

A TRIBUNA

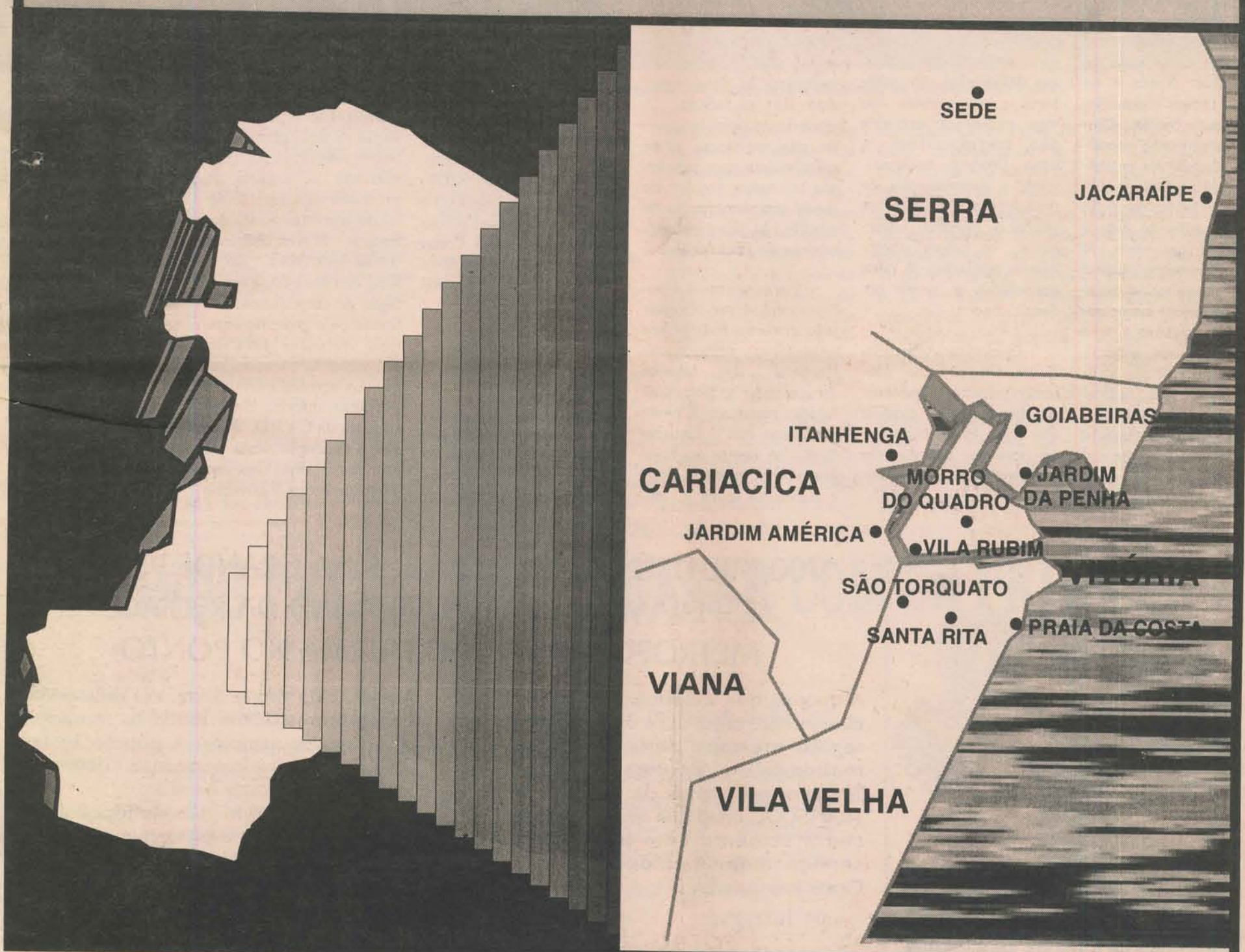
VITÓRIA-ESPIRITO SANTO

SUPLEMENTO ESPECIAL

DOMINGO • 30/07/1995

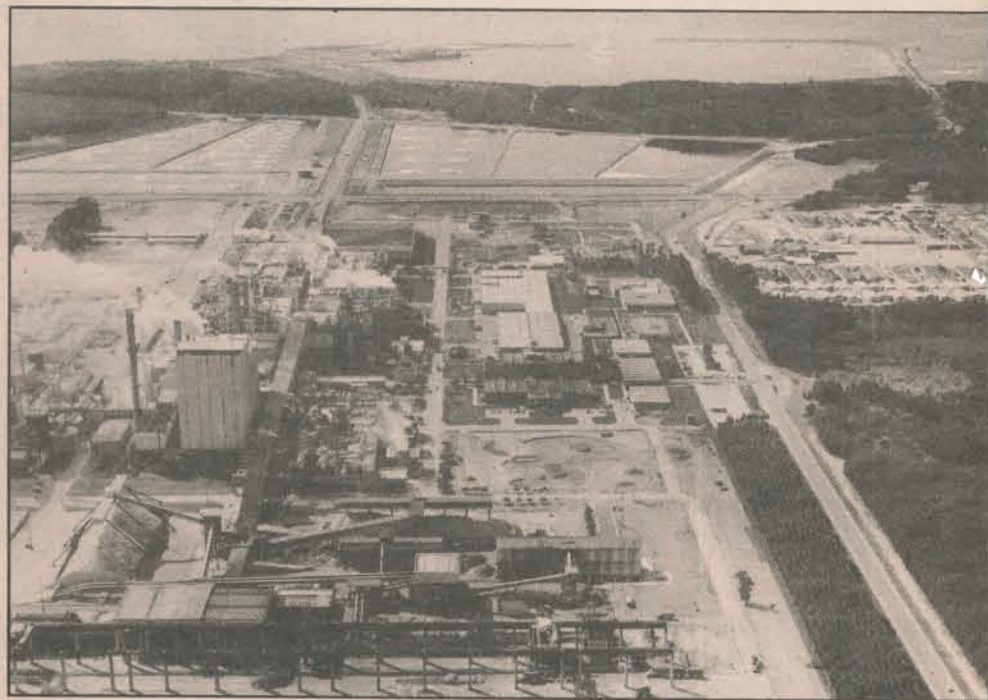
AJ13663-1

REGIÃO METROPOLITANA



Projeto nacional trouxe indústrias para o Estado

O processo urbano-industrial capixaba iniciado na década 60 integrava o projeto de desenvolvimento econômico do governo federal



Um dos "Grandes Projetos" foi a implantação da Aracruz Celulose

Em 1964, foi hasteada em Brasília a bandeira da modernização do Brasil. Lá do alto, ela se movimentava aos ventos soprados do Hemisfério Norte e ao mesmo tempo comandava a vida da Nação. Agora o crescimento econômico baseado na expansão industrial seria orientado pela concepção modernizante de alguns grupos. Entre estes, as Forças Armadas, empresas estrangeiras e estatais, grandes empresas privadas nacionais e o Estado. Juntos assumiram o controle do País, instalaram um regime autoritário e centralizador das decisões, desarticulando a identidade e as ações das unidades federativas e dos municípios.

O golpe militar significou para o Brasil a ascensão ao poder de forças conservadoras vinculadas aos interesses do grande capital. As medidas econômicas e políticas delineadas por militares e tecnocratas em seus gabinetes fechados não correspondiam a uma projeto nacional. Com a preocupação de transformar o País numa potência mundial emergente, os novos governantes armaram-se para consolidar a nova ordem.

O escritor Argemiro Brum, em seu livro "Desenvolvimento Econômico Brasileiro", explica que "em 1964, o governo opta por um modelo econômico característico de sociedades em eleva-

dos estágios de desenvolvimento e com alto padrão de vida". Isto significou incentivar a expansão de bens duráveis sofisticados e de alta tecnologia, cujo consumo irá se limitar às altas camadas da sociedade. A maioria do povo brasileiro não participa deste crescimento que privilegiava a concentração de renda em detrimento do auxílio às necessidades básicas da população.

Para legitimar a política excludente adotada pelo governo federal era necessário manter as "rédeas" dos estados atropelando as potencialidades regionais. É neste momento que o Espírito Santo se insere ao conjunto dos investimentos econômicos com a im-

plantação dos quatro grandes grupos de projetos: o complexo siderúrgico (CST/CVRD), complexo paraquímico (Aracruz), complexo portuário (CVRD, Porto de Vitória) e o complexo naval, único não consolidado.

Dentre os fatores que contribuíram para a instalação destes empreendimentos no Espírito Santo está a atuação da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) cujos objetivos eram os de di-

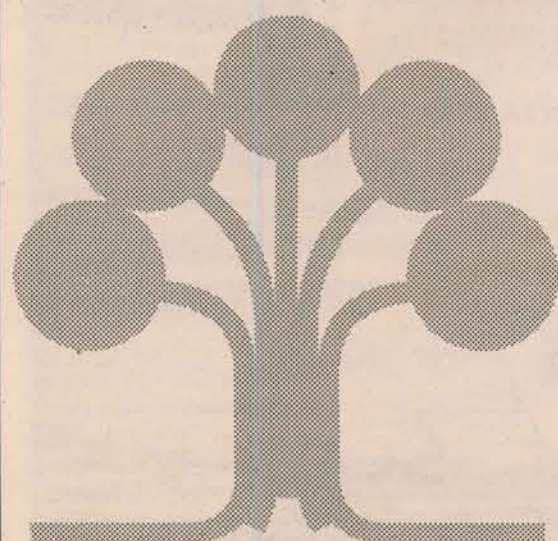
versificação e potencialização de suas atividades. Sobre este aspecto, cabe ressaltar a análise do professor da Ufes e técnico do Instituto Jones dos Santos Neves, André Tomoyuki Abe: "Até o final dos anos 60, a estratégia de crescimento definida pelo governo estadual voltara-se para desenvolver as vocações regionais agroindustriais, e portanto diferira da estratégia da CVRD. Todavia, a definição dessa via em favor dos Grandes Projetos levou o governo

à atuação de apoio à sua viabilização".

O economista Antônio Marcos Carvalho Machado, técnico do Instituto Jones dos Santos Neves confirma essa interpretação. Para ele, naquela época a exuberância dos Grandes Projetos ofuscou potencialidades capixabas latentes. Algumas delas como o mármore, granito e o turismo.

