

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO – UFES
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E NATURAIS – CCHN
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA – DEP GEO**

THALISMAR MATIAS GONÇALVES

**A DINÂMICA DO ESPAÇO URBANO: UM ESTUDO SOBRE
O BAIRRO PARQUE RESIDENCIAL LARANJEIRAS,
SERRA-ES**

**VITÓRIA
2007**

THALISMAR MATIAS GONÇALVES*

**A DINÂMICA DO ESPAÇO URBANO: UM ESTUDO SOBRE
O BAIRRO PARQUE RESIDENCIAL LARANJEIRAS,
SERRA-ES**

Monografia apresentada ao Departamento de Geografia, Centro de Ciências Humanas e Naturais, da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito para a obtenção do grau de Bacharel em Geografia.

Orientador: Prof Dr Carlos Teixeira de Campos Jr.

**VITÓRIA
2007**

* thalismargeo@yahoo.com.br

THALISMAR MATIAS GONÇALVES

**A DINÂMICA DO ESPAÇO URBANO: UM ESTUDO SOBRE
O BAIRRO PARQUE RESIDENCIAL LARANJEIRAS,
SERRA-ES**

Monografia apresentada ao Departamento de Geografia, Centro de Ciências Humanas e Naturais, da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito para a obtenção do grau de Bacharel em Geografia.

Aprovada em 05 de julho de 2007

BANCA EXAMINADORA

Prof^o Dr^o Carlos Teixeira Campos Júnior
Universidade Federal do Espírito Santo
Orientador

Prof^a Dr^a Gisele Girardi
Universidade Federal do Espírito Santo

Prof^o Ms Maurício Sogame
Universidade Federal do Espírito Santo

AGRADECIMENTOS

Reservo este espaço para agradecer as pessoas e as instituições que certamente contribuíram de alguma forma não só para essa pesquisa, mas também para a minha graduação. Neste sentido, agradeço:

aos professores do Departamento de Geografia e aos professores do Centro de Educação que deram aulas para mim;

ao Prof Dr Carlos Teixeira Campos Júnior pelas sugestões e discussões no decorrer da orientação desse trabalho;

à Profª Drª Gisele Girardi por sua amizade e por ter me proporcionado um pouco de conhecimento em cartografia;

à turma de Geografia 2002/2 por ter me proporcionado momentos de alegria e amigos para a vida toda: Diogo, Emerson, Fernando Caus, Paulo César, Rodrigo Lamas, Marliusson, Ana Maria, Laura, Ronaldo etc

à Laura Quarentei, mais uma vez, pela ajuda na revisão da redação da monografia;

aos meus irmãos Theles e Thalita que me ajudaram, inclusive, na coleta de dados de campo;

à Patrícia, minha namorada, que ouviu, com toda paciência, as minhas idéias no decorrer desta pesquisa, e também pelo incentivo incondicional em relação aos meus desafios;

às pessoas que responderam a pesquisa de campo;

à secretaria de Desenvolvimento Urbano da Prefeitura Municipal da Serra pelos dados referentes a situação fundiária do município;

ao Departamento de Trânsito da Serra por importantes informações históricas sobre as vias municipais e também por ter concedido as bases cartográficas digitais de Serra;

ao IPES pelo importante acervo de dados e informações sobre a Grande Vitória e Serra, pelo excelente tratamento dispensado pelas funcionárias da Biblioteca e também pelo material cartográfico cedido;

à CETURB-GV pelas informações sobre as linhas de ônibus de Serra;

à Biblioteca Comunitária de Laranjeiras por importantes dados e informações históricas, e atuais, sobre o bairro;

e, por fim, aos meus queridos pais, Tales do Nascimento Gonçalves e Maria José Matias Gonçalves, por terem sempre me incentivado a estudar, além do respeito que tiveram por mim, na maioria das vezes, em relação as minhas escolhas na vida.

“[...] eu vejo o futuro repetir o passado, eu vejo museu de grandes novidades, o tempo não pára, não pára, não, não pára [...].”

Cazuza

RESUMO

Esta pesquisa objetiva contribuir, em um contexto geral, com a compreensão da dinâmica atual do espaço urbano de Serra. Nesse sentido, a investigação voltou-se para o bairro Parque Residencial Laranjeiras, Serra-ES. Esse bairro originou-se de um conjunto habitacional do INOCOOP-ES, em 1978, e constitui-se, atualmente, em um dos lugares da RMGV que concentram, de forma significativa, atividades terciárias, o que o caracteriza como um subcentro terciário. Deste modo, procurou-se entender o processo de transformação de Laranjeiras no decorrer do tempo, no que tange as suas formas e a sua função no espaço urbano de Serra. Para tanto, recorreu-se a análise da produção do espaço urbano de Serra, contextualizando com o espaço metropolitano de Vitória, por meio de bibliografias, dados estatísticos e materiais cartográficos. Além disso, utilizou-se dados primários a partir de pesquisa de campo. Tal análise foi subsidiada por uma concepção de espaço urbano enquanto produto histórico e social. Com isso, pôde-se constatar que a emergência de Laranjeiras como subcentro terciário está associada, em um primeiro momento, a acessibilidade diferenciada que esse bairro ganhou no início da década de 90, em função de intervenções do poder público na malha viária de Serra e na estruturação do transporte público metropolitano (Sistema Transcol). No transcorrer dos anos, as atividades terciárias sofreram uma expansão qualitativa e quantitativa em Laranjeiras, especialmente, após 2000, tornando esse lugar cada vez mais atrativo para o capital comercial (varejista) e imobiliário. Esse último, recentemente, vem se manifestando, de forma marcante, no entorno do bairro em questão, evidenciando desdobramentos do processo em tela.

Palavras-Chaves: Espaço Urbano; Descentralização Espacial; Parque Residencial Laranjeiras; Serra-ES.

LISTA DE FIGURAS E TABELAS

RELAÇÃO DE FIGURAS

Figura 1 – Trecho da Avenida Central, Laranjeiras, agosto de 2006.....	14
Figura 2 – Vista parcial do <i>Shopping do Povo</i> , 2007.....	66
Figura 3 – Vista parcial do Laranjeiras Shopping, 2007.....	80
Figura 4 – Vista parcial de trecho da Avenida Central, 2006.....	83
Figura 5 – Vista parcial de trecho da Rodovia Norte-Sul que passa por Laranjeiras, 2006.....	84

RELAÇÃO DE TABELAS

Tabela 1 – Evolução da população dos municípios da Grande Vitória: 1950 -1960.....	30
Tabela 2 – Evolução demográfica da Grande Vitória: 1970 a 2000.....	35
Tabela 3 – Taxa de crescimento da população dos municípios da Grande Vitória: 1970 a 2000.....	41
Tabela 4 – Conjuntos Habitacionais implementados na Grande Vitória.....	51
Tabela 5 – Evolução da população dos municípios da Grande Vitória: 1991 a 2000.....	74
Tabela 6 – Evolução do número de linhas alimentadoras do Terminal de Laranjeiras.....	75

RELAÇÃO DE QUADROS

Quadro 1 – Números sobre as atividades terciárias na Avenida Central, em Laranjeiras.....	13
Quadro 2 – Importantes eventos industriais no território de Serra até meados de 1980.....	41
Quadro 3 – Registros de áreas destinadas à habitação.....	53
Quadro 4 – Terminais de integração do Transcol.....	65
Quadro 5 – Relação de estabelecimentos presentes na Av. Central em meados de 1990.....	72
Quadro 6 – Tempo médio de atuação dos estabelecimentos do comércio varejista em Laranjeiras.....	73
Quadro 7 – Fluxo diário de passageiros nos terminais do Transcol em 1998.....	75
Quadro 8 – Relação com a data de inauguração de alguns importantes estabelecimentos de eletrodomésticos, roupas e tecidos.....	76
Quadro 9 – Relação com a data de inauguração de algumas lojas de calçados e óticas.....	77
Quadro 10 – Relação dos principais estabelecimentos de serviços financeiros em Laranjeiras -2006.....	78
Quadro 11 – Relação com as datas de inauguração de filiais de escolas de línguas estrangeiras e escolas profissionalizantes.....	78

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Localização do bairro P. R. Laranjeiras.....	12
Mapa 2 – Evolução demográfica dos municípios da GV, entre 1950 e 1970, e a taxa de urbanização da população em 1970.....	33
Mapa 3 – Evolução demográfica dos municípios da GV, entre 1970 e 2000, e a taxa de urbanização da população em 2000.....	37
Mapa 4 – Delimitação atual dos Distritos do município de Serra.....	39
Mapa 5 – Expansão do espaço urbano de Serra.....	44
Mapa 6 – Modelo Digital do Terreno de uma porção do território de Serra.....	47
Mapa 7 – A mancha urbana e as vias rodoviárias de Serra em 1977.....	49
Mapa 8 – Localização e evolução temporal da implantação de conjuntos habitacionais em Serra.....	52
Mapa 9 – Evolução da estrutura viária de Serra.....	58
Mapa 10 – Posição do bairro P. R. Laranjeiras na malha rodoviária de Serra no final dos anos 80.....	59
Mapa 11 – Configuração das linhas de ônibus intermunicipais da Grande Vitória na da década de 1980.....	61
Mapa 12 – Esquema tronco-alimentador das linhas de ônibus do Transcol...64	
Mapa 13 – Contextualização espacial do terminal de Laranjeiras, <i>shopping</i> do Povo e Avenida Central.....	68
Mapa 14 – Mapa com a distribuição e intensidade do uso do solo pelas atividades terciárias em Laranjeiras.....	82
Mapa 15 – As novas linhas diametrais que passam por Laranjeiras.....	88
Mapa 16 – Distribuição espacial dos empreendimentos imobiliário de médio padrão no final de 2006.....	90

LISTA DE SIGLAS

CETURB-GV - Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória

CIVIT - Centro Industrial da Grande Vitória

COHAB-ES - Companhia de Habitação do Espírito Santo

CST - Companhia Siderúrgica de Tubarão

CVRD - Companhia Vale do Rio Doce

DIT - Divisão Internacional do Trabalho

DTT - Divisão Territorial do Trabalho

INOCOOP- ES - Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais do Espírito Santo

IPES – Instituto de Apoio à Pesquisa e ao Desenvolvimento Jones Santos Neves

PDTU-GV - Plano Diretor Transporte Urbano da Grande Vitória

RMGV - Região Metropolitana da Grande Vitória

SUPPIN - Superintendência dos Projetos de Polarização Industrial

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
1 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	18
1.1 ALGUMAS CONSIDERAÇÕES ACERCA DA REDE URBANA E DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO.....	18
1.2 ESPAÇO URBANO	22
1.3 PROCESSOS NA CIDADE E A LOCALIZAÇÃO DAS ATIVIDADES TERCIÁRIAS NO ESPAÇO URBANO.....	24
2.1 PRIMEIRA FASE DA URBANIZAÇÃO DA GRANDE VITÓRIA.....	29
2.2 A URBANIZAÇÃO COMANDADA PELA INDUSTRIALIZAÇÃO.....	34
3 SERRA: A INSERÇÃO DE SEU TERRITÓRIO NA LÓGICA DO ESPAÇO METROPOLITANO	39
3.1 SERRA, UM ESPAÇO URBANO MARCADO PELA DESCONTINUIDADE	45
3.1.1 <i>O sítio natural</i>	45
<i>Mapa 6 – Modelo Digital do Terreno (MDT) de parte do território de Serra</i>	47
3.1.2 <i>O sistema viário e os bairros de Serra, até a primeira metade da década de 80</i>	48
4 INTERVENÇÕES NA MALHA RODOVIÁRIA DE SERRA E O SISTEMA TRANSCOL: REDEFINIÇÃO DA ACESSIBILIDADE NO ESPAÇO URBANO	55
4.1 INTERVENÇÕES NA ESTRUTURA VIÁRIA DO ESPAÇO URBANO DE SERRA	55
4.2 SISTEMA TRANSCOL: ANTECEDENTES E PRÓPOSITO DE IMPLEMENTAÇÃO.....	60
5 LARANJEIRAS: DE CONJUNTO HABITACIONAL A EMERGENTE SUBCENTRO TERCIÁRIO DA GRANDE VITÓRIA	69
5.1 MAIS UM CONJUNTO HABITACIONAL, MAIS UM BAIRRO DE SERRA....	69
5.2 DÉCADA DE 1990: CRESCIMENTO DO COMÉRCIO VAREJISTA	72
5.3 SHOPPING CENTER, BANCOS, FINANCEIRAS, LOJAS DE GRANDES REDES... SURGIMENTO DE UM SUBCENTRO TERCIÁRIO METROPOLITANO	76
5.4 O ESPAÇO URBANO E SUA DINÂMICA, LARANJEIRAS E AS TRANSFORMAÇÕES RECENTES DO ESPAÇO DE SERRA.....	85
CONSIDERAÇÕES FINAIS	91
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	94
OUTRAS FONTES	95
BASE CARTOGRÁFICA DIGITAL	96
ANEXOS	97

INTRODUÇÃO

Um dos objetos de preocupação da geografia é a cidade, ou melhor, o seu espaço. Em um primeiro momento de apreensão desse espaço, um padrão marcado pela heterogeneidade se impõe. Esta constatação, por sua vez, se evidencia no próprio cotidiano. Nos deslocamentos diários, seja a pé, de carro, de bicicleta ou de ônibus, o que chama a atenção são as diferentes paisagens que compõem tal aspecto da realidade urbana.

