade - na sua dimensão material e física, a urbanização do seu território — assim como a dimensão do urbano, a constituição de uma sociedade urbana é parte do reconhecimento das significativas transformações atuais que vem se dando no processo de produção do espaço urbano no Brasil e no mundo, cujas formas e conteúdos exercem novos papéis na articulação entre os espaços locais e globais. Ou seja, entender os aspectos e as características que marcam o Brasil urbano na atualidade tornou-se uma tarefa desafiadora. A metropolização é uma dessas tendências e um dos fenômenos inquietantes que marcam os rumos desse processo.

As grandes cidades, sobretudo os espaços metropolitanos, ainda exercem papel essencial na dinâmica econômica atual, posto que tendem, cada vez mais, a acumular condições na produção de espaços estratégicos de contatos e relações que conectam o local ao global. (CLAVAL 2005).

A contribuição da Geografia na compreensão do processo de globalização e seus rumos atuais tem sido de extrema relevância. No que diz respeito às determinações econômicas impostas aos centros urbanos e em especial às regiões metropolitanas, há muito ainda a ser entendido e pesquisado, sobretudo porque hoje o fenômeno da metropolização está associado à crescente (e nova) importância do local/lugar, e do papel que esse lugar vem ocupando no processo de reprodução do capital. Como assinala CARLOS (2005, 33), "*a inserção da economia metropolitana no contexto global aponta transformações no processo produtivo com conseqüências no processo de produção espacial*".

Faz-se necessário dizer que, quer tratemos da constituição de espaços metropolitanos, da metropolização, de regiões metropolitanas, ou ainda sobre a conformação de áreas metropolitanas enquanto nova fase do processo de urbanização, de todo modo, a discussão diz respeito à reprodução do espaço enquanto possibilidade de realização do capital, na medida em que a expansão urbana da cidade, o crescimento da sua mancha, não abre mão de áreas, de terras disponíveis, de espaço que se transformam em mercadoria.

Os rumos e enigmas que cercam esse processo de urbanização consubstancia-se num desafio significativo porque, no momento em que nos interessamos pela temática metropolização ou constituição de espaços metropolitanos, temos pela frente a tarefa de entender uma problemática e um processo atual, o qual se distingue de processo anterior aos anos 80 (da fase 50-80), período em que as regiões/áreas metropolitanas foram criadas segundo outros interesses, agentes e ideários (SILVA 2006, 401).

Voltados para o desenvolvimento e modernização dos lugares para abrigar novos negócios, os governos, em tempos de escassez, limitam-se em criar condições para reestruturar e refuncionalizar espaços bastante seletivos. O resultado, quando se trata de região metropolitana, é a emergência de ambientes metropolitanos desiguais, o aumento das disparidades sócio-espaciais (SOUZA 2000).

No processo de formação e expansão da região metropolitana, salta aos olhos, de um lado, a multiplicação dos já antigos problemas: áreas inteiras e extensas onde aumenta a pobreza, a violência, a segregação, o desemprego, a informalidade, a falta de moradia, a falta de transportes, a degradação sócio-ambiental, a falta de saneamento básico, a inabitabilidade, etc. Porém, de outro lado, surgem paisagens urbanas que

resultam de investimentos, cuja finalidade é tornar certos espaços eficientes. Ou seja, nesse último caso, trata-se de uma nova qualidade dos gastos públicos, visando melhorar os fluxos/intercâmbios/trocias entre esses espaços metropolitanos. DAVIDOVICH (2003, 59), reforça essa idéia quando afirma: "*políticas de criação e revitalização de porções do espaço metropolitano, tornando-os mais atrativos para negócios, inclusive para o turismo, aumentam lucros imobiliários e contribuem para o deslocamento de populações de áreas circundantes, impossibilitadas de arcar com a elevação do preço do solo urbano. A requalificação do espaço, observada em várias capitais brasileiras, se torna assim fator de agravamento das desigualdades sócio-espaciais, em função do desvio de verbas destinadas a diversos setores sociais, como o da habitação*".

O processo de urbanização brasileira atual revela que são muitas as transformações que resultam em uma nova configuração sócio-espacial, desta vez atendendo diferentes interesses e novos agentes, os quais objetivam um lugar, um papel na inserção da economia globalizada. No âmbito das tendências e mutações nessa nova fase, verifica-se uma metropolização que acirra a exclusão social, provoca uma mobilidade sócio-espacial seletiva, orienta investimentos públicos e privados excluindo lugares da metrópole, acirra a violência urbana e provoca maior degradação ambiental, dentre outros ditos problemas urbanos, constituindo-se numa problemática nas metrópoles brasileiras (SOUZA 2000).

Na tentativa de entender melhor a formação da metrópole, são esses problemas que saltam aos olhos. Percebe-se que os municípios que compõem a região exercem diferentes e desiguais papéis nesse processo, têm *status* diferenciados. O núcleo/cidade central, a "cidade-mãe", cria as demandas às outras cidades, e estas parecem atender, alimentar e adequar-se à situação, isto é, respondem aos processos de acumulação de capital via reprodução do espaço. Nesse sentido, segundo ROBIRA (2005, 10), os espaços, as áreas ou territórios que possibilitam a acumulação. Ou seja: "*são territórios-reservas com a função de resolver de maneira eficaz as sucessivas crises de expansão/acumulação do próprio sistema territorial metropolitano [...] espaços colonizados mais ou menos urbanizados que ficam em torno de uma grande e importante cidade...*".

Apontado o problema, faz-se necessário precisar um pouco os termos. Ou seja, o que se entende por metropolização?. o que define uma metrópole?. quando a cidade pode "ganhar" tal adjetivo? Ajudar a esclarecer é importante, posto que o desconhecimento acerca do assunto ainda é grande. E, no que diz respeito à Grande Vitória, nosso objeto de análise, pairam muitas dúvidas acerca dos adjetivos, em parte porque se trata de uma das mais recentes regiões metropolitanas criadas, a qual está em grande processo de expansão/dinamismo.