**SOCIAL X
ECONÔMICO**

A economia e a po-



**REGIÃO METROPOLITANA
DA GRANDE VITÓRIA**

700 MIL USUÁRIOS DE ÔNIBUS NA GRANDE VITÓRIA ESPERAM QUE A IMPLANTAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA NÃO DURMA NO PONTO.

A maioria dos usuários de ônibus circula diariamente entre um e outro município da região metropolitana. Apesar dessa realidade, o Sistema Integrado de Transporte Coletivo da Grande Vitória - TRANSCOL, criado há quase 10 anos, hoje conta somente com a integração do serviço municipal de transporte de Cariacica.

A adesão de Vitória, Serra, Vila Velha e Viana ao sistema ajudaria todos os moradores dos cinco municípios. A população teria um serviço de transporte mais confortável, mais seguro e mais barato.

A implantação da Região Metropolitana da Grande Vitória possibilita que prefeituras e governo do estado consigam vencer esse desafio, beneficiando milhares de pessoas.

ESPIRITO SANTO
GOVERNO DO ESTADO



pulação do Espírito Santo viveram transformações impostas de imediato. A passagem de uma configuração produtiva rural-agro-mercantil para um perfil urbano-industrial foi um salto significativo através do qual rejeitou-se a transição pelas gradações naturais de um processo industrial. Esse projeto nacional acelerado de urbanização determinou mudanças expressivas na estrutura das cidades e na vida das pessoas.

Para a efetivação do Estado no circuito político-econômico brasileiro, a influência de dois capixabas foi muito importante. Ernane Galvêas e Antônio Dias Leite haviam ocupado, respectivamente, a presidência do Banco Central e o Ministério das Minas e Energia. Conforme o relato de André Abe, o fato favoreceu ao Executivo estadual argumentar, em 1971, que o Espírito Santo não teria vocação agrícola, mas industrial. E para que este desenvolvimento fosse pleno os recursos locais eram insuficientes.

Em outras palavras, esse grupo de articuladores, composto também



A entrada dos "Grandes Projetos" no ES a partir da década de 60 modernizou e dinamizou as atividades portuárias

pelo governador Arthur Carlos Gerardt Santos, condicionava o crescimento do Estado aos investimentos externos. Principalmente se o intuito era concretizar na região projetos do porte da CVRD os quais pudessem gerar "efeitos em cadeia sobre outras atividades", salienta André. O argumento foi vitorioso e assim nasceram os Grandes Projetos.

Embora governantes e sociedade tenham esboçado uma previsão dos impactos da instala-

ção destes grandes empreendimentos, ações efetivas não se viabilizaram. E como refletiu André Abe, são conseqüências que somente adquiririam relevância quando já alcançaram o limite do tolerável e depois de terem comprometido a qualidade de vida.

O maior agravante do modelo político-econômico da ditadura militar foi a falta de compromisso com o social. Embora a sustentação desses projetos tenha se

concretizado no âmbito das ações do Estado, seja por isenção de impostos ou apoio infra-estrutural, tais investidores "lavaram as mãos". Não se achavam responsáveis com o que ocorria fora das dependências de suas indústrias. É o que André Abe chamou de "socialização das despesas e apropriação dos lucros".

Segundo análise de Marcos Carvalho, "o governo ofereceu na época uma série de vantagens e liberou o capital

internacional do ônus de fazer investimento social. Então o setor público absorveu essa responsabilidade, na esperança de que haveria um desenvolvimento expressivo para a região. Como se ele (o Estado) tivesse capacidade de suprir as necessidades da população mais tarde".

Para resgatar os acontecimentos desse período **A Tribuna** apresenta o tema "Os efeitos da Industrialização", 3º suplemento da série

"Região Metropolitana". Esta fase do crescimento capixaba foi marcada pela modernização e diversificação de todos os setores da economia do Espírito Santo. Os "Grandes Projetos" potencializaram o Estado como um dos maiores atratores de investimentos do País. Entretanto a solução para os problemas sociais não cresceu junto com as transformações. Alguns destes impactos negativos e positivos vão ser delineados nas próximas páginas.

O GRANDE PRIVILÉGIO É ACABAR COM OS PRIVILÉGIOS.

O parlamentar é, antes de tudo, um cidadão comum. Não faz sentido que tenha privilégios, enquanto outros cidadãos são privados de atendimentos básicos. A Assembleia Legislativa do ES acabou de vez com as exceções aos parlamentares como o "Auxílio Paletó" e "Auxílio Moradia". Medidas como estas têm o apoio dos 30 Deputados que estão empenhados em dar uma nova e melhor imagem ao Legislativo.

**ASSEMBLÉIA
Legislativa**
ESPIRITO SANTO

Vilaschi: ES deu salto com a industrialização

A13663-4

Na década de 60, o Estado reunia todas as pré-condições de infra-estrutura portuária, ferroviária e rodoviária ideais ao plano desenvolvimentista de polarização de áreas industriais e de desconcentração urbana. Este crescimento trouxe efeitos perversos para o ES, mas colocou o Estado em um novo patamar de desenvolvimento. Este e outros temas estão na análise do economista Arlindo Vilaschi



Para Vilaschi, o ES precisa dar prioridade política à educação

Por que os Grandes Projetos foram trazidos para o Espírito Santo?

Arlindo Vilaschi — O Espírito Santo reunia as pré-condições necessárias para a implantação destes projetos, que, por serem basicamente voltados para a exportação, exigiam que o Estado que os fosse acolher tivesse as condições portuárias favoráveis. E nenhum outro Estado do País tinha essas condições.

O Porto de Tubarão, inaugurado em 1964, é um porto de grande tonelagem, ou seja, se adaptava ao perfil que os projetos exigiam e, além disso, estava ligado a Minas Gerais, que é uma importante fonte de matéria-prima, principalmente por causa da siderurgia. Então, as pré-condições de infra-estrutura portuária, ferroviária e rodoviária já existiam no Espírito Santo.

Além disso, os portos de Santos e do Rio de Janeiro — nossos concorrentes — estavam congestionados. Em segundo lugar, houve o Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), na década de 70, que buscava radicalizar o processo de industrialização e a desconcentração urbana.

zação e a desconcentração urbana.

O II PND entendia que era preciso desconcentrar o crescimento e viabilizar outras metrópoles alternativas, entre as quais a Grande Vitória.

— **Quais as características do modelo de industrialização implantado aqui?**

— A característica fundamental é que o processo de industrialização do Espírito Santo foi todo desenhado em Brasília, visando aos chamados setores estratégicos da economia nacional. Tanto a Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST) quanto a Aracruz Celulose correspondem a uma formulação do II PND.

O processo de industrialização capixaba segue um modelo tradicional — o chamado modelo de substituição de importações. Ou seja, o Estado tentando produzir internamente o que ele consumia.

— **E como os políticos capixabas reagiram a essa proposta de industrialização?**

— O modelo político do País, na época, era o regime autoritário. Os governadores do Estado eram indicados pelo po-

der central e, obviamente, buscavam operacionalizar essa política nacional de desenvolvimento no Estado. Houve uma certa adesão, não só por parte dos governadores, mas de toda a sociedade.

Sempre houve no Brasil uma identidade entre desenvolvimento e industrialização; nós sempre achamos que para desenvolver era preciso industrializar. Então, as forças políticas aderiram a isso.

— **Quais foram os resultados positivos desse processo de industrialização?**

— Se o Espírito Santo for comparado a outros estados, percebe-se que nós demos um salto qualitativo muito grande por conta dessa industrialização. Podemos falar, eventualmente, em uma série de efeitos perversos, porque todo processo de desenvolvimento é um processo assimétrico, ou seja, ele tanto traz benefícios quanto custos. Mas o processo, aqui, trouxe alguns benefícios fundamentais, ou seja, colocou o Espírito Santo em um novo patamar de desenvolvimento.

Assim, a economia diversificou-se. Antes desse processo de impac-

to, o que o Estado tinha? Havia a monocultura do café e uma atividade chamada de exportação em trânsito, ou seja, o trem da Vale do Rio Doce passava por aqui, embarcava minério nos navios, e o minério ia embora... Então, a atividade de mais dinâmica era essa da passagem do trem. Hoje, além da atividade industrial, a agricultura também foi diversificada.

Acho que existe um componente importante, que é justamente essa visão mais industrial e empresarial voltada para a agricultura. E existe uma base de serviços extraordinariamente diversificada. Sem dúvida, temos alguns efeitos nocivos. O primeiro deles é que não foi dada a devida importância às questões ambientais.

E houve desleixo do ponto de vista da preocupação de se ter uma base de sustentação social melhor configurada como, por exemplo, áreas adequadas para habitação, educação, saúde. Mas não podemos dizer que

isso seja um resultado exclusivo da industrialização.

Na realidade, é resultado de uma falta de preocupação por parte da sociedade brasileira em relação a essas questões. Ficamos muito mais preocupados com a produção do que com o bem-estar social.

— **E quando teve início o processo de metropolização?**

— Os grandes projetos contribuíram para consolidar esse processo, mas eu acredito que a forma já estava dada antes. Nós temos grandes vetores quando se fala em metropolização. O primeiro deles é quando Vitória se ligou a Vila Velha através da rodovia Lindenberg, na década de 50. Aí começou-se a criar um vetor de ocupação, de metropolização rumo ao Sul.