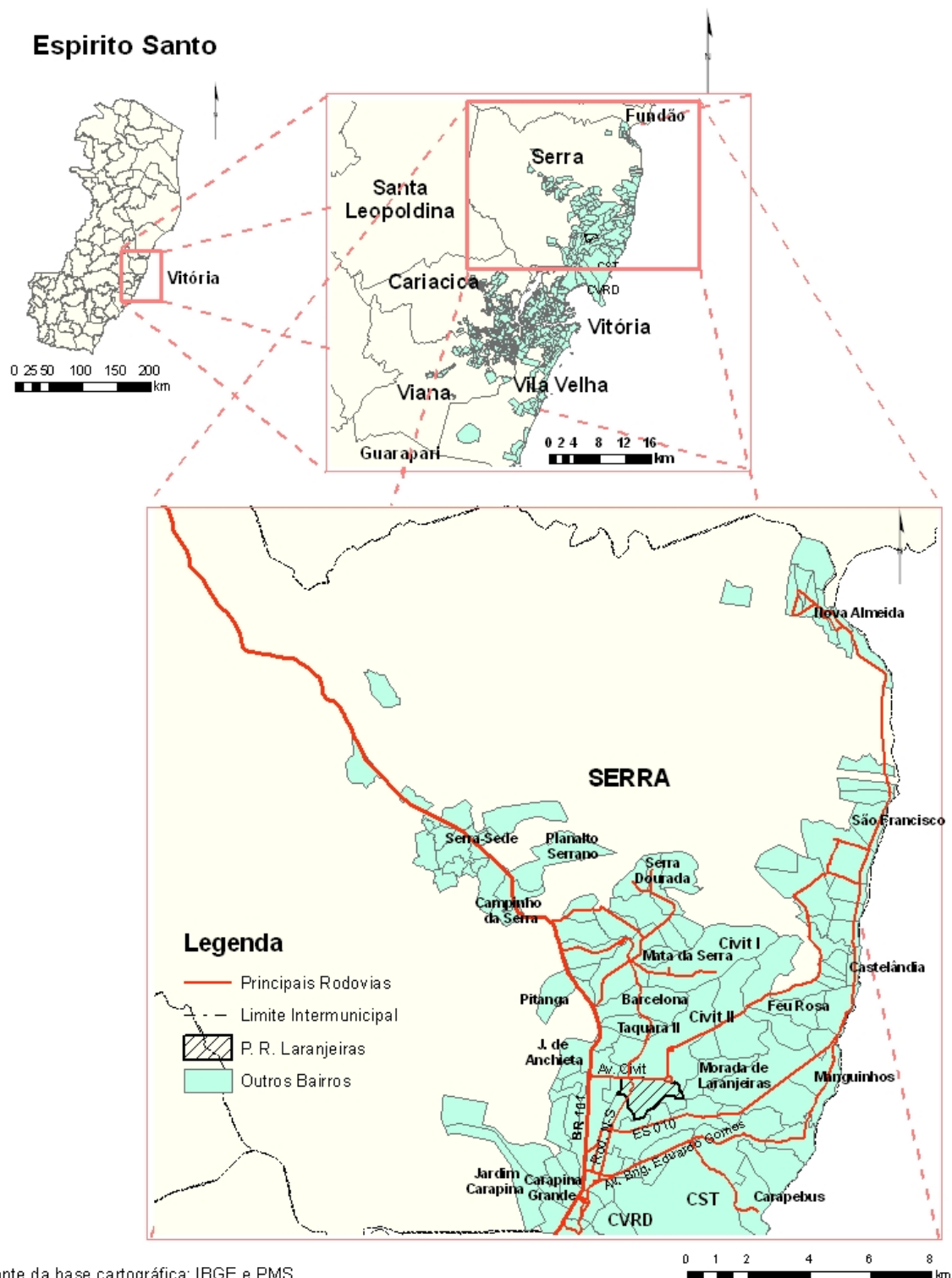
Outra característica do espaço urbano, que também pode ser constatada no dia-a-dia, é o seu caráter dinâmico. Não é difícil presenciar a abertura de uma via urbana, a construção de um prédio, a demolição de uma velha habitação etc. Enfim, o espaço da cidade está a todo o momento sendo produzido e organizado (CORRÊA, 1989).

Se não é tão difícil identificar o padrão diferencial do uso do solo urbano, bem como o seu caráter dinâmico, o mesmo não se pode afirmar em relação aos processos que permeiam a estruturação e a produção do espaço urbano. Neste sentido, alguns questionamentos tornam-se elucidativos, o que faz, por exemplo, que em determinada porção da cidade haja uma concentração de prédios com mais de 8 andares? Ou por que, geralmente, os bairros nobres possuem mais equipamentos coletivos que os bairros populares? Por que as indústrias localizam-se na área X da cidade e não na Y? Entre outras questões que poderiam ser elaboradas.

O presente trabalho procura estudar essa problemática da geografia urbana a partir da compreensão do processo que promove as recentes mudanças no bairro Parque Residencial Laranjeiras¹ (Mapa 1), localizado no município de Serra/ES, que pertence, por sua vez, a Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV).

Esse bairro, assim como outros do município, originou-se de um conjunto habitacional promovido pelo Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais do Espírito Santo (INOCOOP-ES), e a sua inauguração ocorreu em março de 1978.

¹ Para efeito prático, no decorrer deste trabalho o bairro em questão será chamado apenas por Laranjeiras.



Fonte da base cartográfica: IBGE e PMS
Organizado pelo Autor.

Mapa 1 - Localização do bairro Laranjeiras.

Laranjeiras tem chamado atenção pela presença marcante de estabelecimentos ligados às atividades terciárias; basicamente, comércio varejista e serviços profissionais e financeiros. Em virtude das características² e da intensidade dessas atividades (Quadro 1), pode-se afirmar, em um contexto metropolitano, que esse local constitui-se, atualmente, em um subcentro terciário. Essa condição, ou função, vem intensificando-se nos últimos anos, e um indicador dessa tendência, de certa maneira, pode ser considerada a inauguração de um *Shopping Center* em 2002.

Ramo de atividade	Quantidade
Eletrodomésticos/Móveis	10
Financeiras	7
Bancos	5
Calçados	10
Roupa/Moda em Geral	60
Clínicas médicas ou Odontológicas	39
Advocacia	6
Contabilidades	7
Óticas	9
Celular	6
Joalheria/relojoaria/Bijouteria	12

Quadro 1 - Números sobre as atividades terciárias em Laranjeiras, na Avenida Central. Fonte: Pesquisa de Campo (2006)

Ao longo da principal avenida, a Avenida Central (Figura 1), observa-se a predominância de estabelecimentos relacionados às atividades terciárias, contudo, nota-se também vestígios de um momento anterior como casas ainda com “estilo arquitetônico” de conjunto habitacional. De modo específico, o que se destaca é o processo de transformação das casas em lojas ou pequenos prédios, enfim, a

² Segundo Duarte (1974), um centro funcional (subcentro terciário) caracteriza-se pela presença de atividades terciárias que exerçam forte atração, em um determinado local. Neste sentido, um subcentro terciário destaca-se pela multiplicidade de funções, isto é, pela presença de comércio varejista de todas as ordens, serviços profissionais, serviços financeiros e serviço recreativo. Laranjeiras, atualmente, obedece a esses critérios.

maneira como as velhas formas do bairro se adaptaram e se adaptam a esse novo momento. “[...] Cada forma sobre a paisagem é criada como resposta a certas necessidades ou funções do presente” (SANTOS, 1985, p. 54).



Figura 1 - Trecho da Avenida Central, Laranjeiras, agosto de 2006.
Fonte: foto do autor.

O principal objetivo deste trabalho é compreender o processo de transformação de Laranjeiras em um subcentro terciário. Por que as atividades terciárias localizam-se, de maneira mais intensa e significativa, neste bairro e não em outro bairro de Serra?

A modificação das formas e da função de Laranjeiras procurou ser apreendida, fundamentalmente, como produto do processo de descentralização espacial³ (CORRÊA, 1989). Esse processo espacial é o responsável pelo surgimento de núcleos secundários na metrópole moderna, e está associado ao crescimento do tecido urbano e ao aprimoramento do transporte, relacionados de maneira subjacente a interesses das várias frações do capital, seja industrial, comercial ou imobiliário.

³ A fundamentação teórica, incluindo o processo espacial de descentralização espacial, será discutida no capítulo 1.

De modo a responder à questão central, considerou-se o espaço urbano “[...] resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço.” (Ibid., p.11). Aqui, evidencia-se um importante aspecto da metodologia desta pesquisa que é a análise histórica. No entanto, Santos ressalva que “[...] o objeto de estudo é o presente, toda a análise histórica sendo, apenas, o indispensável suporte à compreensão de sua produção”. (1985, p. 19)

Enquanto hipótese de trabalho, acredita-se que as transformações de Laranjeiras, decorrentes de sua função atual de centro terciário de Serra, deve-se, em um contexto geral, à própria condição recente do espaço da RMGV. Neste sentido, em virtude das mudanças quantitativas e qualitativas dessa metrópole (ABE,1999), especialmente nos últimos 20 anos, a estruturação monocêntrica exercida pela Área Central de Vitória é rompida.

De forma específica, o processo de transformação de Laranjeiras de um bairro estritamente residencial da periferia da Grande Vitória a um subcentro terciário, está associado, em um primeiro momento, as intervenções do poder público na estruturação de transporte público metropolitano, o que conferiu a esse bairro uma acessibilidade diferenciada no início da década de 1990. Assim, as atividades terciárias, que eram voltadas, sobretudo, para o consumo local/cotidiano, foram dando lugar ao comércio varejista e aos serviços mais complexos e/ou especializados.

Com o passar do tempo, esse bairro foi se constituindo em nova centralidade intra-urbana na Grande Vitória, atraindo cada vez mais investimentos e modificando, conseqüentemente, suas formas. Esta centralidade intra-urbana intensificou-se, inclusive, com o contínuo aumento da população de Serra nos últimos 15 anos, o que refletiu no incremento do público consumidor em potencial.

Outro elemento importante, neste processo, foi à ausência de outro local no município com características que pudessem competir com este bairro os investimentos do setor terciário.

Já como conseqüência da consolidação deste bairro como centro terciário observa-se a valorização das áreas do entorno, atraindo as atividades imobiliárias, evidenciando desdobramentos das transformações espaciais do lugar em questão.

Partindo da hipótese inferida, quatro objetivos específicos se impõem: apresentar, em linhas gerais, o processo de urbanização da Grande Vitória, contextualizando o município de Serra; caracterizar o processo de produção do espaço urbano de Serra; procurar entender como se deu a estruturação do transporte urbano na Grande Vitória, bem como seu impacto sobre a acessibilidade do espaço urbano de Serra, especialmente, em Laranjeiras; levantar, de forma sistemática, a evolução quantitativa e qualitativa das atividades terciárias no bairro em tela, no decorrer de sua história.

Quanto aos procedimentos metodológicos, esses se subdividem, de forma sucinta, em três etapas:

- I. Discussão teórica, enquanto subsidio essencial para a compreensão da realidade estudada. Sendo assim, recorreu-se, sobretudo, a autores que estudam o espaço urbano por um viés dialético-marxista, com destaque especial para o trabalho de Corrêa (1989 e 1997);
- II. Levantamento bibliográfico, cartográfico⁴ e estatístico sobre o processo de produção do espaço urbano da Grande Vitória e, em particular, do espaço urbano de Serra. Incluindo, aqui, uma atenção especial para as formas de atuação do poder público a partir da década de 1980, no que tange ao transporte urbano;
- III. Levantamentos, e análise, de dados primários e secundários acerca do bairro de Laranjeiras, especialmente referente às atividades terciárias desenvolvidas no passado e recentemente.

O presente trabalho estrutura-se em cinco capítulos, a saber: no capítulo 1 são apresentados os elementos teóricos referentes à pesquisa. O processo de urbanização da Grande Vitória, em linhas gerais, é discutido no capítulo 2. No capítulo 3, procura-se compreender a produção do espaço urbano de Serra.

⁴ Nesta etapa da pesquisa, utilizou-se mapas temáticos elaborados a partir do *software* Arc Gis da ESRI.

No quarto capítulo, dois aspectos são abordados: as intervenções na malha rodoviária do município de Serra, na segunda metade dos anos 1980, e a estruturação dos transportes coletivos da Grande Vitória entre o final da década de 1980 e o início da década de 1990. Esta abordagem, por sua vez, volta-se, sobretudo, para a compreensão dos impactos desses acontecimentos sobre a acessibilidade do espaço urbano de Serra. No quinto capítulo, procura-se reconstituir o processo de transformação deste bairro, desde sua origem até o seu papel atual no espaço urbano de Serra, e da Grande Vitória. E por fim, as considerações finais são apresentadas.

1 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A geografia urbana tem como objeto de estudo a cidade. O espaço urbano é entendido como resultado da forma como a sociedade se organiza sobre o território. Tradicionalmente, essa temática é analisada segundo dois enfoques: 1) rede urbana; 2) espaço urbano, ou intra-urbano. O estudo da rede urbana tem como objetivo compreender as relações entre um conjunto de núcleos urbanos e a própria relação campo-cidade (SOUZA, 1988). A análise do espaço intra-urbano, por sua vez, visa entender a dinâmica do espaço interno da cidade, isto é, como se estrutura, por exemplo, a distribuição do uso do solo urbano (CORRÊA, 1989), entre outras questões.

Como não poderia ser diferente, essa pesquisa se insere, enquanto temática, na análise do espaço intra-urbano. Todavia, torna-se necessário uma discussão, ainda que em linhas gerais, acerca da rede urbana e do processo de urbanização, uma vez que “[...] as relações intra-urbanas e interurbanas constituem em único sistema, interagindo entre si [...]” (SOUZA, 1988, p.37).

1.1 ALGUMAS CONSIDERAÇÕES ACERCA DA REDE URBANA E DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO

A cidade tem sua origem associada à evolução da divisão social do trabalho (SPÓSITO, 1991). Assim, o espaço urbano emerge, primeiramente, como *lócus* do poder, da função política. Com o passar do tempo, o comércio foi se apropriando e transformando a cidade, como ocorreu em algumas cidades da Antiguidade e da Baixa Idade Média, que possuíam uma localização estratégica (Ibid.). Para Beaujeu-Garnier (1997) essa forma de organização sócio-espacial também surgiu em decorrência da evolução da divisão do trabalho, essa autora, entretanto, propõe ainda três motivações específicas para tal fato: econômica, política e defensiva.