Há tempos já não se sabe o que no Brasil é metrópole, quais são, de fato, as regiões metropolitanas consolidadas, o que as difere dos denominados centros metropolitanos regionais, quais os critérios que definem hoje novas regiões metropolitanas, se ainda é o governo federal quem cria essas regiões, etc, o que torna complexo o entendimento de tal temática. De modo sistemático é possível afirmar que, entre 1980 até hoje foram criados vinte denominados espaços metropolitanos/aglomerações urbanas metropolitanas no Brasil, os quais somados às já existentes nove regiões metropolitanas instituídas entre 1973 e 1974, totalizam vinte e nove (IPEA/IBGE/UNICAMP 2002).

Segundo Lencioni (2006, 46), conquanto as muitas interpretações e conceituações sobre metrópole, existem os pontos em comum que nos dão uma noção à respeito. Primeiro: trata-se de uma forma urbana de tamanho expressivo, quer pelo número da população quer pelo tamanho/extensão e alcance do seu território; segundo: concentra grande diversidade de atividades econômicas, com destaque para aqueles serviços denominados de superior, o terciário superior de que nos fala SANTOS (2004); terceiro: é onde se desenvolvem com maiores possibilidades as inovações; quarto: é um ponto de grande densidade de emissão e recepção de fluxos de informação e comunicação; quinto: cada vez mais constitui-se como um nó de articulação de redes (de transportes, de cultura, de consumo, de inovação, de poder, de cidades, etc.).

Quanto à metropolização, trata-se de um processo sócio-espacial que, conforme Lencioni (Apud Ferrier, 2006, 48), "*é relativo a uma pós-urbanização*". Imprime ao espaço características metropolitanas, de forma concentrada ou de forma diluída, desenvolve condições metropolitanas imprescindíveis para a reprodução do capital. Acima de tudo, segundo a autora, "*é a expressão da transformação pela qual passa o processo de urbanização*".

Além de tais aspectos, reconhecemos na região, especialmente circulando pelos seus cinco principais municípios, características urbanas que tornam as suas paisagens semelhantes à tantas outras metrópoles em constituição. Sobressai o tratamento desigual que é dado às cidades no entorno do núcleo central, o qual, embora não esteja livre dos problemas, o grau e o número destes "problemas" são bem menores.

## **II - REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA: FORMAÇÃO E REALIDADE SÓCIO-ECONÔMICA**

A partir da promulgação da Constituição Federal de 1988 foi delegado aos estados instituir regiões metropolitanas. Em 1999 a Região Metropolitana da Grande Vitória – (RMGV) foi classificada como Centro Regional pelo IPEA/UNICAMP.IE.NESUR/IBGE, e em 2001 foi instituída a Região Metropolitana, através da Lei Complementar nº 204.

Antes disso, ainda nos anos 70, esse processo se desencadeara com a conclusão do Plano de Estruturação do Espaço da Grande Vitória, cujo papel do estado foi fundamental, especialmente pelo reflexos diretos e indiretos de suas ações nos transportes, a exemplo do Transcol, da construção da Terceira Ponte e da requalificação das principais vias, proporcionando maior fluidez em toda a região. Junta-se a isso as inúmeras iniciativas/investimentos privados no setor de comércio a varejo e de prestação de serviços, a exemplo da construção de amplas superfícies comerciais: *shopping centers*, hipermercados e centros empresariais dispersos em áreas estratégicas no espaço metropolitano.

Atualmente, a região conta com um total de sete municípios (Vitória, Serra, Vila Velha, Cariacica, Viana, Guarapari e Fundão), mas até 1999 os dois últimos municípios ainda não faziam parte da grande aglomeração, conquanto os mesmos ainda hoje não têm uma mancha urbana contígua como ocorre com os outros cinco municípios.

O estímulo ao crescimento urbano de Vitória se deu com a construção do porto de Tubarão (1966) e a localização de usinas da CVRD em terrenos nos limites da cidade (1969). O reduzido espaço físico dessa cidade impulsionou seu espraimento na direção norte, ocupando o continente (IPES 2001). A partir da década de 70 grandes eixos viários foram construídos, nos anos 90 uma nova ponte ligando Vitória-Vila Velha e, seguindo novas avenidas, rodovias e anéis rodoviários, a cidade cresceu horizontalmente extrapolando seu território, e verticalmente com a urbanização/ocupação das praias ao longo da baía de Vitória, bem como da baía do Espírito Santo.