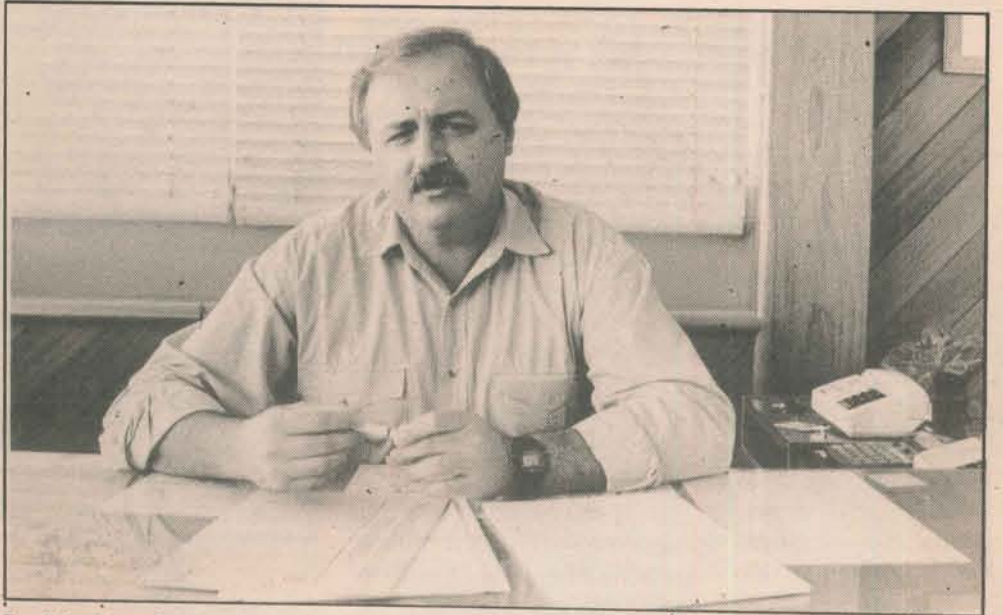
Na década de 60, isso foi consolidado através das rodovias 101 e 262, rumo a Cariacica. Depois, nos anos 80, temos a BR-101 rumo ao Norte, para a Serra. De-

pois, ainda nos anos 80, outro vetor importante foi a construção dos conjuntos habitacionais. E, com os Grandes Projetos, o processo se intensificou. A Serra, que até meados da década de 70 era basicamente um balneário de fim de semana, virou uma grande área industrial, ou seja, no sentido da contribuição para a construção da Região Metropolitana da Grande Vitória.

Eu acredito que os Grandes Projetos contribuíram muito para que Vitória tenha a primeira Região Metropolitana efetiva do Brasil. As outras regiões metropolitanas têm uma predominância muito grande da área central ou do município-capital. São Paulo é assim, Rio de Janeiro é assim. Em Curitiba há um exagero: o município da capital representa um percentual elevado da demografia, da atividade cultural. Em Vitória, não; a demografia é muito equilibrada. Pode-se dizer que Vitória, Serra, Cariacica e Vila Velha se equiva-

Industrialização trouxe crescimento e empregos

Quando se fala do processo de industrialização, a tendência é ver apenas os problemas que surgiram. Mas não se pode esquecer o seu lado positivo



Benildo Denadai é o superintendente do IEL/Ideies

Longe vai o tempo em que o Espírito Santo era apenas um Estado cuja principal atividade geradora de renda era a agricultura cafeeira e o setor industrial participava com tímidos 5% do PIB estadual. A partir dos anos 70, o Estado experimentou um processo *sui generis* de industrialização, que impulsionou de vez o seu desenvolvimento e foi responsável pelo surgimento da Região Metropolitana.

No final da década de 60, a agricultura, até então o principal vetor da economia local tornou-se ultrapassada e com qualidade inferior à exigida pelo mercado internacional. A

solução encontrada pelo governo federal para transformar a economia do Estado, tornando-o mais competitivo, foi a erradicação dos cafezais e a posterior instalação dos grandes projetos industriais, como a Aracruz Celulose, o Porto de Tubarão, a Companhia Vale do Rio Doce e a Companhia Siderúrgica de Tubarão.

“Outro fator de alavancagem para o desenvolvimento do Estado na década de 70 foi a criação do sistema de incentivos e benefícios fiscais. Um dos pilares do sistema é o Fundo de Recuperação Econômica do Estado do Espírito Santo (Funres), formado pelo depósito de até 33% do Imposto de Renda devido e 5% do

ICMS a ser recolhido pelas empresas com sede no Estado e destinado à aplicação em projetos na área industrial. Outro componente é o Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias (Fundap), espécie de financiamento de 8,4% das vendas de empresas importadoras e exportadoras, com prazo de cinco anos de carência e 20 anos de amortização”, explica o economista Benildo Denadai, da Federação das Indústrias.

CORREDOR CENTROLESTE

Denadai afirma que o período recente da história econômica do Espírito Santo (de

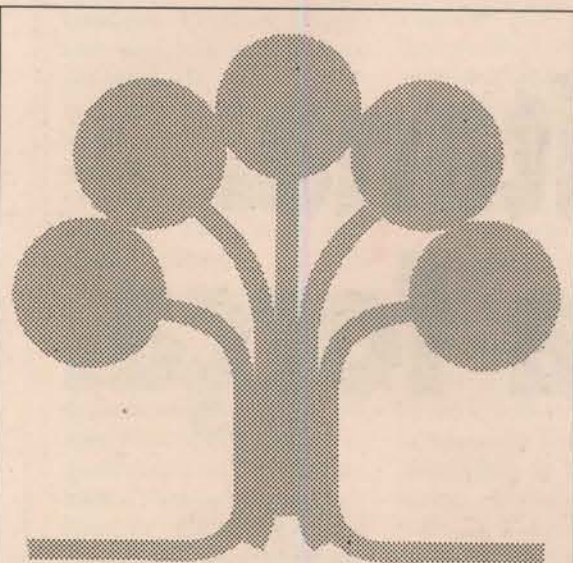
1985 para cá), quando diminuiu a influência dos grandes projetos na economia capixaba e o modelo de incentivos fiscais ganhou concorrentes em outros estados, foi preciso mudar o vetor de desenvolvimento e captação de investimentos para o Espírito Santo. A partir daí, passou a ser idealizado o sistema do Corredor Centroleste que aproveitaria o privilegiado complexo portuário capixaba, que hoje se classifica em primeiro lugar no País em volume de toneladas movimentadas anualmente.

“A partir desta nova realidade, as indústrias do Estado têm destinado de 35% a 45% de sua produção para o mercado externo. Em minha opinião, somos um Estado bastante promissor. Não é à toa que, de 1990 para cá, enquanto o PIB do País tem caído ou permanecido estagnado, o do Espírito Santo tem crescido a uma taxa de 4,56% ao ano”, comenta Denadai.

DADOS OTIMISTAS

Esta perspectiva

é comprovada por alguns dados do Sebrae e da Findes, que indicam que em maio deste ano houve um acréscimo do nível de emprego na indústria capixaba, com destaque para os setores químico, do couro e de produtos farmacêuticos. De 1992 a 1993, no Espírito Santo houve evolução tecnológica da pecuária bovina e expansão da fruticultura e da agroindústria. No setor secundário, houve ampliação da capacidade instalada e a abertura de novas indústrias (de 666 para 785 em 93). Já no setor



REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA

O CRESCIMENTO INDUSTRIAL TROUXE O DESENVOLVIMENTO PARA A GRANDE VITÓRIA. MAS DEIXOU TAMBÉM MUITOS PROBLEMAS.

O crescimento da Grande Vitória está associado ao processo de industrialização capixaba, iniciado há 30 anos. Durante esse tempo, vários problemas foram surgindo sem que fossem devidamente tratados.

A implantação da Região Metropolitana da Grande Vitória pode equacionar os problemas e identificar as soluções.

A Região Metropolitana da Grande Vitória vai aperfeiçoar as legislações que regulam o parcelamento, a ocupação e uso do solo.

Haverá a racionalização de investimentos públicos e privados, o melhor aproveitamento de recursos humanos e maior integração entre governos e sociedade.

ESPIRITO SANTO
GOVERNO DO ESTADO

terciário, houve aumento do número de lojas (eram 6.736 em 92, passando para 7.720 em 93).

Além disso, o Espírito Santo hoje é o primeiro produtor e exportador mundial de celulose branqueada de fibra curta (um milhão de toneladas/ano) e o primeiro exportador per capita do País, além de ser o maior importador de veículos. É o maior exportador de mármore e granito da América Latina, o primeiro produtor de mamão do País, além de ser o segundo maior produtor de pimentão-reino e chocolates. O Espírito Santo tem o maior complexo de pelotização de ferro do mundo (23 toneladas/ano). Além disso, tem uma das melhores condições de vida do País (possui a segunda maior expectativa de vida, que é de 67 anos).

Segundo Benildo Denadai, a história de desenvolvimento do Estado sempre foi marcada pela presença fundamental da Federação das Indústrias do Espírito Santo (Findes), que através de suas instituições, até hoje vem atuando de modo bastante significativo. "A Federação — através do Sesi, Senai, Cindes e IEL/Ideies — tem estado presente nos fatos mais importantes no desenvolvimento capixaba, como na criação do Centro Industrial de Vitória (Civit), no desenvolvimento de bene-



fícios fiscais no estudo para atração de investimentos para o Estado, por exemplo", lembra Denadai.

O economista analisa as conseqüências do desenvolvimento para a Região Metropolitana: "É claro que todo crescimento acelerado de uma região traz impactos positivos e negativos. E Vitória hoje é soma destas conseqüências, geradas pelo seu crescimento vegetativo natural, aliadas aos impactos da chegada dos grandes projetos. Mas do ponto de vista dos resultados, tenho certeza de que o que foi revertido em termos de desenvolvimento e progresso para a economia capixaba, compensa todos problemas. Entre outras evidências disto, temos o aumento do PIB estadual de US\$ 389 para US\$ 7.672 milhões em 24 anos (1970/1994)", contabiliza Benildo. "Nossa renda per capita hoje é de US\$ 2.758, e está entre as 10 maiores do País, cuja média gira em torno de US\$ 2.541", conclui o superintendente do Instituto Euvaldo Lodi.



Luiz Carlos Vieira é o superintendente do Senai



Cleusa Cassaro dirige o Sesi Espírito Santo

Conheça mais sobre a Findes

A Federação das Indústrias do Estado do Espírito Santo (Findes) é uma entidade sindical de grau superior, fundada em 1958 e constituída atualmente por 31 sindicatos afiliados. Entre os seus objetivos está o de organizar e manter todos os serviços que sejam úteis aos sindicatos, prestando-lhes assistência e apoio em consonância com os interesses gerais da classe. Integram o sistema Findes:

* **Cindes** — Centro da Indústria do Espírito Santo: Criado em 1969. Entre suas atribuições estão a realização de feiras, exposições e mostras de produtos industriais, além de promover o desenvolvimento através da defesa dos interesses da livre iniciativa.