Em meados do século XVIII, na Inglaterra, iniciou-se o processo que mudou definitivamente a cidade, a revolução industrial. A indústria não se constituiu apenas

em uma nova técnica de produção, mas influenciou diretamente na própria organização social e espacial da sociedade (SPÓSITO, 1991). As transformações ocorridas na cidade constituíam-se em produto e condição do modo de produção que estava se impondo: o capitalismo, em sua fase denominada industrial ou concorrencial.

A cidade, em decorrência do processo de industrialização, cresce tanto em termos demográficos como territorialmente. A urbanização, por sua vez, toma uma nova forma, uma vez que além de ser palco do comércio e do poder (política), o espaço urbano torna-se também o *lócus* da produção. O “inchaço” da cidade, propriamente, está associado diretamente à necessidade de força de trabalho em excesso, sendo essa, uma das principais condições para o acúmulo de capital a partir da indústria (SPÓSITO, 1991).

Spósito (1991) procura explicar a relação entre industrialização e urbanização levando-se em consideração as fases do capitalismo: industrial (século XIX até a 2ª Guerra) e monopolista (pós-2ª guerra).

No capitalismo industrial, ou concorrencial, a industrialização limitou-se a alguns países da Europa ocidental, EUA e Japão. Nesses países, várias cidades foram transformadas com a chegada da indústria, principalmente as que se localizavam nas proximidades das regiões carboníferas (carvão mineral). Uma importante característica dessa fase do capitalismo foi a integração da economia fundamentada em uma Divisão Internacional do Trabalho (DIT), a nível mundial, e uma Divisão Territorial do Trabalho (DTT), em nível regional ou nacional. Esta última, teve como resultado a constituição de redes urbanas consolidadas nos países centrais.

Na DIT do capitalismo industrial, competia aos países periféricos, como o Brasil, a exportação de produtos primários e a importação de produtos industrializados dos países centrais. Isto não significou, entretanto, a ausência de cidades importantes naqueles países, aliás, pelo contrário, houve um crescimento relativo de muitas delas em países periféricos como resultado das atividades relacionadas ao comércio (SANTOS, 2005).

Após a 2ª guerra, o capitalismo mundial entra em sua fase conhecida como monopolista, caracterizada pela internacionalização do capital, o que se traduziu na industrialização, em larga escala, de alguns países periféricos a partir da instalação de empresas multinacionais (SPÓSITO, 1991). Por conseguinte, países, como o

Brasil, conheceram um vigoroso processo de industrialização, o que refletiu, por sua vez, sobre toda a lógica de organização das cidades, assim como do processo de urbanização nesses países.

Em relação à urbanização brasileira, Santos (2005) considera, a grosso modo, dois momentos. Um primeiro momento, que se estendeu praticamente até a primeira metade do século passado, caracterizado por uma urbanização baseada em “ilhas”, isto é, vários núcleos urbanos, praticamente, independentes um do outro, mantendo relações, sobretudo, com o exterior. No decorrer da segunda metade do século passado, iniciou-se a promoção de uma rede urbana no Brasil, condição essa para o desenvolvimento industrial fundamentado no “modelo” de substituição das importações.

Até a Segunda Grande Guerra, a economia brasileira participava da DIT em função de um modelo agro-exportador; assim sendo, os núcleos urbanos desenvolveram-se, especialmente, a partir do comércio exterior. Com a implantação de ferrovias no território brasileiro foi intensificado esse modelo de subespaços regionais (a cidade, em sua maioria capitais, e sua zona de influência que incluía o campo e pequenos aglomerados urbanos) (SANTOS, 2005). Deste modo, essas cidades cresceram em função do desenvolvimento de atividades derivadas da exportação e da importação de produtos.

No desenrolar da segunda metade do século passado, o processo de industrialização no Brasil ganhou, definitivamente, uma nova dimensão⁵. Tal fato constituiu-se enquanto reflexo do papel do país na dinâmica do capitalismo em sua fase monopolista (SANTOS, 2005). Neste contexto, tanto a cidade como o campo sofreram grandes transformações com a inserção do capital nas respectivas realidades locais ou regionais, fruto do processo de modernização do país (Ibid.).

Com a industrialização concentrada nos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro, e, notadamente, São Paulo, o processo de urbanização do Brasil deixou de se constituir em um “arquipélago”. A integração do território, promovida pelo Estado

⁵ É importante ressaltar, no entanto, que desde o início do século XX, São Paulo já vinha conhecendo um relativo desenvolvimento industrial em função da inversão de capitais provenientes da lavoura cafeeira, tal fato foi importante para que esta cidade assumisse, mais a frente, a dianteira do processo industrialização no Brasil (SANTOS, 2005). Além do mais, nas décadas de 30 e de 40, o Estado brasileiro passou a investir “pesado” na indústria de base, contribuindo com a produção das condições necessárias para o desenvolvimento industrial do país no pós-guerra.

brasileiro, por meio de rodovias, tornou-se condição *sine qua non* para o acúmulo e reprodução do capital industrial no país. Essa integração do território e do mercado nacional permitiu, por sua vez, a estruturação de uma rede urbana nacional, tendo como “epicentro” o eixo Rio - São Paulo (SANTOS, 2005).

Em 1980, a maior parte da população brasileira já vivia nos centros urbanos. Conforme Souza (1988), essa população veio a se concentrar principalmente nas regiões metropolitanas, evidenciando uma urbanização fundamentada no processo de metropolização:

“No Brasil, a urbanização caracteriza-se por um processo de metropolização, evidenciado pelo inchaço das regiões metropolitanas, ou pela metropolização de cidades que com funções privilegiadas na rede urbana, sejam elas capitais dos Estados, sejam elas cidades centros de regiões geoeconômicas dinâmicas. (...)” (1988, p.16).

Para Santos (2005), a urbanização brasileira, que ele denomina de *urbanização corporativa*, está ligada à consolidação de um meio técnico-científico que permite a fluidez e o uso de um território integrado. Tal uso, por sua vez, ocorre, especialmente, por parte dos agentes hegemônicos, as corporações transnacionais. Esse processo tornou-se possível a partir do papel centralizador do Estado brasileiro, exercido, fundamentalmente, durante ditadura militar (1964-1985).

Ainda que a urbanização brasileira, no período atual, esteja integrada em um mesmo propósito, ela se manifesta de maneira diferenciada porque “[...] A modernização é o principal elemento motor dessas mudanças, acarretando distorções e reorganizações, *variáveis segundo os lugares*, mas interessando a todo o território” (Ibid., p.115, grifo nosso).

A discussão posta até o momento é relevante para se entender, especificamente, o tecido urbano de determinada cidade, uma vez que este espaço é produto de um processo de urbanização. No entanto, como salientou Santos (2005) este processo se manifesta de maneira diferenciada no tempo e no espaço, ainda que seja produto, talvez hoje, mais do que nunca, de uma lógica global do capitalismo.

1.2 ESPAÇO URBANO

No primeiro momento de apreensão da cidade, o seu caráter heterogêneo se destaca. Uma das características peculiares do espaço urbano, se comparado à realidade do campo, é a significativa presença de diferentes formas espaciais, materializadas no uso do solo urbano. Mas, como se dá a estruturação do uso do solo urbano?

A cidade, o espaço urbano, é um espaço geográfico, e assim é um produto histórico e social (SOUZA, 1988; CORRÊA, 1989; CARLOS, 2001). Deste modo, o espaço urbano se constitui em reflexo e condição de uma determinada sociedade, mediada pelas condições técnicas de determinada época histórica (CORRÊA, 1989).

Segundo Corrêa (1989 e 1997), o espaço urbano é composto de fragmentos. No entanto, estes se encontram articulados por fluxos de diversas naturezas: de pessoas, de informações, de capitais, de mercadorias, de ideologias etc. Essa articulação no interior do espaço urbano se dá entre os diferentes usos do solo urbano:

“Tais usos definem áreas, como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão.” (CORRÊA, 1989, p.7).

A diferenciação do uso do solo urbano, evidentemente, não é aleatória, mas sim, reflexo e condição dos processos sociais (CORRÊA, 1989). Carlos (2001) ressalta o aspecto contraditório das relações capitalistas sobre o espaço urbano. Para essa autora, o espaço da cidade é apropriado de diversas maneiras, o que reflete os interesses, ora divergentes, ora convergentes, dos segmentos que formam a sociedade:

“São os diversos modos de apropriação do espaço que vão pressupor as diferenciações de uso do solo e a competição que será criada pelos usos, e no interior do mesmo uso. Como os interesses e as necessidades dos indivíduos são contraditórios, a ocupação do espaço não se fará sem contradição e, portanto sem luta.” (Carlos, 2001, p.42).

Mas quem são esses segmentos que produzem e utilizam o espaço urbano? E como se dão as relações entre eles? Corrêa (1989) propõe cinco agentes sociais

produtores e consumidores do espaço urbano: 1) os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais; 2) os proprietários fundiários; 3) os promotores imobiliários; 4) o Estado; 5) os grupos sociais excluídos.

Os agentes sociais agem de maneira complexa sobre o espaço urbano e suas ações são derivadas, de um lado, pela dinâmica da acumulação capitalista e, de outro, e de maneira complementar e integrada, pelas necessidades de reprodução das relações sociais (CÔRREA, 1989, SOUZA, 1988, CARLOS, 2001). As ações desses agentes são postas no decorrer do tempo, produto histórico, e implicam uma constante reorganização do espaço urbano:

“[...] que se faz via incorporação de novas áreas ao espaço urbano, densificação do uso do solo, deterioração de certas áreas, renovação urbana, relocação diferenciada da infra-estrutura e *mudança, coercitiva ou não, do conteúdo social e econômico de determinadas áreas da cidade.* [...]” (CORRÊA, 1989; p. 11, grifo nosso).

Tais ações se dão sob um marco jurídico, o Estado, que supostamente deveria se constituir neutro, todavia, de maneira geral, sua ação expressa os interesses de grupos dominantes (sobretudo, econômicos) em determinada época (CÔRREA, 1989, HARVEY, 1982). Neste contexto, ação do Estado torna-se um tanto quanto contraditória, uma vez que, além de exercer o papel de “mediador” dos interesses presentes no interior da sociedade, ele congrega outros papéis como grande industrial ou promotor imobiliário (CORRÊA, 1989). Devido a essa particularidade, a análise da atuação do Estado torna-se indispensável para se entender à produção do espaço urbano.

Os três primeiros agentes sociais atuam em função de distintas estratégias sobre o espaço urbano, o que, em muitos casos, pode levá-los a conflitos de interesses. Contudo, esses agentes, em essência, buscam o mesmo objetivo, a obtenção de um excedente por meio da apropriação da cidade: o primeiro visa o lucro, os proprietários fundiários buscam a apropriação de renda sobre o uso da terra e os promotores imobiliários visam o lucro, e fundamentalmente, a apropriação de renda sobre o uso do espaço urbano. Quando ocorrem conflitos de interesses sobre o uso do solo urbano, quem os resolve é o Estado (CÔRREA, 1989, HARVEY, 1982).

Em uma sociedade de classes, como é a sociedade capitalista, a distribuição de bens e serviços se dá de maneira seletiva, isso vale também para o acesso à terra urbana. Como reflexo dessa estrutura tem-se “[...] duas cidades. Uma de opulência,

bem-estar e prazer, e outra de pobreza e desesperança. [...]” (CORRÊA, 1997, p. 177). A segunda cidade é produzida pelo agente social denominado de grupos sociais excluídos. Esse agente social é fruto do processo de modernização da economia do país, isto é, da própria lógica do capitalismo. São normalmente migrantes, cujas formas de apropriação do espaço urbano se dão, geralmente, por ocupações irregulares e em áreas consideradas ambientalmente frágeis, tais como vertentes ou áreas sujeitas à inundação.

1.3 PROCESSOS NA CIDADE E A LOCALIZAÇÃO DAS ATIVIDADES TERCIÁRIAS NO ESPAÇO URBANO

O espaço urbano é constituído de fragmentos relacionados a um uso específico do solo urbano. Cada fragmento se constitui em uma forma espacial, e esta se encontra associada a uma função, ou seja, uma atividade urbana (CORRÊA, 1989). As formas espaciais, e suas funções, constituem-se expressões dos processos sociais.

Entre os processos sociais e as formas espaciais, há um elemento viabilizador, que são os processos espaciais:

“[...] Este elemento viabilizador constitui-se em um conjunto de forças que atuam ao longo do tempo e que permitem localizações e realocações e permanência de atividades e população sobre o espaço urbano. São os *processos espaciais, responsáveis imediatos pela organização espacial complexa que caracteriza a metrópole moderna*. Tais processos são postos em ação pelos atores que modelam a organização do espaço, proprietários dos meios de produção, proprietários de terra, empresas imobiliárias e de construção, associadas ou não ao grande capital, e o Estado como conforme apontam, entre outros, Form, Harvey e Capel [...]” (CORRÊA, 1997, 122, grifo nosso).

Este geógrafo propõe seis processos espaciais e as respectivas formas espaciais:

- a) centralização espacial e a Área Central;
- b) descentralização espacial e os núcleos secundários;
- c) coesão espacial e as áreas especializadas;
- d) segregação espacial e as áreas sociais;

e) inércia e as áreas cristalizadas.

Devido à especificidade dessa pesquisa, optou-se por uma discussão sobre os dois primeiros processos espaciais⁶, por entender que serão importantes para a compreensão da problemática posta. Tanto processo de centralização espacial como de descentralização espacial são produtos da maneira como a sociedade capitalista se organiza. Assim, as ações dos agentes sociais são influenciadas pela lógica capitalista. Esses processos desenvolvem-se em função da “[...] própria dinâmica capitalista, que, de modo ponderável, atua subjacentemente aos fatores de repulsão e atração [...]” (CORRÊA, 1989, p. 46-47).

Em termos teóricos, a Área Central, ou centro principal da metrópole, caracteriza-se, de maneira simplificada, pela concentração de atividades relacionadas ao comércio varejista, aos serviços e aos estabelecimentos burocráticos do Estado. Essa forma espacial, por sua vez, é resultado do processo de *centralização espacial*, e está associado diretamente à economia de mercado, no capitalismo industrial. A emergência da Área Central constitui-se em momento em que as relações cidade-mundo são intensificadas, isso ocorre, sobretudo após a revolução industrial.