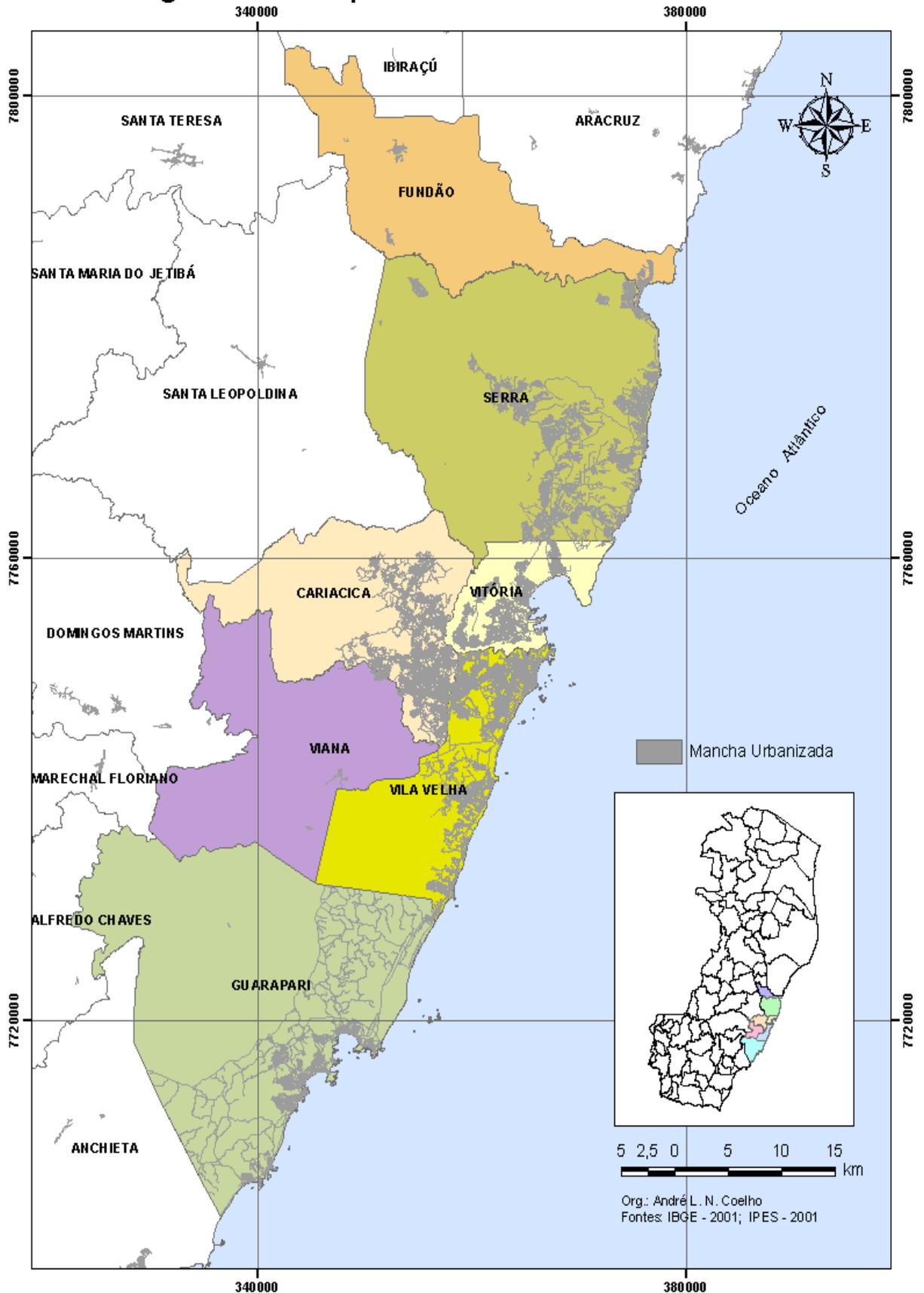
Verifica-se que as bases e fatores para tornar o espaço metropolitano contíguo consolidaram-se até a década de 90. Esse processo foi importante na (re)distribuição do comércio, dos serviços e na localização de novas áreas industriais, desconcentrando definitivamente alguns setores importantes da economia de Vitória, de um lado, e criando, por outro, novos centros nos municípios vizinhos – os subcentros -, os quais, por sua vez, passam a ter papel importante na expansão da aglomeração que vai ocorrendo no seu entorno.

No eixo norte da região metropolitana, a implantação de grandes projetos industriais na Serra, tais como a CVRD e a CST, ampliou muito o número de habitantes de baixo poder aquisitivo que viam no município uma alternativa de moradia e de emprego. Quanto à moradia, muitos foram os conjuntos habitacionais construídos através da política habitacional dos governos estadual e federal, assim como surgiram inúmeros loteamentos e invasões/ocupações de áreas. Os fluxos migratórios para o município respondem em parte pela significativa participação do mesmo no total da população de toda a região metropolitana, que em 2000 passava de 25% ou 337.559 habitantes.

Fundão é o município menos urbanizado e o que menos cresce ao longo da rodovia do Sol Norte, na orla do estado, a menos de 30 km de Vitória. Sua ocupação se restringe à sede que se localiza às margens da BR-101 norte e nas faixas litorâneas onde surgem muito lentamente alguns condomínios residenciais, especialmente destinados como terceira residência/moradia temporária de veraneio, além de bairros populares/moradia fixa, como extensão dos bairros de Jacaraípe e de outros no município da Serra .

Figura. 1 – Mapa da Região Metropolitana da Grande Vitória-ES.

# Região Metropolitana da Grande Vitória



A urbanização/expansão no eixo sul, em especial no caso de Cariacica, acompanha a BR-262, mas também a rodovia do Contorno/BR-101. Ao longo e no entorno destes eixos localizam-se as principais atividades indústrias, de comércio e de serviços desse município. Os intensos movimentos de cargas/mercadorias por este importante eixo rodoviário, mas também as atividades portuárias e ferroviárias que se estendem ao longo e pela baía de Vitória à Cariacica, respondem pela intensa urbanização do município que cresce a partir da ocupação de morros, de áreas alagadas e parcelamentos legalizados em muitos terrenos e reservas de áreas que o município possui.

Ainda na porção sul, a estrada estadual Jerônimo Monteiro possibilitou a consolidação de inúmeros bairros que constituiu uma única mancha urbana entre Vitória e Vila Velha, ligadas pelas pontes mais antigas situadas no centro de Vitória, e depois, pela ponte construída nos anos 90. Ao longo da rodovia Daryl Santos e da rodovia do Sol, a ocupação tem continuidade, posto que são os principais corredores industriais e de moradia de Vila Velha. É também ao longo da rodovia do Sol sul e da orla que se verifica o surgimento de inúmeros bairros que abrigam classes de baixo poder aquisitivo, além de condomínios fechados, pequenas chácaras, antigas vilas de pescadores, etc., até chegar em Guarapari, 40 km após Vila Velha.