* **SENAI** — Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial — Criado no ES em 1952, tem a finalidade de formar, desenvolver e aperfeiçoar mão-de-obra qualificada para trabalhar em diferentes setores e ocupações de empresas do setor secundário da economia. Hoje conta com uma Assessoria Técnica, uma Divisão de Assistência às empresas, seis Centros de Formação Profissional, uma Divisão de Apoio aos Centros, um Centro Técnico de Instrumentação Industrial, um Centro Móvel de Formação Profissional (composto de 14 unidades móveis) e um Centro de Formação Profissional, em convênio. Através desta estrutura, promove cursos nas modalidades de aprendizagem industrial, qualificação, aperfeiçoamento e habilitação profissionais, instru-

mentação industrial, além de programas de treinamento e de ações de assistência às empresas.

* **IEL/Ideies**: O Instituto Euvaldo Lodi foi criado no ES em 1969 para promover a integração da atividade econômica e social com a atividade universitária. Também apóia o desenvolvimento industrial capixaba através do desenvolvimento de técnicas de gestão e extensão tecnológica. Já o Ideies — Instituto de Desenvolvimento Industrial do ES apóia o desenvolvimento industrial através da produção de estatísticas, consultoria técnica e desenvolvimento gerencial.

* **Sesi** — Serviço Social da Indústria: Tem como finalidade principal promover ao trabalhador da indústria e sua família o bem-estar em relação à saúde, lazer, educação e cultura.

ASSEMBLÉIA E UFES:

A BUSCA DO NÍVEL DE EXCELÊNCIA NO SERVIÇO PÚBLICO.

A Assembléia Legislativa e a Universidade Federal do Espírito Santo firmaram convênio, objetivando o aprimoramento da administração dos serviços de atendimento ao público, evidenciando-se a solidariedade como princípio básico no atendimento dos anseios da sociedade. Com isto, ganha-se menos uma etapa na luta contra o excesso de burocracias.

**ASSEMBLÉIA
Legislativa**

ESPÍRITO SANTO

Vitória se enche de migrantes

A.113663-8

Os programas para o desenvolvimento não contemplaram a questão habitacional e o resultado foi a ocupação desordenada de morros e manguezais



A saída de muitos migrantes foi construir palafitas para morar

O primeiro impacto da urbanização acelerada da região da Grande Vitória demonstra que a maioria da população não participou desse desenvolvimento. Trata-se da ocupação desordenada do solo e do déficit habitacional, temas relevantes quando o assunto é o modelo político-econômico implantado no Brasil durante a década de 60. O intenso fluxo migratório decorrente dessa postura racional configurou um novo desenho do espaço urbano de Vitória. Em busca de uma vida melhor, famílias inteiras abandonaram sua terra e aqui se instalaram, muitas vezes, em locais impróprios à moradia.

Numa discussão co-

mo esta, deve-se entender logo de início a amplitude do conceito de habitação. Morar na cidade significa ter uma série de outras condições relacionadas à oferta de transporte, saneamento básico, escolas, emprego, entre outras. "Na verdade, estes programas políticos de habitação preocupados meramente com casas, não funcionam. Existe uma grande faixa da população que possui um salário chamado de fisiológico. Se mal dá para comer, quanto mais para morar", explica o arquiteto André Abe.

Pode-se dizer que a habitação está muito vinculada à questão da terra, que é uma mercadoria como outra qualquer. Por muitos anos, o problema

da moradia esteve sob o gerenciamento do Banco Nacional de Habitação (BNH) e mais tarde foi vinculado à Caixa Econômica Federal. Para o trabalhador assalariado disposto a arriscar-se no sistema financeiro, é uma utopia fundar as parcelas do pagamento da sua "casa própria".

SEM ACESSO

Em outras regiões e em diferentes épocas, as próprias indústrias construíam as Vilas Operárias. Mais tarde, esta tarefa passou para a responsabilidade do poder público, através do sistema financeiro, que "usa dinheiro do próprio trabalhador e ainda serve para calar a boca deste. Como dizia Roberto Campos, um

proprietário a mais, um revolucionário a menos", observa André Abe.

O agravante desta situação está nos pré-requisitos necessários à entrada deste trabalhador no sistema. Ser empregado assalariado é o primeiro deles.

A consequência disso é uma grande parcela da população longe de acompanhar o processo. Não fazendo parte do mercado formal de trabalho, estas pessoas vão resolver o seu problema de habitação morando muitas vezes embaixo da ponte por algum tempo. À medida que sofrem repressões de toda ordem devido às suas condições, elas se organizam para ocupar terras desprezadas tanto pelo mercado imobiliário quanto pelo sistema habitacional. Ou seja, os morros e os mangues. Nestes locais, a degradação da qualidade de vida dessas pessoas cresce junto às agressões ao meio am-

biente.

Entretanto, mesmo aqueles que têm acesso ao sistema financeiro sofreram com o problema. Isto porque os custos com a infra-estrutura como por exemplo a pavimentação das ruas, incidiam sobre o valor da habitação, financiada a longo prazo. As altas taxas de juros impediam que o trabalhador saldasse a sua dívida. Segundo André Abe, "a maior parte dos recursos do sistema financeiro foi destinada a financiar apartamentos para pessoas de renda média e alta, já que para loteamentos de renda baixa não se consegue tomar financiamento".

SUOR


As empresas imobiliárias de loteamento geralmente não investem em infra-estrutura. A partir de 1979, a Lei 6.766 condicionou esse tipo de empreendimento a uma série de exigências urbanísticas. Para a viabilização de

tal medida, André Abe elaborou uma hipótese. Durante muito tempo, o projeto dessa lei manteve-se arquivado e de repente ele é aprovado. Para André, a escassez de fontes financeiras externas para aplicação no País pelo governo federal o levou a captar recursos dentro de "casa", através do sistema brasileiro de poupança e empréstimos. "É onde a população antes aplicava dinheiro? Comprando lotes", explica o arquiteto.

Estas exigências afastaram os investidores imobiliários de loteamento. Então o quadro social que ficou na história foi esse: o comprador adquirindo o lote sem infra-estrutura alguma. "Ele fazia o poço de água, ia a pé para o trabalho e construía a casa. Depois, reivindicava energia elétrica e uma linha de ônibus junto à prefeitura. Ele usava o seu suor para construir o bairro porque o investimento dele era em suor", resume André Abe.

Certas obras marcam época. Outras ficam na história.

NASSAU

CIMENTO NASSAU  UM CAPIXABA FORTE

Sociólogo: progresso nem sempre traz violência

Para Eryl Euzébio dos Anjos, a violência não pode ser classificada apenas como urbana: "Ela partiu do Estado autoritário e decorre do modelo econômico"



Segundo Eryl dos Anjos, uma das causas da "violência urbana" é a repressão policial.

Não existe uma relação causal entre desenvolvimento urbano industrial e violência. A análise é do cientista social da Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes), Eryl Euzébio dos Anjos. Para ele, o que existe é um Estado violento orientado por uma ideologia violenta excludente, delineada num projeto autoritário imposto e não encadeado por um processo democrático. Nesse contexto, o "progresso" é um produto à venda, baseado na idéia de trazer a felicidade geral e de favorecer melhorias, avalia o cientista.

Na época dos "Grandes Projetos", foi implantada a idéia de que era preciso "primeiro construir o bolo para depois dividir". Mesmo que isso traga, por exemplo, a poluição. Ou seja, não houve discussões sobre os indicadores negativos, afirma Eryl. Para ele, a violência partiu do Estado autoritário e a violência denominada de urbana é meramente um subproduto neste processo.

Numa das discussões da Sociologia Funcionalista, a temática é a desorganização gerada pela desintegração dentro das contradições inerentes ao sistema capitalista. Através desta ótica, os atos de desvios cometidos pelos indivíduos estão ligados às divergências entre eles, informa Eryl. O sistema passa a ser definido como bom e necessário, fator essencial à sua organização e manutenção. Em defesa do sistema, os indivíduos precisam estar adaptados e integrados à ordem.

Dentro da pesquisa crítica da Sociologia, é afastada esta visão causal atribuída à metropolização. Para o sociólogo, a compreensão do problema da violência urbana se concretiza a partir da análise das relações entre as pessoas e do contato do indivíduo com as instituições componentes do sistema. Isto representa uma abordagem ampla e histórica.

Em outras palavras, as condições de desorganização causadas pela migração, pela ocupação errônea do solo, por

exemplo, possibilitaram fatores possíveis de desencadear o acirramento destas relações. De acordo com Eryl, isto não representa uma causa direta, mas sim condicional.

O sociólogo, sob o ponto de vista crítico, acredita que é mais interessante procurar explicações para a violência na repressão policial, nos investimentos, na infra-estrutura que beneficiava somente às indústrias e a pouca atenção para áreas consideradas de investimento de médio e longo prazo, como educação, saúde e moradia.

A falta de investimento do governo nessas áreas criou condições de desorganização social e estigmatização da população (exclusão social) em espaços como as cidades periféricas, onde, concomitantemente, será o foco da repressão policial, explica Eryl dos Anjos.

Para o sociólogo, o Estado aproveitou-se da força de trabalho proveniente dos fluxos migratórios, mas não criou condições de mobilidade social, já que essa população

transitória não participou do processo de crescimento integrado da sociedade. Associar urbanismo e violência é praticamente culpar a população pelos atos violentos e não refletir sobre a natureza das políticas públicas, avalia o cientista.

POLÍCIA

A repressão policial que está ligada a uma postura ideológica mundial e histórica é um dos fatores de grande importância na análise da violência. Isto porque a repressão tem a ver com a estigmatização das classes menos favorecidas, explica o sociólogo. "Ou seja: é feita com base no estereótipo, nas características físicas, no 'parecer ladrão' e às vezes no fato dele não possuir um documento de identificação pessoal.

Por outro lado, cabe ressaltar que, a partir do conhe-

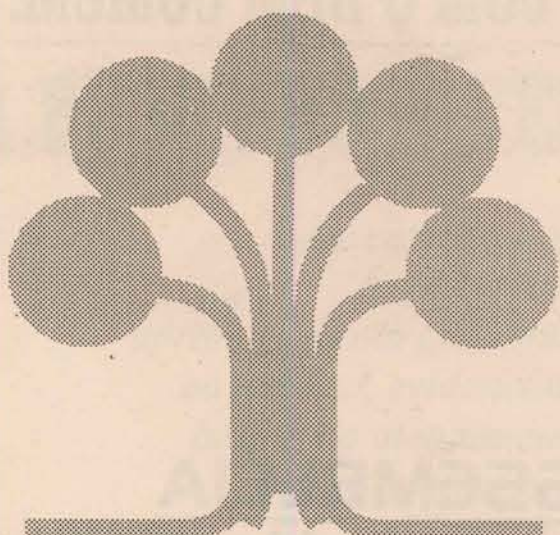
cimento dessa situação, a polícia tem estabelecido convênios com universidades no sentido de promover o redirecionamento dessa ideologia discriminatória e oferecer um tratamento mais digno e humano.