A partir do século XIX, os transportes sobre trilhos passam a exercer um importante papel na articulação regional. Nesse sentido, em um primeiro momento, a formação da Área Central remete-se a função da cidade em contexto regional. Próximos aos portos e às estações ferroviárias desenvolvem-se atividades derivadas do comércio exterior, sobretudo. No decorrer do tempo, em função da evolução dessas atividades, forma-se um mercado de trabalho considerável, justificando, por sua vez, a instalação de estabelecimentos do comércio varejista e de prestação de serviços. Assim, esse lugar, no decorrer dos anos, reúne as condições⁷ propícias para a concentração das atividades terciárias.

⁶ Roberto Lobato Corrêa desenvolve seus argumentos fundamentados, especialmente, em autores que estudaram o espaço urbano nos países desenvolvidos e, em muitos casos, em um outro período histórico. No entanto, o mesmo autor ressalva que os processos espaciais variam, em termos qualitativos e quantitativos, no tempo e no espaço.

⁷ Entre essas condições, inclui-se o processo espacial denominado coesão “[...] aquele movimento que leva as atividades se localizarem juntas. Sinônimo de economias externas de aglomeração. [...]” (CORRÊA, 1989, p. 56).

Como parte do processo, a Área Central torna-se também o foco, exclusivo, do transporte intra-urbano, o que intensifica ainda mais a centralidade dessa área no espaço urbano.

Esse modelo de estruturação da cidade, fundamentado em único centro terciário (monocêntrico), sofreu mudanças no decorrer do século XX, dando origens aos chamados núcleos secundários. O surgimento de núcleos secundários, ou subcentros, em determinado aglomerado urbano é produto do processo denominado de *descentralização espacial* (CORRÊA, 1989).

Em virtude deste processo espacial, o espaço urbano torna-se mais complexo (CORRÊA, 1989). Isso porque em vez de um centro principal, concentrando as atividades terciárias e as viagens no espaço urbano, surge uma variedade de núcleos secundários, desde núcleos hierarquizados como subcentros regionais, de bairro ou de bairros, a núcleos especializados como distritos médicos, ou distrito de diversões (BERRY 1971 e 1982 apud CORRÊA, 1989).

Dentre esses núcleos secundários, destaca-se, em termos de complexidade, o subcentro regional, definido por CORRÊA (1989) da seguinte maneira:

[...] constitui-se em uma miniatura do núcleo central. Possui uma gama complexa de tipos de lojas e de serviços [...]. Muitas de suas lojas são filiais de firmas da Área Central, e, à semelhança desta, porém em menor escala, o subcentro regional constitui-se em importante foco de linhas de transporte intra-urbano. (p. 51).

A descentralização espacial é mais recente que o processo de centralização. E emerge em um contexto cuja excessiva centralidade da Área Central torna-se causadora de deseconomias de aglomeração, tais como elevado preço da terra urbana, congestionamentos, falta de área para expansão, entre outras (CORRÊA, 1989).

Além disso, a descentralização espacial relaciona-se ao próprio crescimento da cidade, em termos demográficos e territoriais. “[...] Esta tese está apoiada na crença de que uma mudança quantitativa implica em um salto qualitativo. Assim, existe um patamar crítico a partir do qual o processo de descentralização inicia-se.” (Id, 1997, p. 171).

No entanto, para efetivação deste processo sobre o espaço urbano é preciso que outras áreas no tecido urbano exerçam certa atração no que tange as atividades

terciárias. Nesse sentido, algumas condições são essenciais, conforme COLBY (apud CORRÊA, 1997): terras não-ocupadas, a baixo preço e impostos; infraestrutura implantada; facilidades de transportes; qualidades atrativas do sítio, como topografia e drenagem; amenidades físicas e sócias; *threshold* ou mercado mínimo capaz de suportar a localização de uma atividade descentralizada.

Outro fator importante neste processo, e que está associado diretamente aos fluxos do espaço urbano, é a acessibilidade⁸: “A descentralização implica em uma diminuição relativa da acessibilidade da Área Central, e aumento relativo da acessibilidade de outros locais [...]” (CORRÊA, 1997, p.126). Tanto para Corrêa (1989,1997) como para Spósito (1998) essa nova estruturação da acessibilidade no espaço urbano relaciona-se diretamente à difusão de meios de transportes mais flexíveis como o carro e o ônibus.

Villaça (2001), por sua vez, também ressalta a importância do atributo acessibilidade na estruturação do espaço urbano. Para esse pesquisador do urbano, as condições de deslocamento das pessoas na cidade, enquanto força de trabalho ou como consumidor, constituem-se na principal condicionante em relação ao processo de produção desse espaço:

“A estruturação do espaço regional é dominada pelo deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias em geral – eventualmente até a mercadoria força de trabalho. O espaço intra-urbano, ao contrário, é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho – como no deslocamento casa/trabalho-, seja enquanto consumidor - reprodução da força de trabalho, deslocamento casa-compras, casa-lazer, escola, etc.” (VILLAÇA, 2001, p. 20).

Neste sentido, a análise do sistema de transporte urbano é de extrema importância para se entender a distribuição do uso do solo urbano, como ressalta Beaujeu-Garnier (2000): “Os transportes influenciam no conjunto das atividades humanas pelo seu traçado e equipamento. Nenhum outro elemento desempenha papel mais determinante na cidade” (p.180-181).

⁸ Segundo Villaça (2001) acessibilidade pode ser entendida como a capacidade de um ponto se relacionar com o conjunto de pontos que existem no espaço urbano. Ainda para este autor, a acessibilidade constitui-se em um valor de uso, isto é, produzido pelo trabalho social da sociedade. [...] A acessibilidade de um terreno ao conjunto urbano revela a quantidade de trabalho socialmente necessário dispendido em sua produção. Quanto mais central o terreno, mais trabalho existe dispendido na produção dessa centralidade, desse valor de uso. [...] (VILLAÇA, 2001, p. 74)

O processo de descentralização espacial, contudo, é extremamente complexo, não podendo ser reduzido aos níveis de acessibilidade dos lugares. A gênese de subcentros terciários está ligada à ação dos agentes sociais que produzem o espaço. Assim sendo, a cristalização dessa forma espacial relaciona-se de maneira subjacente ao processo de acumulação e reprodução do capital no espaço urbano, em suas várias vertentes (CORRÊA, 1989,1997; SPÓSITO, 1998). Ademais, as singularidades da cidade ou da metrópole são importantes para se entender a maneira como se desenvolvem esses processos.

|

2 GRANDE VITÓRIA: CONSIDERAÇÕES SOBRE SUA URBANIZAÇÃO

O processo de urbanização da Grande Vitória⁹ se constituiu em uma extensão da urbanização da capital do estado, Vitória. Devido às especificidades espaciais, políticas e econômicas, pode-se destacar dois momentos nesse processo. No primeiro momento, até a década de 1960, o processo de urbanização de Vitória foi promovido, sobretudo, a partir de sua função de centro do comércio do café no Espírito Santo. No decorrer dos anos 1970, o processo de urbanização de Vitória, e da Grande Vitória, tomou uma nova dimensão com o processo de industrialização capixaba, promovido, por sua vez, pelos chamados *Grandes Projetos Industriais*.

2.1 PRIMEIRA FASE DA URBANIZAÇÃO DA GRANDE VITÓRIA

Até meados da década de 1960, a economia do Espírito Santo fundamentava-se em uma lógica agro-exportadora, tendo como produto de exportação o café. A organização sócio-espacial do estado, nesse período, caracterizava-se por um campo baseado em uma estrutura produtiva fundamentada na pequena propriedade e no trabalho familiar. Em relação ao espaço urbano, havia uma rede urbana formada em torno das cidades pólo (centros regionais de comércio) como Colatina e Nova Venécia, no norte, e Cachoeiro de Itapemirim, no sul. A rede urbana completava-se a partir das relações entre essas cidades pólo e a capital Vitória, que exercia a função de centro do comércio de café no estado, além de sede da burocracia do poder público (CAMPOS Jr., 2002).

A urbanização de Vitória estava associada ao seu papel de centro estadual do comércio de café. Esta função intensificou-se, consideravelmente, no decorrer do século passado. Conforme Campos Jr. (2002), tal fato pode ser atribuído a três

⁹ A Grande Vitória, atualmente, é constituída pelos municípios de Vitória, Vila Velha, Serra, Cariacica, Viana, Guarapari e Fundão. Nesta parte do trabalho, no entanto, considerou-se apenas os cinco primeiros municípios, uma vez que os outros inseriram-se na RMGV em um contexto recente (após 1999).

fatores: 1) a integração por ferrovias¹⁰ de porções do território capixaba e de Minas Gerais a Vitória, proporcionando a esta cidade uma importante centralidade; 2) exportação de minério de ferro, pelo porto de Vitória, a partir da década de 1940, com criação da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD); 3) a expansão do café no interior capixaba¹¹.

Embora os reflexos deste processo se verificassem, de maneira preponderante, no espaço da capital, entre 1950 e 1960 observou-se um incremento considerável na população urbana dos municípios de Vila Velha e Cariacica, ainda que neste último em menor proporção (Tabela 1), indicando um “extravasamento” da urbanização em direção a estes municípios.

Tabela 1
Evolução da população dos municípios da Grande Vitória: 1950-1960

Municípios	1950		1960		Cresc. Pop. Urbana (%)
	Pop. tot.	Pop. urb	Pop. tot.	Pop. urb	
Vitória	50.922	50.414	83.351	82.500	63,64
Vila Velha	23.127	20.834	55.589	54.590	162,02
Cariacica	21.741	12.698	39.608	23.816	87,56
Viana	5.896	600	6.571	611	1,83
Serra	9.245	2.666	9.192	3.345	25,47
GV	110.931	87.212	194.311	164.862	89,04

Fonte: IBGE, 1950 e 1960.
Organizado pelo autor.

Apesar da expansão da cultura de café em território capixaba, o modelo de desenvolvimento, fundamentado na lógica agroexportadora e em uma estrutura produtiva baseada na pequena propriedade familiar, mostrou indícios de esgotamento no decorrer da década de 1950 do século passado. Na própria

¹⁰ No início do século passado, Vitória, passou a ser o foco das duas principais ferrovias do Estado: A Estrada Ferro Vitória Minas (EFVM), que liga o norte do ES e parte de MG ao porto de Vitória e a Estrada de Ferro Sul Espírito Santo (EFSES), mais tarde denominada de Estrada de Ferro Leopoldina *Railway* (EFLR), que liga o sul do Estado a Capital.

¹¹ Segundo Morandi e Rocha (1991), devido à especificidade da estrutura produtiva do café no ES, apesar das seguidas crises no preço internacional desse produto, a produção capixaba, de maneira geral, não era tão impactada. Aliás, pelo contrário, observou-se uma expansão dessa atividade, na primeira metade do século passado.

instância política local, ainda que de forma não unânime, observou-se esforços políticos voltados para a modernização da economia capixaba (SIQUEIRA, 2001).

O dismantelamento dessa organização sócio-econômica se efetivou com o processo de erradicação dos cafezais. O governo federal após a crise de preços no mercado internacional do café, no final da década de 1950, pôs em prática, entre 1962 e 1966, o programa de erradicação dos cafezais antieconômicos, visando amenizar a superprodução deste produto no país (ROCHA e MORANDI, 1991). Este programa federal atingiu a economia do Espírito Santo de maneira violenta, provocando uma verdadeira reestruturação econômica e social.

Para Siqueira (2001), o processo de erradicação dos cafezais significou o início da modernização da economia capixaba. Com isso, iniciou-se a transição de uma economia agrário-mercantil para uma economia urbano-industrial:

“O processo de modernização ocorrido na economia do Espírito Santo, configurou-se de forma brusca, tendo sido originado da desestruturação de sua base econômica, o setor agrário, e de sua reestruturação, a partir de uma nova ótica de acumulação do capital, a industrialização. [...]” (p. 87).

Em virtude do processo de erradicação, cerca de 240 mil pessoas saíram do campo, e boa parte desse contingente foi parar nos municípios da Grande Vitória (ROCHA e MORANDI, 1991). Além disso, as novas atividades econômicas que se sobressaíram no campo capixaba, a pecuária e a indústria madeireira, contribuíram ainda mais para o processo de êxodo rural, uma vez que essas atividades são, tradicionalmente, pouco absorvedoras de mão-de-obra, se comparadas à produção de café (Ibid., 1991).

A reestruturação do campo capixaba veio acompanhada de ações a nível federal e estadual que foram importantes em relação ao processo de modernização da economia capixaba que estava em curso. No primeiro momento, pode-se citar os reflexos do Plano de Metas sobre o território do estado, desenvolvido durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1960). Esse plano federal contemplou o Espírito Santo com relevantes obras de infra-estrutura, notadamente, transportes e energia. Já o governo estadual, especialmente no decorrer da década de 1960, procurou canalizar os esforços em direção à industrialização a partir de incentivos fiscais junto ao governo federal (SIQUEIRA, 2001).