Percebe-se que o dinamismo na Região Metropolitana da Grande Vitória concentra-se, especialmente, no aglomerado que envolve os cinco municípios que abrigam as áreas e pontos que apresentam incessante crescimento econômico e populacional mencionados anteriormente. No entanto, mesmo entre estes (,) as desigualdades sociais são grandes, e salta aos olhos as enormes diferenças entre os sete municípios, verificados na tabela 1.

O núcleo principal da região – Vitória -, concentra o maior número de pessoas com maior poder aquisitivo, reflexo da ocupação em melhores trabalhos/empregos (enquanto as rendas mais baixas se encontram nas denominadas “cidades-dormitórios”, ou “espaços-reservas” e “território colonizados”, que nos chama a atenção Robira (2005). Todavia, é interessante notar que as desigualdades entre os municípios da RMGV não se

verificam apenas nos níveis de renda, na conformação dos seus territórios e nos processos de crescimento econômico e expansão dos mesmos. No plano da realidade sócio-econômica, percebe-se o quanto trata-se de uma região heterogênea e desigual.

Tabela 1 - Região Metropolitana Grande Vitória: dados sócio-econômicos(2000)

Município	População	Área (km2)	PIB R\$ (valores em R\$ mil)	Principais atividades	Renda per Capita	Tx. da alfabetização	IDH	Rede de esgoto %	Abastecimento de água %
Vitória	302.633	89,1	6.723.463	Serviços, administração pública, comércio, comércio exterior, construção civil, pequenas indústrias de transformação, turismo.	667,68	95,48	0,856	89,5	99,5
Serra	351.686	552,7	4.049.654	Comércio, serviços, complexos industriais, pequenas indústrias de transformação construção civil, agropecuária, transportes, turismo.	233,94	91,68	0,761	62,8	97,1
Vila Velha	370.727	218,8	2.452.197	Comércio, serviços, grandes e pequenas indústrias de transformação, construção civil, turismo, agropecuária.	443,80	94,70	0,817	66,1	98
Cariacica	339.612	285,8	1.521.374	Comércio, serviços, pequenas e médias indústrias de transformação, construção civil, agropecuária.	215,20	91,31	0,750	64,2	95,4
Viana	56.405	294,9	350.895	Comércio, indústria, agropecuária.	175,43	90,43	0,737	54,8	86
Guarapari	96.610	581,9	419.918	Comércio, serviços, turismo, construção civil, agropecuária.	277,93	91,08	0,789	35,1	85,2
Fundão	13.873	269,9	70.364	Agropecuária e extrativismo.	229,92	87,47	0,752	30,5	80,1

Fontes: IBGE, 2003; Anuário Espírito Santo, 2005; Atlas Desenvolvimento Humano do Brasil, 2003.

**Vitória**, com a menor área territorial tem a maior população, e conta com os melhores indicadores sócio-econômicos. Analisando todos os municípios, **Vila Velha** e **Cariacica** possuem as características que mais os tornam semelhantes, embora Vila Velha apresente melhores índices sócio-econômicos. **Serra**, que passou por um intenso crescimento populacional e econômico nos anos 80 e 90, resultado da localização de vários

projetos industriais de grande e médio porte, demonstra ser a segunda força em termos da riqueza da região. Os outros três municípios (Guarapari, Viana e Fundão), segundo os dados, aparecem ainda longe de se igualar ao crescimento sócio-econômico verificado nos demais.

No geral esse quadro da realidade social dos municípios que compõe a RMGV demonstra que ainda está longe um horizonte mais homogêneo entre os mesmos, realidade esta que se repete nas regiões metropolitanas de todo o país.

### **III – REORGANIZAÇÃO E NOVA DINÂMICA ESPACIAL DA GRANDE VITÓRIA**

A Grande Vitória constitui-se em um ponto de convergência de importantes vias de transportes regional – no caso o Sudeste -, mas também em nível nacional, por possuir no seu território um complexo rodoferroviário e portuário que garante às grandes empresas aqui instaladas, vantagens no processo de produção e atendimento tanto do mercado interno como do mercado externo. Sobre essas vantagens, salienta SIQUEIRA (2001, 93), *“Vitória, considerada um centro urbano de intercâmbio comercial (principalmente em função das vantagens portuárias), definiu-se, então, como a organização espacial dos pontos-chave em que se envolveram as fases do processo de intercâmbio entre produção/comercialização, sobretudo para os projetos voltados para o mercado externo”*.

Aproveitando as vantagens acumuladas por ser a capital/sede político-administrativa, por ser o núcleo que detém os melhores indicadores sociais, por abrigar a grande maioria da classe média da região, etc., os estímulos para criar ambientes propícios nos setores de comércio e serviços com alto valor agregado, fez de Vitória o espaço privilegiado para abrigar novas firmas/empresas desses setores no âmbito da RMGV, e mesmo do estado. Isso demonstra que o “marketing territorial” da região no contexto de competição por novos investimentos vem dando certo, e para tanto, grandes intervenções urbanas são necessárias, a fim de criar uma imagem positiva da cidade, projetando-a para o Brasil e o mundo.

Hoje, as transformações urbanas que mais saltam aos olhos na Grande Vitória e que por isso são motivo de análise nesse trabalho, resultam da qualificação e valorização da cidade enquanto parte de um processo que envolve vários outros grandes centros urbanos que lutam/competem na busca por novos investimentos/negócios, os quais potencializam o governo local a administrar e até aliviar a sua crise financeira. Nesse processo de re (qualificar) a metrópole, os governantes não poupam esforços, isto é, gastos públicos na ampliação de possibilidades em abrigar novas empresas, não importando as implicações sócio-espaciais advindas da nova política.