Esses trabalhos desenvolvidos pelo mundo inteiro procuram "ensinar os princípios da cidadania e informar que todas as pessoas possuem direitos iguais a serem atendidos, tentando dissociar essa visão estereotipada do ladrão. É através da discriminação que ocorre a repressão", explica Eryl dos Anjos. Para o cientista, se ocorre uma desorganização do Estado em termos de investimentos em empregos, moradia e outras necessidades, a repressão tende a aumentar porque são mais pessoas desarticulando o que o Estado não prevê dentro da sua ordem social.

Neste caso, muitas vezes

as pessoas que cometem crimes primários não são julgadas e encaminhadas de modo eficiente, favorecendo a sua socialização, informa o cientista. Elas são reunidas no mesmo circuito no qual estão integrados presos que cometeram crimes hediondos e que necessitam de uma ajuda especial.

Ao lado da repressão policial, está a postura de alguns meios de comunicação quando o assunto é violência, avalia Eryl. Pela sua análise, "existe uma visão errônea na mídia de fazer matérias sensacionalistas, com o argumento de que o povo quer ver e ouvir este tipo de informação. Estes meios dramatizam de forma simplória este tipo de violência, sem fazer uma reflexão sobre as nuances do problema, sem avaliar as relações mais profundas da criminalidade.



REGIÃO METROPOLITANA
DA GRANDE VITÓRIA

Sem saneamento a qualidade de vida piora. Até o mosquito da dengue voa mais alto.

A maioria dos moradores da Grande Vitória não possui sistema de esgotamento sanitário e uma boa parte não recebe água tratada. O lixo é despejado na maioria dos casos a céu aberto.

Falta saneamento básico. Com isto a qualidade de vida cai e as doenças proliferam. O surto da dengue, uma doença trans-

mitida pelo mosquito, demonstra a importância do saneamento básico.

Com a criação da Região Metropolitana, problemas como o surto de dengue podem nem chegar a acontecer. Bastaria os cinco municípios somarem forças com o governo e agir com prevenção, o remédio indicado para evitar doenças.

ESPIRITO SANTO
GOVERNO DO ESTADO

Crescimento econômico foi seletivo

A13663-10

Falta de estacionamento, engarrafamentos a qualquer hora do dia e medo da violência urbana vêm compondo o novo perfil da Grande Vitória



O desenvolvimento industrial ocorrido nas últimas décadas no Espírito Santo alterou as características do espaço urbano de Vitória até chegar a sua configuração metropolitana. Hoje se observa que o crescimento desse espaço foi seletivo e segregacionista e continua dividindo papéis entre os municípios e as pessoas.

Não faz muito tempo a vida urbana capixaba era construída dentro dos limites da Ilha de Vitória. Do lado Norte, por exemplo, quem se localizava além da região da Curva do Saldanha, morava longe. Nessa época, a capital era caracterizada por abrigar funções administrativas e atividades portuárias ligadas à produção cafeeira e como canal de escoamento dos terminais especializados

para exportação de minério de ferro, extraído pela CVRD, em Minas Gerais.

A malha urbana foi se expandindo ao longo dos principais eixos viários que recortam os cinco municípios da região. Ao longo do processo de crescimento, houve uma seleção do território. Atividades industriais seguiram para a Serra, onde existia solo firme e infraestrutura, além de uma localização estratégica. Atividades administrativas e de prestação de serviços permaneceram no centro. Serviços, como por exemplo os de atacadistas, oficinas, transportes e outros se instalaram à beira das rodovias BR-262, em Cariacica e Carlos Lindenberg, em Vila Velha.

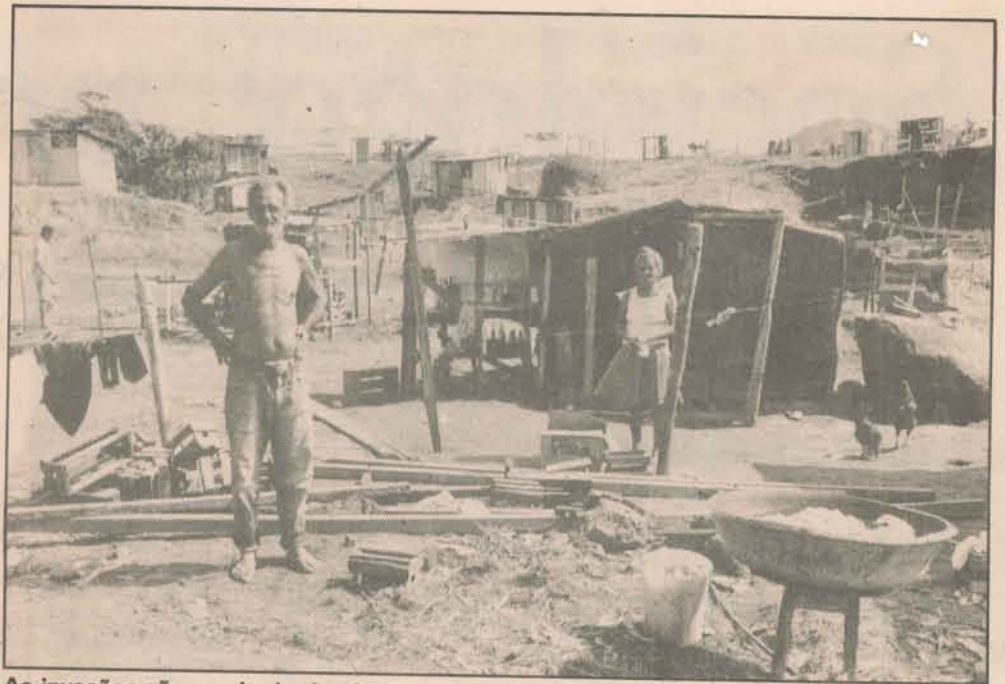
DESFALQUE

Com 39 km² de área, a Ilha de Vitória está situa-

da numa faixa estreita de terra imprensada entre a baía de Vitória e morros, facilitando o seu auto-estrangulamento. Falta de estacionamento, engarrafamentos que ocorrem a qualquer hora do dia, intranquilidade gerada pela violência urbana vêm compondo o perfil deteriorado do centro. Os primeiros reflexos dessa situação é a transferência de diversas atividades administrativas, políticas, comerciais e residenciais para outras regiões, como é o caso da Enseada do Suá.

De acordo com o arquiteto do Instituto Jones dos Santos Neves, Flávio Barros, "o fator via numa cidade industrializada é muito importante. O sistema viário acaba definindo a configuração do perfil desta cidade".

Além disso, análises apontam para a diferencia-



As invasões são resultado de planos habitacionais mal elaborados

ção de papéis de alguns municípios. A economista do Instituto Jones dos Santos Neves, Ana Luzia Fregonazzi Botéchia, destacou a Serra como o maior atrator de investimentos aliado a uma capacidade de se infra-estruturar. Mas ela atenta para o problema da concentração. O município se beneficiou com a maior carga tributária industrial de grande e médio porte. "Ao mesmo tempo, tem Cariacica ali do lado que não se infra-estruturou para receber indústrias, apesar de sediar algumas de médio porte. Mas Cariacica fica com boa parte dos impactos negativos que o modelo econômico deixou que é uma população de baixa renda que inclusive trabalha na Serra", explica a economista.

Um efeito positivo deste processo é o estabelecimento da competitividade entre as cidades. Esta é a opinião do economista Marcos Carvalho. Para ele, embora o envolvimento entre as regiões tenha saído prejudicado, "as prefeituras que têm alavancado uma certa melhoria no seu município são aquelas

que se profissionalizaram"

Marcos conclui sua interpretação apontando o governo estadual como regulador desse mercado. Aquele a elaborar diretrizes de ordenamento da região da Grande Vitória a fim de suprimir os desfalques entre os municípios. Mas adverte as prefeituras no sentido delas agirem com parceria, pois o governo estadual é incapaz de efetuar melhorias sem a participação de cada cidade. Acompanhando a análise, a economista Ana Fregonazzi alertou para o perigo da visão municipalista, superdimensionar as diferenças, e relegar os ônus, ocasionando problemas cada vez mais amplos para serem resolvidos em nível metropolitano.

PREÇO

É importante salientar que a configuração do espaço sempre se deu de modo segregado, demonstrando que onde existe infraestrutura é mais caro. Assim, vão se formando os bairros ricos ao redor de paisagens boas sobre terre-

nos supervalorizados. Sem acesso ao preço da urbanização, a população de baixa renda é obrigada a ocupar áreas inadequadas à sua sobrevivência. Do outro lado da cidade, vários espaços vazios situados em locais melhores são manipulados pela especulação imobiliária.

Estudos habitacionais de arquitetura demonstram a necessidade de um projeto de adensamento habitacional. O que é melhor? Construir de modo adensado em quadras com infraestrutura localizadas dentro da cidade ou comprar terrenos na periferia, onde a terra é mais barata, mas carece de toda a infraestrutura?

"Por isso, dizemos que se o déficit habitacional da Grande Vitória é de 117 mil, isto significa que existem 117 mil pessoas mal atendidas numa série de outras necessidades. Não somente moram mal, mas vão mal de escola, mal de assistência médica e mal de salários. A questão deixou de ser social, urbanística e passou a ser econômica", conclui André Abe.

O DESENVOLVIMENTO TEM QUE CAMINHAR JUNTO COM O BEM COMUM.

O debate sobre a REGIÃO METROPOLITANA é importante para que se encontre novos caminhos à melhor qualidade de vida e distribuição de oportunidades. É tarefa da Assembléia Legislativa do ES avaliar os prós e contras na defesa e interesses do cidadão.