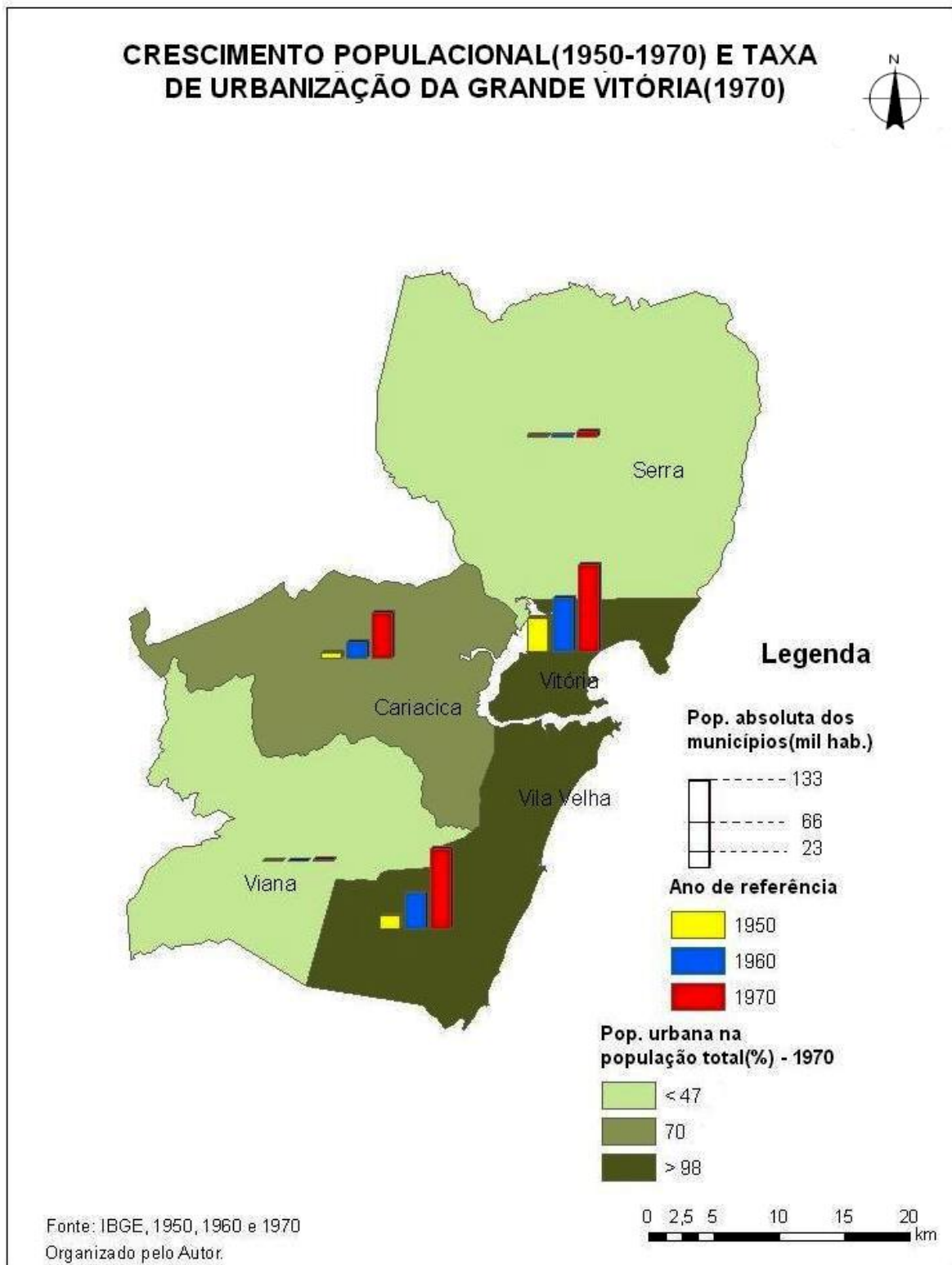
Apesar das mudanças estruturais no decorrer da década de 1960 e de um relativo crescimento da participação da indústria na economia capixaba (Rocha e Morandi,1991), a base produtiva do Espírito Santo ainda prevalecera agrária até meados da década de 1970 do século passado (CAMPOS Jr.,2002).

De que maneira as mudanças apontadas anteriormente, fruto do início da modernização da economia capixaba (SIQUEIRA, 2001), influíram sobre a urbanização e a produção do espaço urbano da Grande Vitória? Entre 1960 e meados da década de 1970, o processo de urbanização espalhou-se, definitivamente, para além do território do município de Vitória. A expansão da urbanização, e do tecido urbano conseqüentemente, mantém a tendência da década de 1950, direcionando-se predominante para os municípios de Vila Velha e Cariacica. Em termos concretos, pode-se afirmar que, nesse momento, o aglomerado urbano da Grande Vitória¹² era constituído por esses municípios e a capital do estado.

No Mapa 2, pode-se observar como as populações de Vitória, Vila Velha e Cariacica sofrem consideráveis incrementos entre 1950 e 1970. Esse aumento reflete, por sua vez, na relação entre a população urbana e rural destes municípios.

Quanto a Serra e a Viana, além de serem pouco populosos, o quantitativo de suas respectivas populações urbanas representava menos da metade da população total, no início da década de 1970. Já as populações dos municípios de Vitória e de Vila Velha, em 1970, estavam localizadas, quase em sua totalidade, na zona urbana.

¹² Inclusive, o primeiro plano em que o espaço urbano da Grande Vitória foi considerado de maneira integrada, o Plano de Desenvolvimento Integrado da Micro Região de Vitória (1973), o contínuo urbano era constituído pelas localidades de Vitória, Vila Velha e Cariacica (ABE,1999).



Mapa 2 – Evolução demográfica dos municípios da GV, entre 1950 e 1970, e a taxa de urbanização da população em 1970

2.2 A URBANIZAÇÃO COMANDADA PELA INDUSTRIALIZAÇÃO

Na segunda metade da década de 1970 do século XX, o processo de industrialização capixaba passou a ser comandado pelo “grande capital”¹³. O Espírito Santo tornou-se palco de uma série de grandes empreendimentos industriais de semi-elaborados, como a fábrica da Aracruz Celulose, a Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST), as usinas de pelotização da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e a Samarco Mineração (ABE, 1999). Diferentemente da industrialização dos outros estados do sudeste, a industrialização do Espírito Santo se fundamentou na produção de bens intermediários voltados, sobretudo, para o mercado externo. Neste sentido, nota-se que esse processo de industrialização se estruturou em um momento em que o país iniciava um novo papel na dinâmica do capitalismo mundial.

Os empreendimentos iniciaram suas atividades entre o final da década de 1970 e início dos anos 1980. Além do conjunto de infra-estruturas relacionadas, propriamente, às plantas dessas indústrias, houve também construções e reformas de portos, além de ramais ferroviários interligando os portos às ferrovias existentes (ABE, 1999). Aqui, pode-se notar o papel decisivo do Estado nesse processo a partir da construção dos equipamentos de infra-estrutura necessários para a implementação desses empreendimentos. Segundo Santos (2005), esta ação decisiva do Estado é uma das características da *urbanização corporativa*¹⁴.

O processo de industrialização, que significou a transição definitiva da sociedade capixaba de uma lógica agro-mercantil para uma lógica urbano-industrial, foi produto, em grande parte, da política federal de ordenamento territorial da indústria com o II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) (ABE, 1999). Nessa política, entre seus objetivos, destacava-se a tentativa de reter o crescimento concentrado no eixo Rio - São Paulo (RIBEIRO, 1997). No entanto, houve apenas uma distribuição de um modelo urbano-industrial, e com ele, seus problemas:

“(...) O problema urbano ganha outra amplitude quando no governo Geisel, é incorporado ao Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento (PND). Ganha hegemonia a concepção tecnocrática pela qual a solução

¹³ Rocha e Morandi (1991) chamam de “grande capital” os investimentos derivados de grandes grupos econômicos e/ou de origem estatal.

¹⁴ Ver Capítulo 1.

das carências urbanas seria encontrada num desenvolvimento regional equilibrado, que desviasse o fluxo migratório para outras partes do território nacional.” (Ribeiro, 1997, p. 40).

Em função desse novo momento, da segunda fase da expansão recente da economia capixaba (ROCHA e MORANDI, 1991), a Grande Vitória conheceu um elevado crescimento demográfico e espacial. Em 1970, a população da Grande Vitória era constituída por 385.998 habitantes, em 20 anos (1991), a população saltou para mais de 1 milhão de habitantes (Tabela 2). Esse considerável acréscimo populacional se deveu à intensificação do processo migratório em direção à Grande Vitória, que já estava ocorrendo desde a década 1960 devido às mudanças ocorridas no campo capixaba. Outro elemento relevante é que a industrialização em curso no estado concentrou-se nesse aglomerado urbano.

Tabela 2
Evolução demográfica da Grande Vitória: 1970 a 2000

Município	1970	1980	1991	2000
Cariacica	101.422	189.099	274.532	324.285
Serra	17.286	82.568	222.158	321.181
Vitória	133.019	207.736	258.777	292.304
Viana	10.529	23.440	43.866	53.452
Vila Velha	123.742	203.401	265.586	345.965
GV	385.998	706.244	1.064.919	1.337.187

Fonte: IBGE, 1970,1980,1991 e 2000
Organizado pelo autor.

A Grande Vitória conheceu, guardadas as devidas proporções e particularidades, um processo de urbanização acelerado, como ocorreu nas grandes cidades brasileiras. Tal processo, por sua vez, fundamentado na industrialização, caracterizou-se pela chegada em massa de trabalhadores de todas as partes, como salienta Siqueira (2001):

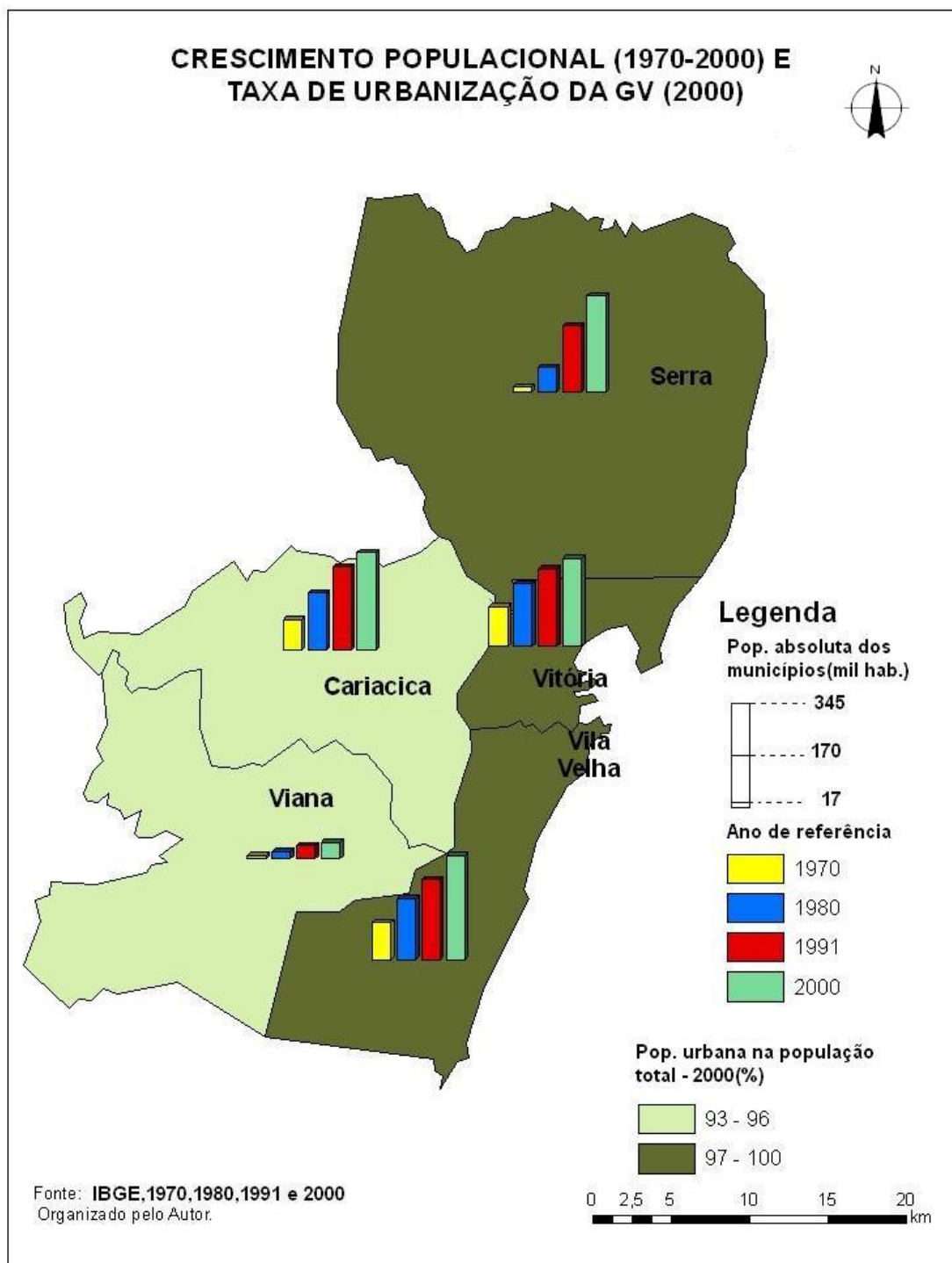
“O advento dos Grandes Projetos Industriais acelerou o fluxo migratório, aumentando rapidamente o número de trabalhadores que se fixaram na cidade em busca de novas oportunidades de trabalho. A região da Grande Vitória não possuía infra-estrutura para receber o grande fluxo migratório de pessoas do interior e de outros estados que se deslocavam em sua direção, formando um elevado contingente de mão-de-obra pouco qualificada.” (SIQUEIRA, 2001, p. 93).

O aglomerado urbano da Grande Vitória passou exercer mais funções nesse contexto que estava se configurando, o que teve reflexos na produção do espaço urbano:

“O processo de industrialização veio a redefinir o espaço urbano na medida em que, somando-se ao papel de sede da burocracia e do capital comercial, a cidade também se constituiu no “lócus” da atividade produtiva. A Grande Vitória, como espaço metropolitano, além do centro político e do porto, sempre abrigou também as principais atividades regionais de caráter industrial, comercial, de serviços públicos, privados, culturais e financeiros [...]” (SIQUEIRA, 2001, p. 93).

Como se deu o reflexo desse momento em relação ao espaço urbano da Grande Vitória? No momento anterior, a evolução da mancha urbana direcionou-se, especialmente, para o sul e sudoeste, isto é, para os municípios de Cariacica e Vila Velha. Com a intensificação da urbanização da Grande Vitória a partir dos Grandes Projetos, a população cresceu vertiginosamente, e isso se refletiu na densificação de algumas áreas, com o processo de verticalização (CAMPOS Jr., 2002), e na expansão territorial da mancha urbana para o norte da Grande Vitória.