No âmbito desse dinamismo econômico local atrelado ao processo de globalização, verifica-se um processo de reorganização espacial na Grande Vitória, fruto do dinamismo econômico verificado a partir dos anos 90. Como já citado em item anterior, várias são as áreas e pontos, além dos novos centros locais e os subcentros já consolidados em expansão, os quais expressam o que estamos denominando de dinâmica espacial, reflexo do crescimento social e econômico atual da RMGV.

O dinamismo econômico impõe significativas transformações urbanas expressando uma nova paisagem, dentre as quais destacam-se: a expansão da infra-estrutura de transportes rodoviário e aeroviário e da logística em geral; a emergência de novos centros comerciais e de serviços; o aumento da verticalização e da sofisticação de bairros que abrigam classes de alto poder aquisitivo; o aumento das redes de apart-hotéis e de hotéis internacionais para atender o turismo de negócios; a criação e/ou ampliação de espaços apropriados para eventos de negócios/feiras, além de novas indústrias; a expansão e criação dos corredores de transportes coletivos; a expansão e modernização do sistema de transportes coletivos urbanos que interliga a região metropolitana; a expansão e melhoria de grandes eixos de circulação e interligação entre os municípios da região; a expansão e sofisticação do comércio e dos serviços em certas áreas no interior da metrópole (centros empresariais e centros comerciais); a urbanização de áreas degradadas no interior de grandes bairros; a expansão das áreas urbanizadas em cada um dos municípios; o crescimento de condomínios fechados horizontais e verticais voltados para classes de alto poder aquisitivo, etc. nos quatro principais municípios: Serra, Vila Velha, Cariacica e Vitória, analisadas a seguir nessa ordem.

No caso da **Serra**, na sua porção centro-sul, imediatamente interligada à cidade de Vitória, seguindo em direção às colinas e planaltos centrais do município, consubstancia-se na grande área que apresenta, hoje, significativo dinamismo sócio-espacial. As porções noroeste, onde está localizada a cidade-sede e oeste, onde predomina um relevo mais acentuado e áreas ambientais protegidas, a exemplo da presença do maciço Mestre Álvaro, além da localização de muitas propriedades rurais, o crescimento urbano é lento e pouco apropriado. Já na porção leste, ao longo da faixa litorânea em direção ao norte, balneários como Carapebus, Bicanga, Manguinhos, Jacaraípe e Nova Almeida, apresentam um dinamismo espacial diferenciado, marcado,

por um lado, pelo surgimento de bairros abrigando classes de médio e alto poder aquisitivo, e de outro, pelo inchamento de áreas/loteamentos irregulares, possibilitando o acesso à moradia dos de baixa renda.

Na porção onde sobressaem as áreas mais dinâmicas, particularmente ao longo de grandes e importantes eixos viários (BR-101, Rodovia Norte-Sul, Rodovias que seguem para o litoral) é preciso destacar: Carapina, onde concentra-se um relevante comércio ao longo da BR-101 e em algumas vias paralelas do bairro. Laranjeiras, revelado um subcentro importante no âmbito da Grande Vitória, abrigando um vigoroso setor de comércio e de serviços, atendendo uma grande região do município, e que, aos poucos, tende a ampliar-se e se tornar mais sofisticado, atendendo, assim, classes de renda mais alta, devido o surgimento de inúmeros bairros e condomínios fechados direcionados para as mesmas. Jardim Limoeiro ligado à Carapina, bairros mistos, abrigando pequenas indústrias, empresas de serviços diversos, intenso comércio, faculdades e escolas particulares e áreas residenciais, marcadamente de classes média a baixa. Novo Horizonte, estendendo-se até os bairros/balneários da faixa litorânea (Carapebus, Bicanga e Manguinhos); e por último, seguindo em direção aos terrenos mais altos dos platôs centrais, a área que compreende os bairros Barcelona, Porto Canoa, Serra Dourado até o Planalto Serrano, também apresenta forte dinamismo sócio-espacial.

**Vila Velha** tem hoje um comércio vigoroso, atendendo tanto as classes de baixo e médio poder aquisitivo quanto cresce um comércio seletivo voltado para as classes de alta renda. A rede hoteleira, inclusive internacional e de restaurantes tem crescido com repercussões na qualidade dos serviços prestados. Verifica-se um grande dinamismo na área de ensino universitário. A área de serviços em geral, tem acompanhado o progresso econômico Local, com destaque para a o setor automotivo, de transporte e armazenagem de cargas. O setor industrial apresenta desenvolvimento considerável em subsetores mais dinâmicos, com a indústria de confecções e alimentícias.

Vila Velha apresenta um processo de reorganização, expresso por uma dinâmica sócio-espacial resultado de transformações/atividades econômicas que provocam essas mudanças espaciais, dentre as quais se destacam: o setor portuário, demandando intenso tráfego de cargas por entre importantes eixos viários do município; o setor de comércio e de prestação de serviços fazendo emergir e expandir centros locais de bairros/áreas e subcentro regional; a incipiente indústria de transformação (bebidas, alimentos); as atividades que induzem ao fortalecimento do turismo litorâneo em espaços da orla, juntamente com o turismo religioso e ecológico/práticas esportivas; e o intenso dinamismo do setor da construção civil, sobretudo o residencial voltado para as classes de médio e alto poder aquisitivo, verticalizando e adensando áreas da cidade.