**ASSEMBLÉIA
Legislativa**

ESPÍRITO SANTO

São Pedro é símbolo da ocupação desordenada

A falta de previsão sobre onde os imigrantes iam morar levou a uma crescente favelização dessa população nos morros e mangues da Grande Vitória



Hoje São Pedro tem mais de 20 mil habitantes em nove bairros

A região da Grande São Pedro é consequência de um período de definição do futuro dos municípios que compõem a Grande Vitória. Por isso transformou-se no maior exemplo da ocupação desordenada do solo, um dos impactos mais graves do modelo de crescimento econômico industrial ocorrido a partir da década de 60. São Pedro representou a invasão de morros e manguezais formando um quadro de degradação do meio ambiente.

Por volta de 1970, o centro de Vitória ficou muito congestionado. A saída foi improvisar uma via para manutenção do tráfego interestadual da rodovia BR-101 que passasse fora do centro. Em 1975, uma velha estrada

de areia situada ao longo do lado oeste da baía de Vitória foi asfaltada.

Conforme a avaliação da socióloga Ana Maria Doimo, o real objetivo de melhorar a estrada foi promover a valorização das terras no local. Em 1977, esta mesma região formada por uma extensa área de mangue era invadida por um grupo de 30 famílias. Nasce o primeiro bairro da Grande São Pedro.

Um dos problemas urbanos desta época na Grande Vitória era a carência de condições para se ter domicílios adequados. De acordo com Ana Doimo e Geert A. Bank, em trabalho de pesquisa sobre a região, essa circunstância levou a uma crescente favelização da população nos morros e

mangues. Estes estudiosos informam ainda que entre 1970 e 1977 o crescimento dos domicílios duráveis foi de 24%, enquanto o de barracos foi de 46%.

Informam também que uma pesquisa desenvolvida pela Secretaria de Planejamento, em 1977, mostra que 25% dos domicílios não contavam com água encanada, 13,2% estavam sem unidade sanitária, 34% sem esgotos, 16% sem energia elétrica e 14% eram anal-fabetos.

São Pedro foi se expandindo até chegar em abril de 1995 a uma população de 21.512 habitantes distribuídos em nove bairros. De acordo com a socióloga Ana Doimo, além da ocupação das áreas de mangue, algumas propriedades privadas tam-

bém foram ocupadas. Os moradores viviam em palafitas (barracos em estaca). Muitos barracos foram construídos sobre a área do Lixão de São Pedro, local onde é despejado todo o lixo da cidade. O lixo era utilizado como forma de aterro do mangue.

Centenas de pessoas que moravam nesta região sobreviviam da coleta de papéis, plásticos e vidros e do reaproveitamento de restos alimentares. Em 1981, era formada no bairro São Pedro IV a Associação dos Catadores de Lixo. O Lixão de São Pe-

dro acabou sendo extinto durante a gestão municipal de Vitor Buaiz. No lugar, foi criada uma Usina de Reciclagem do Lixo na qual foram empregados vários catadores de lixo.

A Grande São Pedro passou por profundo processo de pavimentação e drenagem. "Os custos para o saneamento desta região foram elevadíssimos. O que se gastou em São Pedro por metro quadrado foi mais caro que o mesmo tratamento num metro quadrado na beira da praia. Isso porque a urbanização de uma área de

manguezal é extremamente cara pois o volume de aterro é muito grande. Realmente é um local impróprio para ocupação", informou o biólogo do Instituto Jones dos Santos Neves David Silveira.

De acordo com a subsecretaria da Seama, Heloísa Dias, na época dos Grandes Projetos houve o agravamento da deterioração ambiental devido à inoperância e omissão do governo e a sua conivência com a iniciativa privada em detrimento da iniciativa pública no que concerne às suas funções sociais.

Região Metropolitana. A união é que faz a força.

NASSAU

CIMENTO NASSAU



UM CAPIXABA FORTE

Desordenamento urbano afeta preço de ônibus

Um dos maiores motivos para o alto preço das passagens de ônibus tem relação com a desordenada ocupação do solo, segundo o presidente da Ceturb



Quanto mais gente usa o transporte ao mesmo tempo, mais barato ele fica

Um dos principais capítulos da história da aglomeração urbana da Grande Vitória foi escrito ao longo das principais vias de acesso rodoviário desses municípios. Da sua eficiência depende a qualidade de vida de milhares de pessoas que circulam diariamente pela região. Neste capítulo chamado transporte coletivo todos são um pouco personagens, ou melhor, passageiros.

Numa estrutura urbana, o problema de transporte está interligado à forma de uso e ocupação do solo. Durante 20 anos um grande contingente de migrantes chegou à região da Grande Vitória na perspectiva de uma vida melhor. Ao desembarcar na nova cidade o primeiro rumo foi o das periferias integrando-se aos bolsões de pobreza. "Quando os Grandes Projetos chegaram aqui não houve uma preocupação com o ordenamento urbano e foram sendo criados os bairros que são verdadeiras ilhas", explicou o presidente da Ceturb, Tarcísio Celso Vieira Vargas.

De acordo com Tarcísio, um dos maiores motivos do alto preço das passagens tem relação com a desordenada ocupação do solo. Esta relação está fundamentada no conceito do Índice Passageiro por Quilômetro (IPK). Quanto maior a rotatividade entre passageiros embarcando e desembarcando durante um percurso, mais adensada é a região e maior é a quantidade de usuários por quilômetro.

É diferente de um ônibus que sai repleto de passageiros de um bairro distante (origem) em direção ao centro (destino) percorrendo áreas desocupadas, e sem embarcar mais nenhum usuário e sem descer ninguém também. Para se ter uma idéia, basta observar o caso de Vitória. A capital possui o maior IPK da região pois possui poucas áreas vazias e uma distribuição homogênea de atividades ao longo dos eixos rodoviários. Isto significa que há uma fluência entre o embarque e o desembarque de passageiros (renovação). São mais usuários utilizando o serviço ao mesmo tempo, que constituem mais pessoas dividindo o custo do sistema. "A passagem do Transcol não diminui porque a população está muito dispersa. Se ela estivesse mais concentrada, seria possível colocar mais passageiros por quilômetro (por ônibus) ou carregar a mesma quantidade de pessoas utilizando um número menor de ônibus", informou o arquiteto André Abe.

"Quanto maior o IPK, menor será o custo de operação do sistema coletivo de transporte", explicou a diretora do Departamento de Transporte Coletivo e Individual da Secretaria de Transporte do Município de Vitória, Luciene Becacici Esteves Vianna. Entretanto, o Espírito Santo tem o segundo menor IPK do Brasil. O mais baixo é o de Brasília explicado pela falta de adensamento das cidades satélites com relação ao centro de Brasília e como

consequência o valor da tarifa de R\$ 0,90.

Para atender às necessidades dos moradores destes bairros distantes e muitas vezes caracterizados por abrigar populações de baixa renda descartadas pela política habitacional, os ônibus têm que enfrentar verdadeiras aventuras. Ruas sem calçamento, esburacadas e carentes de segurança. Estas condições precárias acabam por incidir no valor das tarifas de transporte empobrecendo ainda mais o morador.

Em muitos casos, moradores solicitam junto à Ceturb linhas de ônibus para seu bairro cujas ruas são intrafegáveis até em dias de sol. Nem sempre o órgão pode atender às reivindicações, lamentou o presidente da Ceturb. O primeiro sintoma deste quadro social é o surgimento dos ônibus clandestinos. Embora sujos, velhos e sem segurança para o passageiro, esses veículos ilegais cobram uma passagem mais barata.

Alguns proprietários de ônibus clandestinos muitas vezes são ao mesmo tempo motorista e trocador destas linhas. E uma grande parte deles sobrevive desse tipo de trabalho pois foi rechaçada pelo mercado formal. Em Caracica a Ceturb vem contornando o problema através de um entendimento com esses pequenos empresários", diz Tarcísio Vargas.

ESPAÇO

Ao final da década de 60, uma série de vantagens da malha viária capixaba encheu os olhos dos inte-

resses capitalistas. A localização geográfica estratégica do Espírito Santo era perfeita aos desenvolvedores do governo militar de polarização de áreas industriais. Nessa época, Vitória representava um ponto de convergência das principais linhas de ônibus dos municípios adjacentes. Com a potencialização da cidade as principais vias de acesso à região se transformaram em infernos urbanos. São problemas de congestionamento que embora menos intensos, são vistos até hoje.

No início o sistema de transporte de passageiros para Vitória era radial. Todas as linhas que circulavam pelos municípios vizinhos se direcionavam ao centro de Vitória. Além disso todas as linhas dos bairros da capital tinham o mesmo destino final. Não existiam terminais específicos, apenas uma área de retorno localizada na Vila Rubim onde as linhas norte e sul se encontravam. Antes do processo de crescimento urbano da região, este sistema conseguia atender com qualidade à demanda por transporte coletivo.

Mas Vitória passou a atrair uma grande quantidade de trabalhadores, que demandam maior número de viagens. Essa circunstância, aliada a outros fa-

tores, fez com que o centro da cidade não pudesse mais absorver essa convergência.

"Vitória já está na hora de ter um sistema de transporte rápido, de massa, que interligue os centros e atenda a todas as regiões", avalia o arquiteto e técnico do Instituto Jones dos Santos Neves, André Abe. Luciene Becacici enfatiza: "Nós não temos como fazer grandes expansões dessa malha viária, a menos que você faça grandes obras de engenharia, como um grande túnel, veículos sobre trilhos, enfim, existem hoje estas alternativas. Mas são de maior custo e de longo prazo".

Ao recordar um pouco a história da vida urbana capixaba, ela relata que há poucas décadas o único acesso rodoviário da ilha de Vitória ao continente Sul (Caracica e Vila Velha) era através da Ponte Florentino Avidos. Naquela época, congestionamentos de mais de duas horas de duração marcavam a vida da população.

"A Grande Vitória foi se formando e essa interdependência entre os cinco municípios começou a existir de forma intensa pois as pessoas vinham todas para o centro e voltavam. Isso deu início à degradação da qualidade de vida da população", recor-

da Luciene Becacici. Ela explica que a Grande Vitória surgiu como uma aglomeração urbana e ao lado disso a carência de investimentos na infraestrutura, principalmente na viária, sacrificou as pessoas.