Nesse sentido, observa-se que a população de Vitória, Cariacica e Vila Velha continuaram a crescer. Contudo, os maiores incrementos se deram em Serra. Em pouco mais de 20 anos, este município deixou para trás uma dinâmica rural, com uma população urbana que não chegava a 10 mil habitantes, em 1970, para se tornar um município com mais de 220 mil pessoas vivendo na zona urbana, no início da década de 1990, e chegando a mais de 320 mil habitantes em 2000 (IBGE). A seguir, constata-se, no mapa 3, como as populações cresceram nesses anos, e como as populações urbanas são representativas.



Mapa 3 – Evolução demográfica dos municípios da GV, entre 1970 e 2000, e a taxa de urbanização da população em 2000

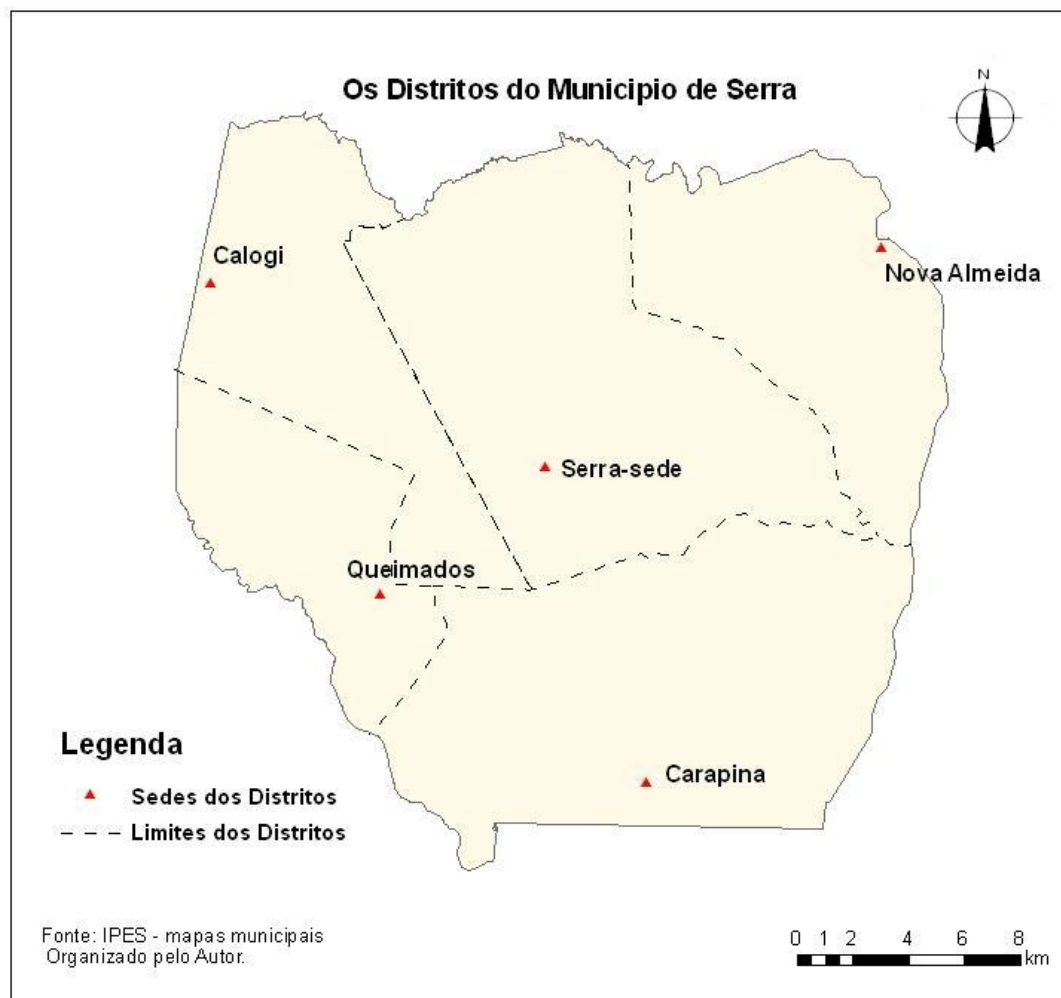
Com a industrialização, o espaço urbano da Grande Vitória evoluiu seguindo um processo de metropolização (ABE, 1999). Para ABE (1999), o crescimento da Grande Vitória não se deu apenas por mudanças quantitativas, seja referente ao aumento da população ou à extensão territorial da mancha urbana, mas também por modificações qualitativas:

“Além do crescimento físico, o espaço intra-urbano metropolitano passou por modificações qualitativas significativas, diversificando-se e compartimentando-se ao abrigar as mais diversas categorias habitacionais: loteamentos de chácaras, loteamentos de balneários, loteamentos regulares de alta, média e baixa renda, loteamentos populares irregulares, conjuntos habitacionais unifamiliares e multifamiliares públicos, de baixa e média renda, ou empresariais de alta renda, condomínios verticais e horizontais, usos mistos de diversas categorias, bolsões de habitações informais em áreas ocupadas sobre mangues ou morros.” (ABE, 1999. p. 395)

Portanto, notou-se como o processo de urbanização da Grande Vitória se desenvolveu a partir do processo de industrialização, iniciado na segunda metade da década de 1970. O espaço urbano, reflexo desse processo, se estruturou em forma de uma mancha urbana que “devorou” boa parte dos territórios dos quatro principais municípios da Grande Vitória. Com destaque, neste contexto, para o município de Serra, que sofreu as maiores transformações em seu território, com será visto no próximo capítulo.

3 SERRA: A INSERÇÃO DE SEU TERRITÓRIO NA LÓGICA DO ESPAÇO METROPOLITANO

Até o início dos anos 1960, o município de Serra caracterizava-se por uma dinâmica socioeconômica, preponderantemente, rural. Neste contexto, em um universo de 9 mil habitantes, cerca de 70% viviam no campo, no ano de 1960 (IBGE, 1960). As principais atividades econômicas do município eram a pecuária e a produção de banana, que representava mais de 50% do valor da produção agrícola (IBGE, 1959). Em relação à população urbana, havia uma concentração na sede do município, com mais de 50%. O segundo núcleo urbano, nesse período, era a sede do distrito de Nova Almeida com cerca de 40% da população urbana do município. Os outros núcleos urbanos eram as sedes dos distritos de Carapina, Calogi e Queimados (Mapa 4), que, na verdade, constituíam-se em pequenas vilas.



Mapa 4 – Delimitação atual dos Distritos do município de Serra

Neste período, boa parte do território municipal era constituído por fazendas/pastagens e também por matas. As relações com a capital se davam, sobretudo, como fornecedor de produtos agrícolas para o mercado urbano. Embora vizinho de Vitória, a ligação física entre essas cidades tornou-se efetiva somente no final da década de 1960, com a pavimentação da BR 101 entre a Serra Sede e o limite sul do município (SARTÓRIO, 1996).

Contudo, no decorrer da década de 1970 e 1980, Serra sofreu grandes transformações a partir do processo de industrialização do Espírito Santo. Em 20 anos, muitas fazendas deram lugar a loteamentos, conjuntos habitacionais, ocupações irregulares e distritos industriais. A população do município foi multiplicada por 25, entre 1960 e 1991¹⁵, nota-se que a maior expansão da população ocorre a partir de 1970 (Gráfico 1).

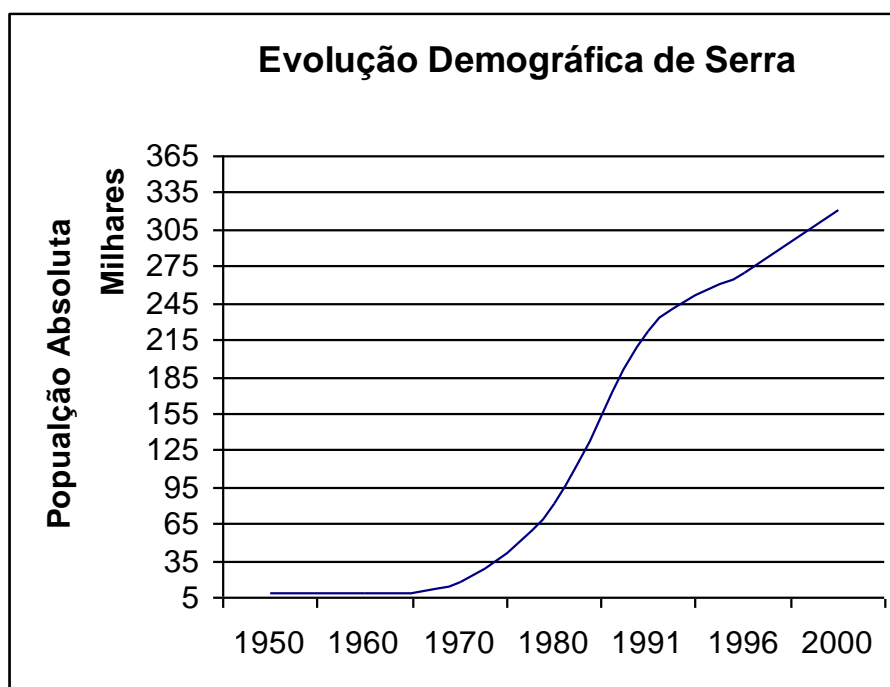


Gráfico 1- Evolução demográfica de Serra:1950 a 1991
 Fonte: IBGE, 1950, 1960, 1970,1980 e 1991.
 Organizado pelo Autor.

Em relação aos outros municípios da Grande Vitória, a população de Serra foi a que sofreu os maiores incrementos, tanto em termos relativos como absolutos (Tabela 3). Esses números estão associados à intensa chegada de migrantes provenientes,

¹⁵ Segundo o IBGE (1960 e 1991), em 1960 Serra contava com 9.000 habitantes, já em 1991 a população do município chegou a 220.000.

em sua grande maioria, de Minas Gerais e da Bahia, além de municípios do próprio estado (IPES/IBGE, 1991).

Tabela 3
Taxa de crescimento da população dos municípios da Grande Vitória: 1970 a 2000

	1970/1980		1980/1991		1991/2000		1970/2000	
	Relat.	Abs.	Relat.	Abs.	Relat.	Abs.	Relat.	Abs
Cariacica	86,44%	87.677	45,15%	85.433	18,12	49.753	220%	222.863
Serra	377,73%	65.282	168,23%	139.590	44,57	99.023	1758%	303.895
Vitória	56,18%	74.717	24,31%	55.376	12,95	33.527	120%	159.285
Viana	122,62%	12.911	87,01%	20.426	21,85	9.586	408%	42.923
Vila Velha	64,38%	79.659	30,40%	62.185	30,26	80.379	180%	222.223
GV	82,97%	320.246	50,55%	363.010	25,56	272.268	246%	951.189

Fonte: IBGE, 1970, 1980, 1991 e 2000.

Organizado pelo Autor.

A “explosão” demográfica que Serra conheceu está associada diretamente ao processo de industrialização da Grande Vitória (ABE, 1999). O território do município, mais especificamente o distrito de Carapina, entre o final da década de 1960 e o início da década de 1980, foi palco de importantes empreendimentos industriais (Quadro 2). Em virtude destes empreendimentos, o município tornou-se atrativo para a população que chegava do campo e vislumbrava melhores condições de vida na Grande Vitória.

Empreendimento/Atividade	Ano
Exportação de minério pelo Porto de Tubarão	1966
Usina de pelotização I (CVRD)	1969
Usina de pelotização II (CVRD)	1973
Início das obras da CST	1977
Inauguração do CIVIT I	1974
Inauguração do CIVIT II	1979
Início das atividades da CST	1983

Quadro 2 – Importantes eventos industriais no território de Serra até meados de 1980

Fonte: ABE (1999) e SUPPIN (2006)

Outro fator que contribuiu com este crescimento da população do município foi a grande disponibilidade de terra urbana (IJSN, 1979). Neste período, surgiram numerosos conjuntos habitacionais e loteamentos. Essa última forma de ocupação caracterizava-se, via de regra, pela ausência de infra-estrutura. Além disso, os loteamentos encontravam-se, geralmente, distantes da Área Central de Vitória. Tais características refletiam, por sua vez, em baixos preços dos lotes, condição esta, propícia para a grande massa de migrantes que chegavam ao município.

Em 1966, a CVRD transferiu suas instalações portuárias de exportação de minério de ferro para o porto de Tubarão, na ponta de Tubarão em Vitória. Embora, esse porto se localizasse na capital, a maior parte dos impactos espaciais verificou-se no sul do distrito de Carapina, pois era onde estava localizada a estrutura logística para o acesso ao porto, a BR 101 e o ramal ferroviário conectando a EFVM (IJSN, 1987). As atividades da Vale exerceram um importante papel no processo de ocupação do “Planalto” de Carapina:

“[...] Nessa área surgiram numerosos estabelecimentos de serviços e de comércio para dar suporte às atividades industriais e de transportes que aí se instalaram e à população que para lá correu, de início provisoriamente, enquanto trabalhadores nas obras [...]”. (ABE, 1999, p. 323)

O conjunto da infra-estrutura e a própria atividade da mineradora em Tubarão foram de grande relevância no que concerne a escolha da localização da CST, um dos principais empreendimentos dos Grandes Projetos Industriais. Dentre os fatores logísticos, Abe (apud PEREIRA, 1998) enumera os seguintes:

“a) local de articulação de nodais ferroviário e marítimo de transporte de minério de ferro; b) custo muito baixo desta matéria-prima, movimentada do terminal para a usina através de correia; c) redução do custo do carvão mineral importado ou nacional, aproveitando os graneleiros como carga de retorno das exportações de minério” (ABE, 1994, p. 129 apud PEREIRA, 1998).