Por razões relacionadas a um maior fluxo de mercadorias em tempos de globalização, é grande o incremento das atividades portuárias envolvendo o complexo portuário localizado em Vila Velha – Cais de Capuaba, Cais de Paul, Terminal Portuário de Vila Velha-TVV e Terminal da Companhia Portuária de Vila Velha-TPVV -, vem crescentemente dinamizando a economia do município e, concomitante o dinamismo espacial local. Exemplo disso está na ampliação e modernização de eixos rodoviários, responsáveis pelo crescimento urbano ao longo e no entorno dos mesmos (PDTU, 2001). As rodovias estaduais Jerônimo Monteiro, Carlos Lindenberg, Capuaba e Darly Santos, interligadas à rede de rodovias federais, concentram muitas atividades de empresas do setor portuário, intenso comércio do setor de cargas/rodoviário, de materiais de construção, de auto-peças, pequenas indústrias, setor supermercadista, etc., ao longo dessas vias, além do uso residencial nas proximidades delas, o que faz dessa ampla área um espaço dinâmico. Vila Velha é servida, também, pelas linhas ferroviárias da EFVM – Estrada de Ferro Vitória a Minas e pela FCA – Ferrovia Centro-Atlântica, essa última sob ingerência da EFVM. Ambas as linhas acessam a região portuária do município. A Estrada de Ferro Vitória à Minas é a principal ferrovia brasileira no volume de transporte ligando os portos de Vila Velha à vasta Hinterlândia, abrangendo os estados de Minas Gerais, e daí em conexão com a FCA, a Goiás, São Paulo e Distrito Federal. A FCA liga o município ao sul do Estado e daí ao Rio de Janeiro. (Agenda XXI de Vila Velha. IV Fórum Municipal Estratégico, Projetos/Ações para Vila Velha, 2004).

A maior concentração do número de empresas e da mão de obra está nos segmentos das indústrias de alimentação, bebidas, confecções e artigos de vestuário e construção civil. No primeiro setor citado estão inseridos, entre outras, a Chocolates Garoto, a Sorvetes Luigi e a Pepsi-cola. O setor de confecções, um dos mais dinâmicos da economia do município, sendo constituído por um grande número de empresas de médio e pequeno porte. São 291 empresas com 2.924 pessoas ocupadas. Segundo a prefeitura (,) essas empresas estão concentradas principalmente no pólo da Glória, que é também uma importante zona de comércio, com numerosas e variadas lojas que operam tanto nas vendas a varejo quanto no atacado. Em face da limitação dos imóveis locais, vem paulatinamente perdendo caráter de pólo industrial, transformando-se em um grande shopping ao ar livre, com a transferência das indústrias para o pólo de Santa Inês e outras regiões do município, como Cobiândia e Ibes. (Agenda XXI de Vila Velha, 2004).

O setor terciário tem se mostrado cada vez mais forte em Vila Velha, em função do dinamismo do comércio e da prestação de serviços de qualquer natureza. Constitui o principal segmento da economia municipal respondendo por 63,5% do PIB e 72% das pessoas ocupadas. O município conta com alto índice e potencial de consumo e é com base nesse interessante mercado que, nos últimos anos, as lojas e estabelecimentos comerciais vêm investindo na modernização de suas instalações e diversificação de produtos, com resultados bastante animadores, uma vez que, até a pouco tempo, parte deste potencial de consumo estava direcionado para o comércio de Vitória. Nesse sentido, além do Pólo da Glória, um subcentro importante no contexto da região metropolitana, centros locais emergentes vêm mostrando um dinamismo surpreendente. São os casos do bairro/região de Coqueiral de Itaparica e o comércio sofisticado ao longo da avenida Hugo Musso, no bairro Praia da Costa, composto, principalmente, por pequenos *shopping centers/mall's*, abrigando lojas que atendem uma clientela de alta renda.

Atualmente já se nota a presença de lojas de departamento, com padrão de atendimento globalizado, situadas tanto em *shopping center* quanto em unidades isoladas. As maiores empresas do setor operam na área de supermercados, lojas de departamento e na venda e reparação de veículos. A proximidade e a boa interligação entre Vila Velha e Vitória proporcionam uma grande competição entre o comércio dessas cidades.

Em relação específica ao setor turístico, este proporciona um relativo dinamismo econômico e sócio-espacial à Vila Velha, sobretudo pelas potencialidades locais, a exemplo do sítio histórico da cidade (Prainha), o Convento da Penha e suas festividades, a ampla orla marítima, a tradicional indústria de chocolates Garoto, o pólo de confecções da Glória, o potencial em torno da infra-estrutura ferroviária na região de Argolas, o denominado turismo de veraneio para "os de fora" do estado, além das belezas cênicas dos morros, potencializando a prática de esportes/passeios ecológicos.

O município de **Cariacica**, pelas suas características sócio-espaciais e econômicas, é associado e destinado a ter o papel de periferia urbana no contexto do processo de metropolização. O município, sobretudo o seu espaço urbano, apresenta traços comuns e típicos de áreas de expansão urbana periférica de diversas cidades brasileiras, cuja maioria dos loteamentos/bairros caracterizam-se pela diversidade, desarticulação e descontinuidade entre si; pela produção de vazios continuamente preenchidos por áreas, muitas vezes ocupadas sem critério de parcelamento do solo; pela ausência de equipamentos públicos; pela precariedade da infra-estrutura urbana de saneamento básico, etc., fatores que corroboram para o aumento da violência.

Com todos os problemas que Cariacica apresenta, os dados da sua economia são relevantes. Com base nisso, podemos afirmar que a atual dinâmica espacial local é fruto da reconfiguração dos principais eixos rodoviários, portuário e ferroviário que perpassam áreas do município, ao longo dos quais surgiram inúmeros e rarefeitos loteamentos/bairros populares, assim como do vigoroso setor comercial e de serviços. Destacam-se as áreas/espacos dinâmicos: o Subcentro consolidado de Campo Grande, o centro emergente de Itacibá, o centro local de Jardim América e alguns pontos no eixo rodoviário BR-262 e BR-101/Contorno com a instalação dos portos secos.