Nesse tempo ainda não existia a Segunda Ponte. Para contornar o problema, o grupo embrião da Fundação Jones dos Santos Neves realizou estudos de transporte como a localização da nova rodoviária e a implantação de um sistema aquaviário. Por muito tempo, os terminais aquaviários de Vila Velha e de Porto de Santana conseguiram reduzir o fluxo circulatório da Ponte Florentino Avidos.

A marcha urbana cresceu e a necessidade de reformulação da malha viária e dos serviços de transporte também. Mas reduziam as alternativas para otimizar a circulação nessa área. Vieram o aquaviário, os melhoramentos na sinalização da via central de Vitória, remanejamento do tráfego, a área de retorno das linhas foram transferidas para o terminal Dom Bosco, surgiram os centros de animação com Campo Grande e Itacibá, que aliviaram a concentração na capital, mas os problemas continuaram.

Transcol surge na década de 80

O Projeto Transcol foi desenvolvido a partir do Plano Diretor Urbano de Transporte Coletivo da Grande Vitória e contou com recursos do Bird



O novo sistema resolveu os antigos problemas de circulação

ção situado dentro do município do qual faz parte. Então os passageiros saltam desses ônibus denominados de linhas alimentadoras e ingressam numa linha troncal. Esse veículo passa pelo centro de Vitória e continua o percurso até o próximo município onde existe outro terminal formado por linhas alimentadoras específicas dos bairros dessa cidade.

A medida resultou na redução da ordem de 40% do número de ônibus que circulavam nos horários de pico na capital, pois as linhas passavam a ser troncais e não mais radiais. Para a viabilização do projeto, os veículos tradicionais de transporte coletivo foram substituídos por ônibus mais largos, tipo "Padron". São as linhas troncais projetadas com capacidade de absorver um número maior de passageiros, principalmente nos horários de pico nos terminais.

Na opinião do presidente da Ceturb, Tarcísio Vargas, "o Projeto Transcol mudou aquela visão que se tinha de fazer a concentração das pessoas no centro para dali elas procurarem o seu destino. Agora esta concentração é feita nos terminais de integração onde o usuário escolhe para onde quer ir".

Ao longo dos anos, a estrutura urbana sofre alterações de-

vido ao crescimento das cidades. São mudanças como a conclusão das obras da Terceira Ponte, a construção do Shopping Vitória alterando os hábitos de consumo dos capixabas, o adensamento de algumas áreas como aconteceu na região de São Pedro, além das próprias consequências desencadeadas a partir da mudança de um sistema radial para diametral.

Diante disso, a principal falha do projeto foi a dificuldade da manutenção de um monitoramento permanente do sistema através de estudos de um núcleo de pesquisas. A avaliação é de Luciene Becacici.

O governo do Estado está captando recursos junto ao BNDES com a intenção de complementar o Sistema Transcol. É o Projeto Transcol 2, que tem investimentos da ordem de US\$ 2 milhões e destinará uma parte desses recursos para estudos técnicos que avaliarão o perfil da estrutura urbana atual.

De acordo com a Constituição brasileira, o transporte municipal é responsabilidade das prefeituras enquanto o Estado deve controlar este serviço em nível intermunicipal nas regiões metropolitanas. Entretanto, apenas a cidade de Cariacica está sob o

gerenciamento estadual.

O caso de Vitória, avaliado pelo presidente da Ceturb, exemplifica a situação: "A capital tem um sistema superposto. Ou seja, existem momentos em que passa um ônibus da Ceturb e outro do município fazendo o mesmo serviço e no mesmo horário. Existe desperdício e quem paga isso é o usuário". Tarcísio defende a unificação como forma de reduzir os custos do transporte coletivo, e assim, beneficiar o passageiro.

Na análise do arquiteto André Abe, o fato do Sistema Transcol não ter sido reformulado através de investimentos durante estes anos é um atraso. Apesar das melhorias, o centro continuou o processo de estrangulamento, afetando a competitividade da Grande Vitória no que concerne à atração de empreendimentos econômicos. Um exemplo é a interiorização da retro-área do porto, que tem demandado circulação em nível metropolitano e que pode vir a se congestionar. "Por isto a região tem que estar sempre em condições de disputar. O sistema de planejamento necessita pensar mais à frente. Deixar de avaliar o degrau seguinte e pensar na escada toda", analisa o arquiteto.

Para realizar com qualidade o transporte coletivo da região da Grande Vitória era necessário um estudo de reestruturação e racionalização deste sistema. A oportunidade do Espírito Santo resolver o seu problema surgiu em 1982. O programa "Bird para Aglomerados Urbanos" (Aglurb), coordenado pelo Banco Mundial, trouxe a possibilidade do Estado ser contemplado com uma boa parcela de recursos financeiros federais e internacionais.

Através do Instituto Jones dos Santos Neves, o Espírito Santo elaborou uma série de estudos para reformulação do sistema de transporte capixaba. Nesse instante, nasce a concepção do Transcol, cuja proposta em termos de estrutura física (tronco-alimentadora) já fora implantada em outras capitais. Os recursos financeiros do Banco Mundial chegaram através

da aprovação do Projeto Transcol pelo Aglurb.

Com esses recursos, em 1985 foi desenvolvido o Plano Diretor Urbano de Transporte Coletivo da Grande Vitória. Entre os objetivos do plano, estavam a reavaliação do Projeto Transcol elaborado em 82 (ainda não implantado nessa época), a criação da Ceturb como gerenciador do sistema e melhorias viárias. Além disso, o plano incluía a formação de uma malha cicloviária, de terminais para frete, uma proposta de integração de planejamento e gerenciamento no sistema de circulação de táxis e estudos sobre a circulação de mercadorias.

"Tendo como horizonte o ano 2000, muito pouco desse plano foi viabilizado, apesar da divulgação do projeto junto a todas as prefeituras da Grande Vitória. Faltou, por um lado, vontade política. Por outro, houve problemas de restrição

financeira porque esse plano considerou a região como uma grande cidade que naquela época não era vista desta forma do ponto de vista institucional como hoje", informou a técnica do Instituto Jones dos Santos Neves, Luciene Becacici.

Em 1989 foram para as ruas da Grande Vitória os ônibus do Sistema Transcol. Um investimento do Banco Mundial e do governo do Estado do Espírito Santo. O projeto obteve sucesso à medida que resolveu os antigos problemas de circulação urbana da Grande Vitória. Entretanto, até hoje ele ainda não foi integralmente implantado e o crescimento urbano da região já exige sua reformulação.

Um sistema tronco-alimentador com integração física e tarifária. As linhas dos bairros antes viajavam até o centro de Vitória e retornavam. Agora estes ônibus se direcionam a um terminal de integra-

A Região Metropolitana da Grande Vitória vai levantar os problemas de cinco cidades. Para resolvê-los de uma vez por todas.

Vitória, Cariacica, Serra, Vila Velha e Viana têm os mesmos problemas: saúde, transporte, habitação, saneamento, segurança, crianças abandonadas. O que afeta um município afeta outro. A solução isolada de qualquer problema em uma cidade pode significar o seu agravamento na cidade mais próxima.

A criação da Região Metropolitana da

Grande Vitória vai resolver os problemas de maneira integrada, considerando os interesses de todos os municípios, com vantagens para todos e sem prejuízo de ninguém.

A implantação definitiva da RMGV vai permitir que a ação integrada das prefeituras e do governo possa enfrentar os desafios. E encontrar soluções definitivas, que tragam benefícios diretos para toda a população.



ESPIRITO SANTO
GOVERNO DO ESTADO

Crescimento afeta a qualidade ambiental

A falta de um programa de controle ambiental durante o ingresso dessas empresas causou a deterioração da qualidade de vida e a saturação do meio ambiente



(CVRD) vem consolidando o seu espaço como pioneira no controle às agressões ao meio ambiente. Mas no início da década de 60, com a instalação do Porto de Tubarão, as primeiras pelotizadas chegaram desacompanhadas dos equipamentos antipoluentes. O que se instalou foi um quadro de degradação da qualidade de vida, da natureza e dos habitantes. As cidades de Vitória e Vila Velha foram as mais agredidas devido às correntes de ventos carregadas de poeira e gases tóxicos que alteraram a saúde e a rotina de seus moradores.



David é especialista em Planejamento Ambiental

Num processo de desenvolvimento urbano industrial descuidado, os reflexos danosos são absorvidos de imediato pela natureza e pelo próprio homem. Naquele primeiro momento, a maioria da população capixaba assistia à implantação dos Grandes Projetos sem saber bem quais seriam os acontecimentos futuros. Vozes alertando para um horizonte distante eram ouvidas. Mas os gritos foram insuficientes para reduzir o barulho desenvolvimentista ecoado em direção às cidades.

Mais de 20 anos depois, o som é claro e a imagem nítida: um meio ambiente degradado pelo ingresso de empresas com alto potencial poluidor no Estado. Anos marcados pela falta de uma política de gestão ambiental; a deficiência do sistema de controle das agressões ao meio ambiente por parte

das indústrias; e a inexistência de uma consciência ambientalista consolidada.

Os ataques ao meio ambiente tiveram início antes mesmo das primeiras emissões de partículas e gases tóxicos na atmosfera. A escolha da localização dessas empresas no Espírito Santo foi um dos erros mais significativos. Ao optar pela centralização, o modelo de industrialização capixaba descartou investimentos mais descentralizados e regionalizados, portanto, menos agressores.

“Empresas com esse potencial poluidor deveriam estar localizadas em outras regiões de modo descentralizado e onde fossem possíveis um sistema de controle ambiental e um menor risco de saturação. Isto porque as áreas urbanas já agregam diversas atividades agressoras ao meio ambiente, como por exemplo o trânsito”, alertou a subsecre-

tária de Estado para Assuntos do Meio Ambiente (Seama), Heloísa Dias.

O biólogo e especialista em Planejamento Ambiental do Instituto Jones dos Santos Neves, David Gomes da Silveira, concorda com a medida de se direcionar empreendimentos para locais onde eles não existam e nos quais as ações possam potencializar os impactos positivos e reduzir os efeitos negativos. A importância da regionalização do desenvolvimento diz respeito a uma forma de redução do êxodo rural. Em função da ampliação dessas empresas e de um conjunto de interesses viabilizados em torno delas, a Grande Vitória continua sendo uma região atrativa a um significativo contingente populacional vindo do Sul da Bahia e do Norte de Minas Gerais.