O processo de implementação desse grande empreendimento foi responsável, em um primeiro momento, pela criação de um considerável número de empregos. Estima-se que no decorrer das obras dessa siderúrgica foram mobilizados cerca de 20.000 trabalhadores (ABE, 1999). No entanto, com o início das atividades desta empresa, em 1983, a grande maioria dos trabalhadores não foi absorvida (Ibid.).

Como parte dos esforços do governo estadual com o objetivo de incentivar a industrialização em território capixaba, em 1971 foi criada a Superintendência dos Projetos de Polarização Industrial (SUPPIN). Esse órgão, com status de autarquia, foi instituído com finalidade de planejar territorialmente as atividades industriais no Espírito Santo (SUPPIN, 2006). A primeira ação deste órgão foi desenvolver e gerenciar o primeiro distrito industrial do estado, o Centro Industrial da Grande Vitória (CIVIT). Esse distrito foi inaugurado em 1974 em uma área de 170 ha, ao norte do distrito de Carapina. No final da década de 1970, com a CST constituindo uma realidade, a SUPPIN inaugurou o setor II do CIVIT em uma área de 160 ha, ao lado do primeiro setor (Ibid. 2006).

Os distritos industriais exerceram um duplo papel, no entanto integrado, na produção do espaço de Serra. Por um lado, com as instalações das indústrias, de porte pequeno e médio, intensificou-se, ainda mais, a atração de população para o município, já exercida pela expectativa dos *Grandes Projetos Industriais*. Por outro, de maneira direta, a partir, principalmente, da inauguração do CIVIT II, surgiu uma série de conjuntos habitacionais no entorno desses distritos industriais, com intuito de proporcionar moradias para os trabalhadores das indústrias (Ibid., 2006). Aqui, pode-se notar a ação do Estado em duas frentes que, em termos de acúmulo e reprodução do capital, estão associadas: a política habitacional e a política industrial (HARVEY, 1982).

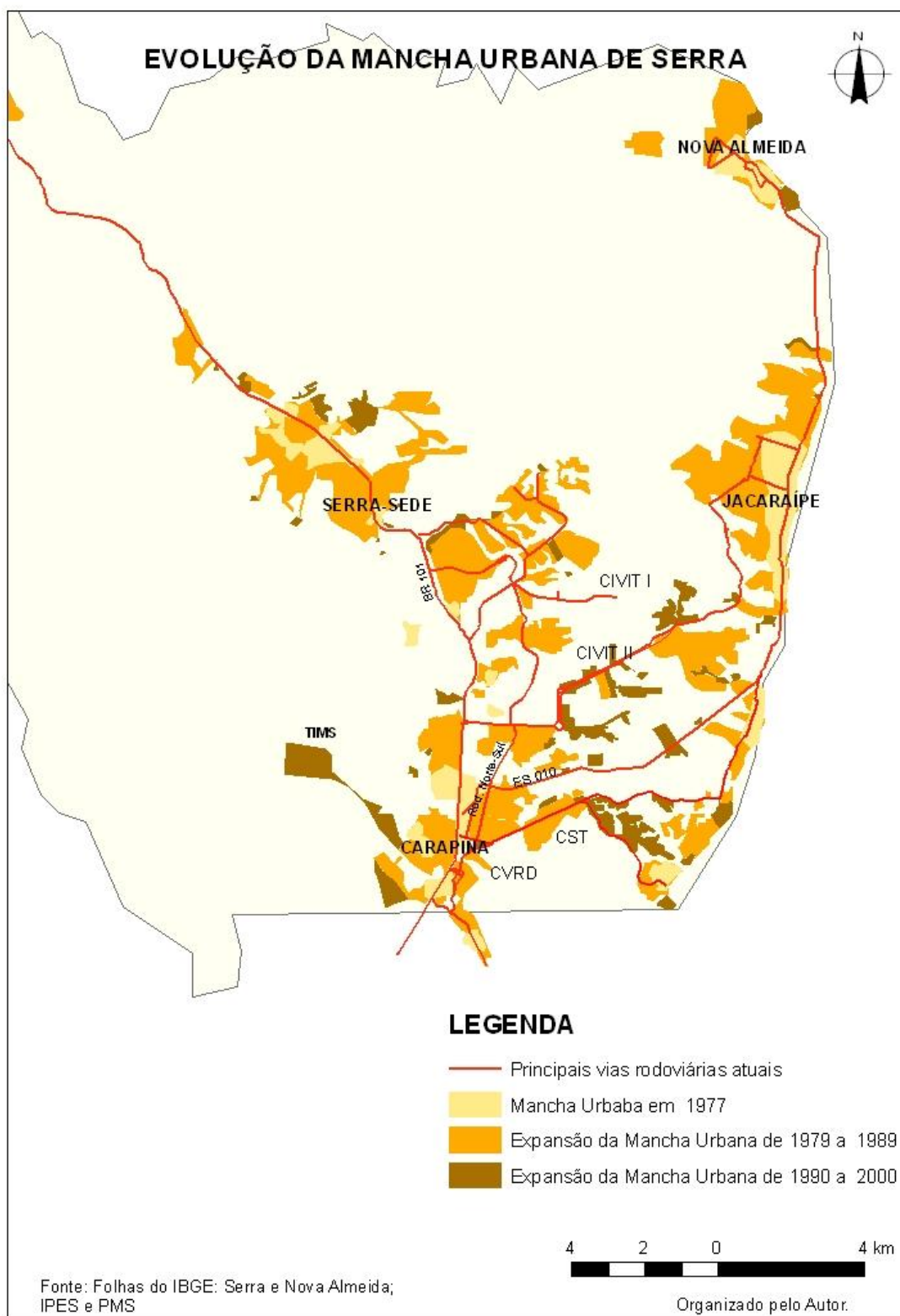
Nesta conjuntura, de industrialização e crescimento econômico concentrado na Grande Vitória, o espaço urbano de Serra foi produzido e estruturado no decorrer dos últimos 30 anos. Uma maneira de apreender esse processo é a partir da expansão da mancha urbana do município (Mapa 5).

Assim como ocorreu em outras cidades do Brasil, que cresceram em função de um processo de industrialização, o espaço urbano de Serra, derivado desse processo, não poderia deixar de ser marcado pelas desigualdades:

“[...] o município da Serra passou a ter um vertiginoso crescimento, implantando-se numerosos conjuntos residenciais e loteamentos em Carapina, nos platôs que ladeiam a BR 101 e a ES 010[...].

Ocorreram também no planalto [sic] algumas ocupações irregulares em terrenos desfavoráveis à urbanização ou situação fundiária judicialmente conflituosa, de forma que os assentamentos sub-normais são encontrados em encostas e

nos fundos dos vales, na orla das lagoas, nos loteamentos não ocupados e em lotes de chácaras.” (ABE, 1999, p. 384).



Mapa 5 - Expansão da mancha urbana de Serra, entre os anos de 1977 e 2000

3.1 SERRA, UM ESPAÇO URBANO MARCADO PELA DESCONTINUIDADE

Neste subcapítulo, a produção do espaço urbano de Serra será discutida de maneira mais detalhada. Para tanto, foram escolhidos dois elementos julgados de extrema importância: o sítio natural sobre o qual o espaço urbano foi produzido; o sistema viário e o processo de surgimento dos bairros.

É importante ressaltar que, temporalmente, a seguinte abordagem se aterá, especialmente, até o início da década de 1990. Essa delimitação se faz necessária por dois motivos: 1) as principais intervenções na infra-estrutura rodoviária, bem como a implementação de conjuntos habitacionais, ocorrem até o final da década de 80; 2) após esse período, a dinâmica do espaço urbano de Serra toma uma nova dimensão, incluindo neste contexto, a própria transformação do bairro de Laranjeiras.

3.1.1 O sítio natural

O espaço urbano de Serra se desenvolveu na faixa oriental do território do município, compreendendo boa parcela dos distritos de Carapina, Nova Almeida e Serra. Nessa porção do território municipal predomina, em termos geomorfológicos, a Unidade dos Tabuleiros Costeiros. Os Tabuleiros Costeiros constituem-se em formas tabulares (topos planos), com a altimetria variando de 15 a 40 metros. Tais formas são recortadas por vales fluviais, cujos córregos deságuam em lagoas, como as lagoas Juara e Jacuném, e em rios como o rio Jacaraípe. A origem dos tabuleiros costeiros remonta o período terciário, e está associada a processos deposicionais de sedimentos de origem continental (RADAM, 1983).

Os vales que recortam os tabuleiros constituem-se em estreitas planícies, originadas no período quaternário a partir de sedimentos fluviais, ou flúvio-marinhos (RADAM, 1983). Pode-se observar, ainda atualmente, uma presença considerável de

vegetação, em médio a avançado estágio de regeneração, em muitos desses vales, assim como em algumas vertentes dos tabuleiros¹⁶.

Embora o período atual seja caracterizado por elementos tecno-científicos sobre o território (SANTOS, 2005), o que pressupõe um relativo domínio sobre o meio natural, os aspectos fisiográficos do sítio natural tem sua influência sobre o processo de produção do espaço urbano, notadamente no que tange a forma urbana (SERRA, 1987).

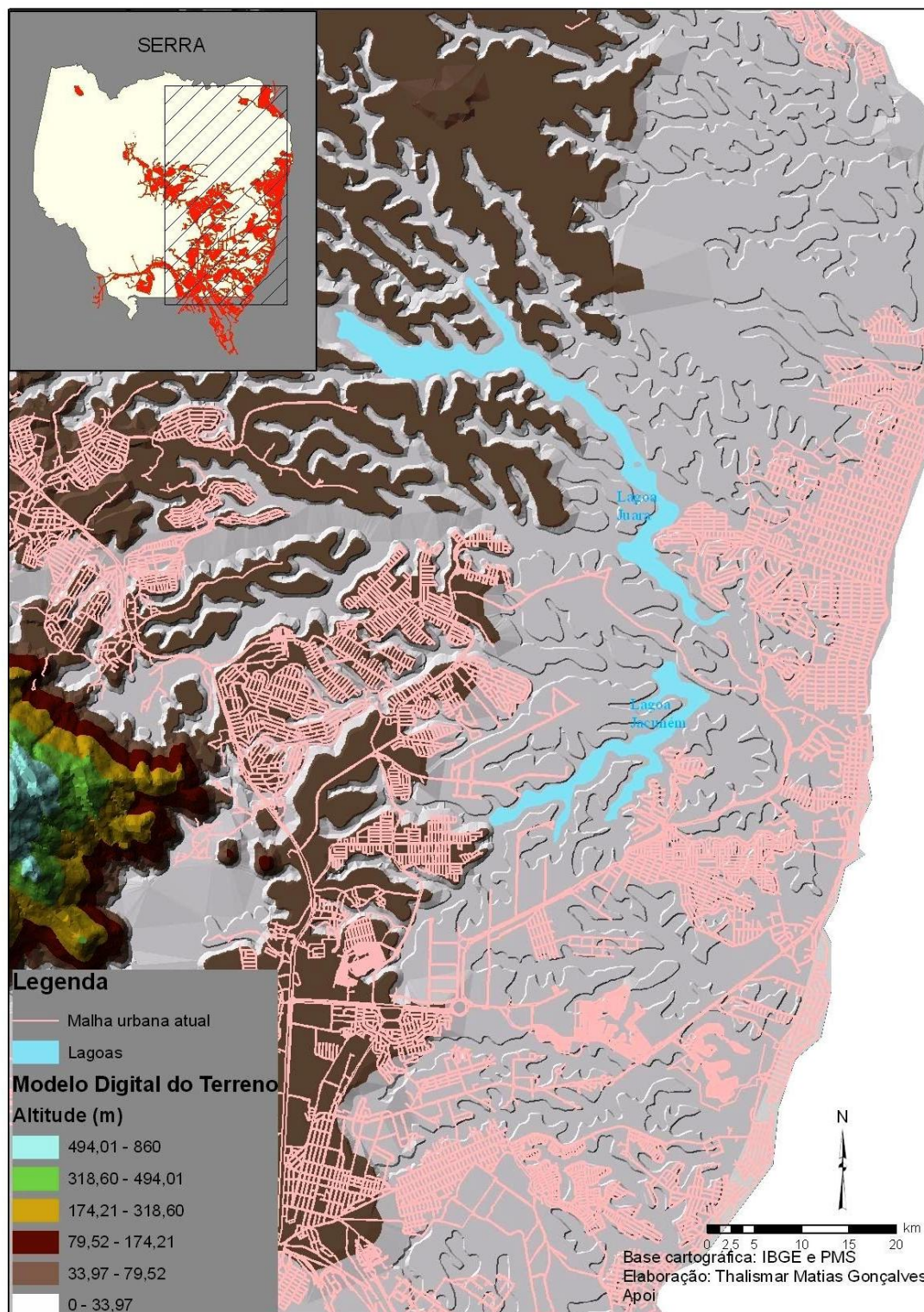
Sendo assim, a faixa oriental do município de Serra, em termos naturais apresentou duas condições que são importantes para se pensar a forma do espaço urbano em questão: a topografia plana e a descontinuidade natural do relevo.

De um lado, tem-se uma topografia plana e não sujeita a inundação, o que pode facilitar, em termos técnicos, a ocupação urbana. De outro, os vales estreitos que cortam esses tabuleiros induzem a uma descontinuidade no processo de produção desse espaço urbano. Tal fato pode ser evidenciado na relação da ocupação urbana com a geomorfologia do território oriental do município, pois em muitos casos os vales dos tabuleiros constituem-se como verdadeiros limites entre os bairros (Mapa 6)¹⁷.

Entretanto, não se pode considerar que os aspectos fisiográficos sejam os únicos responsáveis pelo aspecto fragmentado do espaço urbano desse município, e sim, um fator condicionante dessa forma urbana. Segundo Serra (1987), as características do espaço natural constituem-se em fatores que podem influir na forma do espaço urbano: “Dentre aqueles originados no espaço natural, a sua forma, o relevo e a hidrografia continuarão marcando profundamente a forma urbana em processo (...)” (SERRA 1987, p. 86).