Em relação às rodovias federais BR-262 e BR-101/Contorno e rodovia estadual ES-080 que liga a sede à Santa Leopoldina, e em momentos anteriores as ferrovias Vitória-Minas (EFVM) e Centro Atlântica (FCA), articuladas à rede portuária, serviam, principalmente, à Companhia Vale do Rio Doce-CVRD e à Belgo Mineira (hoje Grupo Arcelor), influenciaram muito no surgimento de bairros, áreas dinâmicas e toda uma região no município, posto que eram as principais vias de transporte de minérios. Hoje, essas ferrovias ainda têm grande importância na dinâmica sócio-espacial e econômica local.

Além dos grandes eixos rodoviários, representados não apenas pelas rodovias, mas também por vias importantes do município e, como ocorre em toda a região metropolitana, em Cariacica o Sistema Transcol exerce grande papel na configuração atual da manha urbana e seu processo de expansão/dinamismo. Hoje, os Terminais Urbanos de Itacibá e Campo grande são responsáveis por intensa mobilidade urbana de moradores de grande parte da metrópole. A expansão do sistema, com a construção do novo terminal de Jardim América ampliará esse processo de mobilidade e, conseqüentemente, será parte responsável no processo.

No que tange ao Terminal Urbano de Itacibá, verifica-se um significativo dinamismo espacial no entorno do mesmo, pela localização de novos investimentos comerciais e de prestação de serviços (supermercados, grandes lojas, hospitais privados, faculdades), pela localização do prédio onde ainda funciona a Prefeitura, pela ampliação e adensamento de bairros próximos, além de futuras instalações de instituições públicas e privadas, a exemplo do Cefet/es de Cariacica. Itacibá é, também, um importante nó de articulação para os inúmeros bairros que se prolongam pela rodovia do Contorno/BR-101 e para os bairros da sede de Cariacica e outras áreas.

Atendendo uma das áreas mais dinâmicas do tecido metropolitano – Campo Grande -, o Terminal Urbano de Campo Grande exerce papel extremamente relevante no contexto dessa nova dinâmica sócio-espacial da metrópole. O enorme dinamismo dessa área se deu a partir do final dos anos 70 com a instalação de diversas empresas de grande porte e indústrias de médio porte ao longo da BR- 262, a exemplo da Ceasa. Além de ser uma das regiões que abriga diversos bairros com enorme prosperidade econômica, Campo Grande tem um centro comercial e de serviços consolidado e em expansão, atendendo uma população que extrapola em muito o próprio município. Conta, principalmente, com pequenas, médias e grandes lojas de vestuário, calçados e móveis/eletrodomésticos (filiais de Vitórias), farmácias, inúmeras agências bancárias, lanchonetes, lotéricas, consultórios médicos e pequenos escritórios de prestação de serviços.

Enquanto parte da infra-estrutura de apoio às atividades/logística portuária, a partir da segunda metade dos anos 90, foram implantadas grandes superfícies para armazenagem e movimentação de cargas – as Estações Aduaneiras de Interior (EADI's) -, também denominados de portos secos, os quais, em função da conjugação dos setores rodo-ferroviário, portuário e aeroportuário, tendem a se localizar na rodovia do Contorno/BR-101, em Cariacica, como já ocorre, a exemplo da COIMEX, da SILOTEC e da TERCA.

O Centro de **Vitória** significou até a pouco tempo (década de 70) o principal - para não dizer único - lugar concentrando a oferta de comércio diversificado e a prestação de serviços que se encaixam atualmente no que se denomina de terciário moderno para o grande aglomerado que hoje tem esse caráter de metropolitano. Contudo, conforme já exposto ao longo desse trabalho, outros centros - os subcentros e os centros locais e emergentes -, surgiram e estão distribuídos pela região metropolitana.

É nos anos 80 que o Centro passa por um acentuado processo de deterioração e desvalorização das suas áreas urbanas, passando a ser um corredor de passagem. Ou seja, abandono do centro principal e histórico foi inevitável com o crescente desinteresse do capital imobiliário e a transferência de diversas atividades para espaços novos. Contudo, o Centro não deixou de ter papel importante, sobretudo para a própria capital, conquanto as suas fases de declínio e de requalificação (FREITAS 2002). A partir dos anos 2000, verifica-se um processo de revalorização local através de iniciativas públicas e privadas, as quais tornam o Centro atrativo e dinâmico novamente, a exemplo da ampliação de espaços culturais e de lazer (centros culturais, galerias de arte, teatro, etc.).

Repetidamente, ouvem-se representantes do governo municipal dizer: "hoje, Vitória "cresce para dentro", até porque sua mancha urbana em grande parte é uma ilha, não dispõe de terras até seus limites para expandir-se. Vitória, destaca-se hoje pela verticalização acentuada em certas áreas, o adensamento veloz em áreas nobres e nos bairros que abrigam as classes de baixo poder aquisitivo, a sofisticação e super valorização de vários bairros, sobretudo com a construção de inúmeros edifícios residenciais de luxo voltados para classes médias e altas, os destinados a atender as redes de hotéis, bem como novos centros de serviços modernos (pequenos, médios e grandes *shopping centers* e os denominados "prédios inteligentes"). São vários os exemplos concentrados em maior número em Vitória nos bairros Enseada do Suá, Praia do Canto, Santa Lúcia, Jardim da Penha, Mata da Praia e Jardim Camburi.