Hoje a Companhia Vale do Rio Doce

Na década de 70, quando teve início a construção da Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST), existia um esboço de legislação ambiental no Brasil que condicionava os empreendimentos industriais à utilização dos equipamentos antipoluentes. Apesar dos investimentos significativos da CST para se evitar a poluição, um controle ambiental efetivo não foi consolidado. Mesmo porque não havia no País uma indústria siderúrgica com experiência no tratamento e fiscalização ambiental para ser utilizada como exemplo e nortear as ações da empresa.

Um dos principais sintomas da agressão ambiental das grandes indústrias é sentido na pele pe-

los banhistas frequentadores das praias da Grande Vitória. Vinte toneladas de resíduos tóxicos foram despejados ao mar pela CVRD e CST. As altas concentrações de minério de ferro localizadas no fundo das praias do litoral de Camburi exigem um processo de recuperação quase impossível e de alto custo. Quem revela a informação é o biólogo David Silveira.

Heloísa Dias classificou quanto à origem o agente poluidor. As fontes fixas de emissão de partículas sedimentadas e não sedimentadas e de gases tóxicos são as indústrias como a CVRD e a CST. Dentro da categoria das fontes móveis estão, por exemplo, os veículos. Por isso, por melhor que

sejam os procedimentos das empresas e dos órgãos ambientais, a Grande Vitória irá sempre demandar medidas de controle densas em decorrência da gravidade da situação.

Desse modo a poluição na área urbana da Grande Vitória não pode ser atribuída somente às empresas, pois existe um conjunto de fatores e entre eles toda uma história de ocupação do solo que contribuiu para os problemas de saturação ambiental. Porém estudos desenvolvidos em 1989 pelo Programa de Controle da Poluição (Procop) identificou a CVRD e a CST como responsáveis por 90% do volume de emissão de poluentes na atmosfera.

O LEGISLATIVO FISCALIZA O EXECUTIVO. E AGORA, UM CÓDIGO DE ÉTICA FISCALIZA OS DEPUTADOS.

Acaba de ser aprovado o CÓDIGO DE ÉTICA E DECORO para os Deputados Estaduais. Eles terão que seguir normas internas de comportamento e atitudes, prevendo-se, inclusive, cassação de mandatos. O Código de Ética e Decoro é importante passo ao restabelecimento da moralização, abrangendo desde infração que atente contra à boa conduta, às coações moral de subalternos.

**ASSEMBLÉIA
Legislativa**

ESPÍRITO SANTO

Falta de água pode limitar crescimento

Duas das principais causas da escassez de água numa região são o desmatamento e a má utilização do solo. A explicação é do professor da Ufes, Robson Sarmento



A falta d'água pode parar a Grande Vitória, e, se nada for feito a tempo, dentro de seis anos todo o manancial estará esgotado. A previsão é do professor da Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes), Robson Sarmento, para quem o principal fator a limitar o crescimento econômico da região é a não-disponibilidade de água.

“Ninguém pode prever quais serão as vazões dos rios Jucu e Santa Maria daqui a 10 ou 50 anos”, adverte Sarmento, que é pesquisador da área de recursos hídricos. Duas Bocas, por exemplo, tem hoje uma vazão de 80 litros por segundo, quando a vazão ideal é de 200 litros por segundo. A Grande Vitória já convive com o problema da demanda de água, ou seja, existe uma parcela da população que não tem acesso a ela.

Desmatamento e má utilização do solo são as principais causas da escassez. Adoção de uma política preservacionista e racionamento da água, as soluções mais eficazes. “Antes de tudo, é preciso recompor a vegetação e

não deixar desmatar; é preciso ter um programa de recomposição acoplado a um programa de uso e manejo do solo”, afirma Sarmento.

Com a destruição das florestas, o solo fica “careca” e a água da chuva “desliza” sobre a superfície sem infiltrar-se na terra. Ou seja, a água da chuva não vai mais recarregar os lençóis d'água subterrâneos.

“A vegetação é a solução, mas não é possível recompor a mata em torno da bacia do rio Santa Maria em um ano; se começarmos a fazer isso hoje, a recomposição só estará concluída daqui a 30 ou 50 anos”, avalia Robson Sarmento.

A ocupação desordenada e o mau uso do solo também contribuíram para o quadro atual. “A ocupação urbana está chegando às partes baixas dos rios Jucu e Santa Maria, e com isso percebe-se o lançamento de líquidos, resíduos sólidos e lixo nos afluentes”, explica. “É a partir daí que se começa a interferir no curso natural do rio, e onde é possível ver a não existência de um planejamento e uso do solo”.

O crescimento planejado

poderia ter evitado a situação atual, que já beira o esgotamento total. “A Grande Vitória tem um limite de crescimento, não só da água, mas do ar, da terra e até de espaço”, diz Robson Sarmento.

SAÍDAS

A solução para o esgotamento da água na Grande Vitória passa pela adoção de medidas radicais, como a adoção de uma campanha para o racionamento dos recursos. Robson Sarmento lembra que isto já vem sendo feito, só que as autoridades públicas têm que ser mais rigorosas.

No uso doméstico, a racionalização é feita por meio da educação. Nas indústrias, a saída é a reciclagem da água e seu reaproveitamento. Estas são soluções mais simples e econômicas, mas que podem garantir a manutenção do nível de água. “Isso ajudaria a aumentar a vida dos nossos mananciais”, ressalta Sarmento.

A implantação de reservatórios para armazenamento de água é outra saída apontada pelo pesquisador. Além dos rios Jucu e Santa Maria — principais fontes de recursos hídricos da Grande Vitória

—, é preciso iniciar, o mais rápido possível, o estudo de outros mananciais. Rios com potencial hídrico como o Benevente, o Reis Magos e o rio Doce podem ser uma das saídas para o futuro.

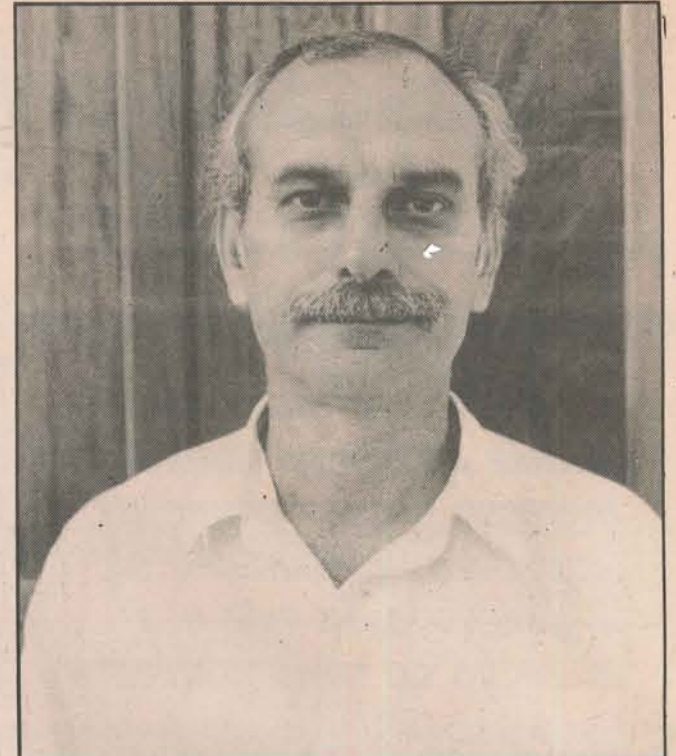
Uma outra alternativa — mas de custo muito elevado — é o uso de tubulações para transportar água de um local para outro. Robson Sarmento aponta o acoplamento dos sistemas de abastecimento da Grande Vitória para aumentar o nível dos reservatórios.

LEGISLAÇÃO

Robson Sarmento defende a criação de uma legislação específica para os recursos hídricos. Observando a direção em que se dá a ocupação do solo na Grande Vitória, o professor percebeu que os agrupamentos urbanos seguem as margens dos rios. “É preciso legislar sobre isso, para planejar e coordenar a ocupação”, defende.

Sarmento afirma que algumas áreas não poderão ser destinadas a uma determinada atividade industrial ou mesmo para agrupamentos habitacionais, sob o risco de acontecerem enchentes ou de haver a destruição dos recursos naturais.

O consórcio Santa Maria/Jucu é uma experiência que, na avaliação do pesquisador, deve ser levada às outras bacias hidrográficas do Estado. “O consórcio é uma das saídas”, ressalta, acrescentando que o sistema permite a organização dos usuários para que não haja conflito entre os diferentes usos. “Imagine que duas indústrias tirem água do mesmo lugar e que não haja recursos suficientes para



Para Sarmento, o planejamento poderia ter evitado o problema

as duas”, explica.

“Com a existência de um plano de bacia hidrográfica e uma legislação específica, será possível fiscalizar e até aplicar multas”, informa Robson Sarmento, acrescentando que os empreendimentos têm que se adequar à capacidade de recursos de determinada região onde queiram se estabelecer.

ONG

Robson Sarmento também defende o envolvimento da sociedade civil na defesa dos recursos hídricos e na definição de políticas públicas para o setor. Ele lembra que a baía de São Francisco, na Califórnia, conta com o trabalho de uma Organização

não Governamental (ONG) desde a década de 40.

A ONG capixaba idealizada por Sarmento teria praticamente as mesmas funções de sua similar norte-americana. “Todas as atividades da Grande Vitória se desenvolvem em torno da periferia da baía de Vitória, que tem um patrimônio natural imensurável”, comenta.

Sarmento lembra que a baía possui 20 quilômetros de manguezal, onde cerca de 300 pescadores vivem e retiram sua sobrevivência. “Nós temos que ter uma ONG que não contemple apenas o aspecto ambiental de forma isolada, mas que beneficie uma forma integrada sob todos os aspectos”, conclui.

EXPEDIENTE

Realização: Contexto Jornalismo & Assessoria Ltda/A TRIBUNA

Textos: Simony Leite, Sandra Daniel e Flávia Delgado


Fotos: Alair Caliani e Arquivo AT

Diagramação: Vicente de Paulo Barros

Consultor: Roberto Garcia Simões

Região Metropolitana, urbana ou doméstica merece solidez.

NASSAU

CIMENTO NASSAU  UM CAPIXABA FORTE