Dos denominados bairros nobres de Vitória, aqueles que abrigam o comércio e os serviços mais sofisticados para atender o turismo de negócios, os escritórios/centros empresariais de novas atividades, além das classes de mais alto poder aquisitivo. Os bairros Praia do Canto e Enseada do Suá, destacam-se pela presença de um número significativo de hotéis e apart-hotéis internacionais, a exemplo das redes Caesar Park, Bristol, Ibis, Accor, Chieko Aoki, Choice, os quais têm papel fundamental nas transformações do setor hoteleiro local a partir de 1997, quando o índice do turismo de negócios no estado atingiu 32,6%, número que deverá crescer muito até o final de 2004, quando se projeta um total de 71 dentre hotéis e apart-hotéis distribuídos apenas em Vitória e Vila Velha (VIEIRA, 2003, 36).

A ampliação do atual aeroporto de Vitória é um plano antigo dos governantes do estado e, finalmente, sai do papel. O motivo é simples: a demanda por transporte aeroaviário para exportação de mercadorias cresce cada vez mais, assim como os fluxos de passageiros que vem a negócios, ou que de alguma forma tem relação com o crescimento econômico da região. De concreto, os serviços de infra-estrutura para facilitar o acesso ao aeroporto (alargamento de avenidas, embelezamento urbano, transportes) já incorreram em mudanças nas áreas/bairros próximos. Os próximos passos são a nova e maior pista para ampliar o número de aviões e a melhoria e ampliação do prédio que abriga os principais serviços aeroportuários.

#### **IV - CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A exposição e análises aqui feitas acerca da constituição da Região Metropolitana da Grande Vitória-RMGV, ainda em processo, e a ênfase em algumas transformações urbanas que tornam o grande aglomerado mais

vantajoso e competitivo para atrair e localizar novos capitais, procurou apontar aspectos e singularidades dessa nova fase do processo de urbanização local.

Sem aprofundamentos quanto às análises críticas no que tange ao espaço heterogêneo da região, isto é, as desigualdades demonstradas em tabelas, destacou-se os números que revelam estar longe a realidade de uma metrópole mais homogênea social e economicamente, processo que se verifica não apenas para o caso de Vitória, mas em todo o Brasil.

É evidente que projetos industriais gigantescos como a Companhia Vale do Rio Doce-CVRD, formando o maior pólo de produção e exportação de pelotas de minério de ferro da América Latina; a gigante da celulose, a Aracruz, a Companhia Siderúrgica de Tubarão-CST com sua enorme força na produção e exportação de aço, e recentemente a Petrobras na exploração de gás e petróleo, transformam a cada momento a economia do estado do Espírito Santo. Esse dinamismo econômico tem um rebatimento no redesenho da urbanização, isto é, da constituição da região metropolitana, continuando a mesma lógica locacional da concentração industrial/econômica, isto é, configuram e consolidam a aglomeração da Grande Vitória como lugar privilegiado para a localização dessas grandes empresas dominando setores estratégicos da economia regional, nacional e até mundial.

O esforço de governos locais em qualificar, promover e atrair novos negócios para as regiões metropolitanas ou grandes centros urbanos, atuando quase como um poder autônomo, é um processo perverso, posto que nada garante que os investimentos tragam retorno em termos de desenvolvimento econômico, os quais tenham a duração que se deseja. Em outras palavras, o local é extremamente vulnerável à fuga ou deslocamento de empresas que tinham sido atraídas por condições excepcionais de localização em determinado momento.

#### **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

CARLOS, Ana F. A. 2005. A reprodução da cidade como negócio. IN: CARLOS, A. F. A. & CARRERAS, C. (Orgs.). **Urbanização e Mundialização: estudos sobre a metrópole**. São Paulo: Contexto.

CLAVAL, Paul. 2005. **Metropolização e Globalização**. In: **CIDADES: Revista Científica**/Grupo de Estudos Urbanos, vol. 2, nº 3. Presidente Prudente.

DAVIDOVICH, Fanny. "Metrópole e contemporaneidade, algumas pontuações". In: CARLOS, A. F. A. & LEMOS, A. I. G. (Orgs.). 2003. **Dilemas Urbanos: novas abordagens sobre a cidade**. São Paulo: Contexto.

IPEA/UNICAMP.IE.NESUR/IBGE. 1999. **Caracterização da Rede urbana do Brasil**. Campinas: Unicamp.

IPES – Instituto de Pesquisa do Espírito Santo. 2001; 2003. **Indicadores Econômicos do Espírito Santo**.

LENCIONI, Sandra. "Reconhecendo metrópole: território e sociedade". In: SILVA, C.; FREIRE, D.G.; OLIVEIRA, F. J. G. (Orgs.). 2006. **Metrópole: governo, sociedade e território**. Rio de Janeiro: DP&A Editores/Faperj.

Prefeitura Municipal de Vitória. 2002. **Plano Estratégico "Vitória do Futuro"**.

Prefeitura Municipal da Serra. 2001. **Plano Estratégico Serra 21 e Serra em Números**.

Prefeitura Municipal de Vila Velha. **Agenda XXI de Vila Velha, 2004**.

SIQUEIRA, M. da P. S. 2001. **Industrialização e Empobrecimento Urbano. O Caso da Grande Vitória 1950-1980**. Vitória: Edufes.

SILVA, Cátia A. et. al. (Orgs.). 2006. **Metrópole: governo, sociedade e território**. Rio de Janeiro: DP&A Editores/Faperj.

SOUZA, Marcelo L. de. 2000. **O Desafio Metropolitano: um estudo sobre a problemática sócio-espacial nas metrópoles brasileiras**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

TOURINHO, Andréa de O. 2006. "*Centro e Centralidade: uma questão recente*". In: CARLOS, A F. A. & OLIVEIRA, A. U. de (Orgs.). **Geografia das Metrôpoles**. São Paulo: Contexto.

VIEIRA, V. J. A. 2003. **Apart-Hotéis: uma tentativa de compreender o seu crescimento na Região Metropolitana da Grande Vitória**. Monografia de Bacharelado. Departamento de Geografia/CCHN/UFES.