¹⁶ Recentemente, essa condição, característica do território de Serra, tem sido bastante utilizada pelos agentes do capital imobiliário como um importante atributo dos empreendimentos voltados para camadas da população de maior renda. Ver mais sobre empreendimentos imobiliários em Serra no capítulo 5.

¹⁷ Este mapa foi elaborado a partir de curvas de nível cuja equidistância é de 20 m, dessa maneira, apenas os tabuleiros com altitude superior a 20 são representados.



Mapa 6 – Modelo Digital do Terreno (MDT) de parte do território de Serra

3.1.2 O sistema viário e os bairros de Serra, até a primeira metade da década de 80

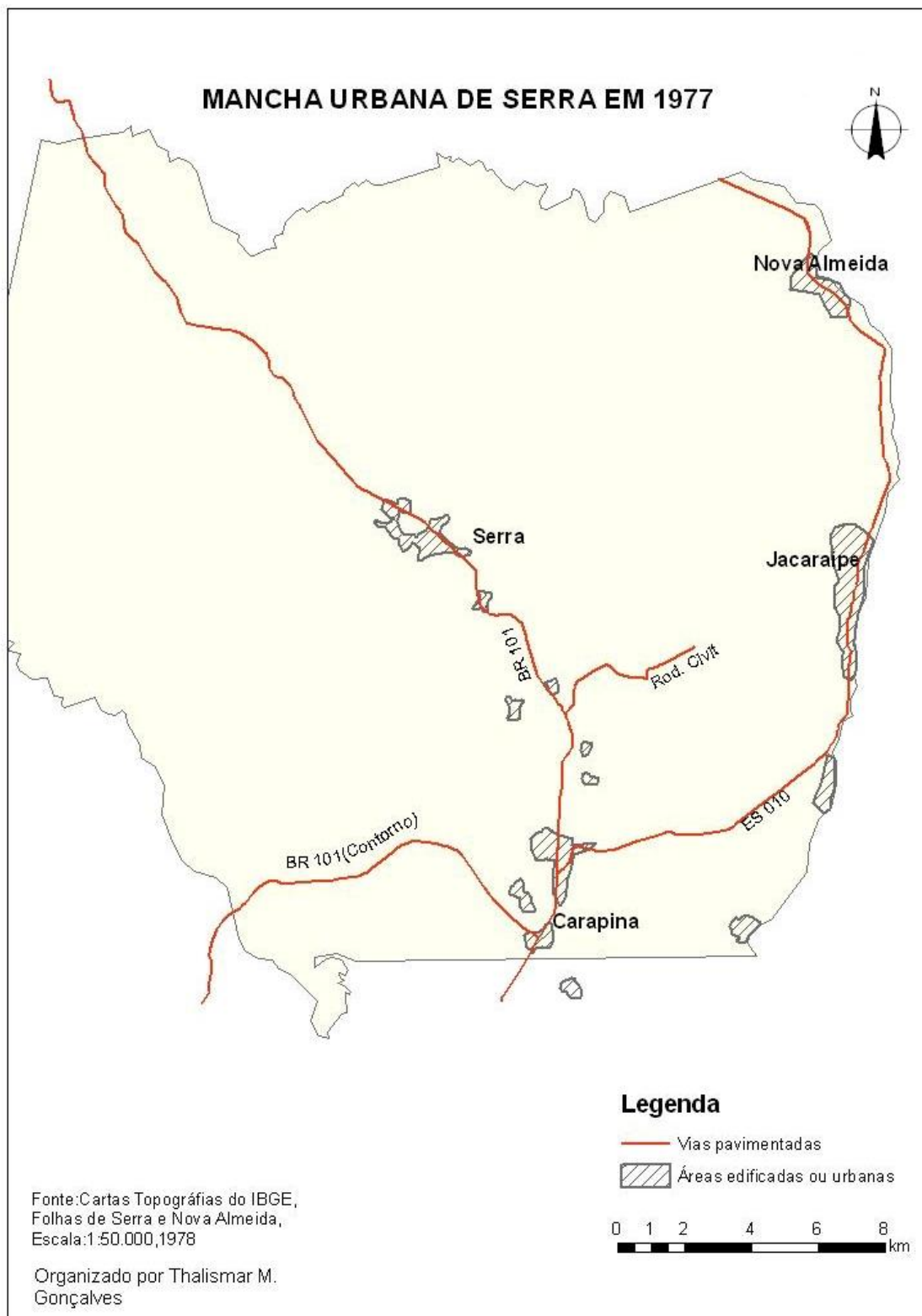
O espaço urbano de Serra apresenta como característica distinta, pelo menos em relação aos outros municípios da Grande Vitória, um aspecto, consideravelmente, disperso de sua mancha urbana. Esse espaço caracteriza-se por consideráveis descontinuidades, entre ocupações urbanas e vazios urbanos.

A própria característica do sítio natural guarda certa influência sobre o desenvolvimento desse padrão espacial, como foi observado. Além disso, a estruturação urbana desenvolvida a partir de vários núcleos urbanos, como Nova Almeida, Jacaraípe, Carapina e Serra-sede, também teve importante papel em relação a esse padrão descontínuo do espaço urbano (IJSN, 1979).

Porém, o sistema viário, associado aos interesses fundiários especulativos, foi o principal responsável pelo desenvolvimento desse padrão espacial (IJSN, 1980). No decorrer das décadas de 1970 e 1980, a mancha urbana de Serra desenvolveu-se entre os núcleos urbanos, citados a cima, estruturada, por sua vez, pelos dois principais eixos rodoviários que cortam o município: a BR 101 e a ES 010.

Assim, por um lado, os bairros foram surgindo nas margens, ou bem próximos, à rodovia federal, e de outro nas margens da rodovia estadual que liga a BR 101 ao litoral (Mapa 7). É importante ressaltar que esse crescimento populacional do município se cristalizou de maneira mais intensa no distrito de Carapina¹⁸(sul do município).

¹⁸ Em 1960, a população urbana de Carapina era de 467 pessoas, 14% da população urbana do município, em 1991 a população urbana desse distrito alcançou a 141.662, o que representava cerca de 64% da população urbana de Serra (IBGE, 1960 e 1991).



Mapa 7 - A mancha urbana e as vias rodoviárias de Serra em 1977

Em 1980, além dos eixos rodoviários citados acima, havia ainda mais duas vias pavimentadas no município. A rodovia CIVIT que foi concebida com intuito de

interligar o distrito industrial homônimo à BR 101 e a via de acesso à Laranjeiras e ao CIVIT II. A primeira via, além de fazer parte da estrutura logística das indústrias, exerceu relevante papel no estabelecimento de uma série de conjuntos habitacionais nas proximidades do CIVIT I. Já a segunda, a atual Avenida Civit, foi construída na segunda metade de década de 1970, primeiramente, com intuito de interligar o conjunto habitacional Parque Residencial Laranjeiras a rodovia federal, e, posteriormente, para dar acesso ao segundo setor do CIVIT. Em relação ainda essa rodovia, é importante ressaltar que, no período de sua construção, já havia um trecho projetado para estendê-la até Jacaraípe¹⁹, o que veio ocorrer no final dos anos 1980.

Até a primeira metade da década de 1980, o quadro rodoviário do município era constituído pela BR 101 e a ES 010, mais essas duas rodovias referidas acima. Não havia rodovias exclusivamente municipais. Em virtude dessa estrutura rodoviária, como já salientado, a tendência de uma mancha urbana descontínua e dependente dos principais eixos foi reforçada.

Quanto às formas de moradia, a população que chegava ao município era, via de regra, de baixa renda, assim, a origem dos bairros estava ligada a três situações principais: conjunto habitacional, promovido pelo Estado; loteamentos regularizados, porém, com pouca ou nenhuma infra-estrutura²⁰; ocupações irregulares.

Em relação aos conjuntos habitacionais, Serra foi o município da Grande Vitória que recebeu o maior número desses empreendimentos, seguido do município de Vila Velha (Tabela 4).

¹⁹ Esta informação foi coletada junto a Revista Expediente Informe Vitrine Laranjeiras, Ano III. Edição Especial, 2003.

²⁰ No final da década de 70 com a Lei Nº. 6.766/79, que passou a regular o parcelamento do solo urbano, tornou-se dificultoso o registro de loteamentos, uma vez que tal lei exigia uma série de pré-requisitos para abertura de loteamentos.

Tabela 4
Conjuntos Habitacionais implementados na Grande Vitória

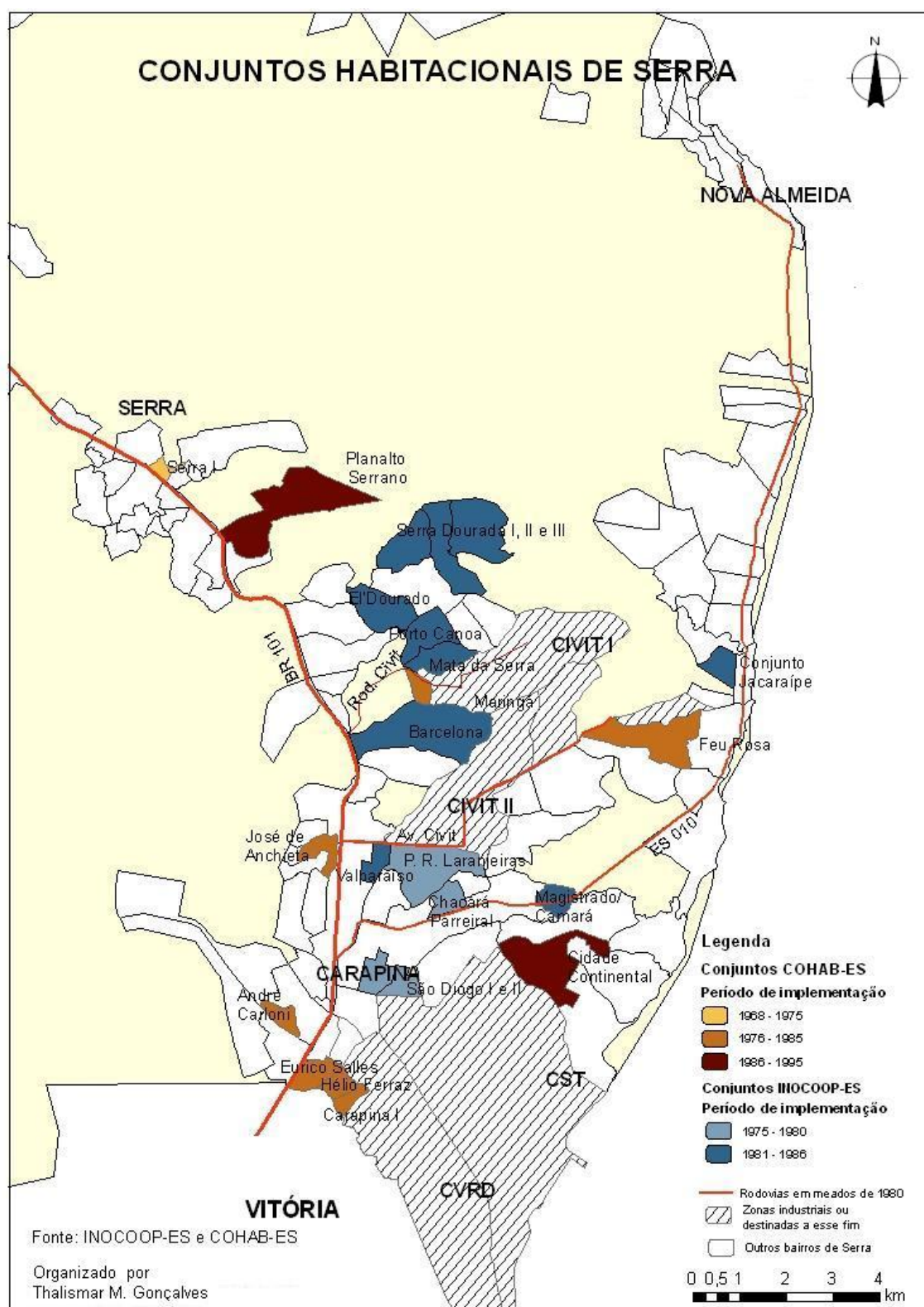
	<i>COHAB-ES²¹</i>	<i>INOCOOP-ES</i>	<i>TOTAL</i>
CARIACICA	12.073	0	12.073
SERRA	15.089	13.756	28.845
VIANA	2.270	0	2.270
VILA VELHA	6.592	12.693	19.285
VITÓRIA	3.323	2531	5.854
GV	39.347	28980	68.327

Fonte: COHAB-ES, e CAMPOS Jr. e NEVES, 1998
Organizado pelo Autor.

No Espírito Santo a política habitacional foi posta em prática por dois agentes ligados ao, então, Sistema Federal de Habitação (SFH), a Companhia de Habitação do Espírito Santo (COHAB-ES) e INOCOOP-ES. A primeira atuava diretamente junto ao Banco Nacional de Habitação (BNH) e às construtoras, já o INOCOOP-ES voltava-se, primordialmente, para o apoio de natureza técnica (IJSN, 1987b), como uma assessoria das cooperativas de habitação, que também desfrutavam do apoio do BNH (CAMPOS Jr. e NEVES, 1998).

Os conjuntos habitacionais localizaram-se, primordialmente, no distrito de Carapina. Os empreendimentos promovidos pelo INOCOOP-ES concentraram-se nas proximidades dos distritos industriais, CIVIT I e II, enquanto os promovidos pela COHAB-ES tiveram uma distribuição mais dispersa sobre o território do município (Mapa 8). Temporalmente, a implantação desses conjuntos concentrou-se entre 1976 e 1986, como pode ser observado no mapa a seguir.

²¹ Para o município de Cariacica, esses números incluem 10.105 lotes urbanizados e para o município de Vila Velha, estão incluídos 3.393 lotes urbanizados.



Mapa 8 - Localização e evolução temporal da implantação dos conjuntos habitacionais em Serra

Contudo, embora os conjuntos habitacionais tenham exercido um importante papel na produção do espaço urbano de Serra, as outras formas de ocupação não ficaram

atrás, aliás, pelo contrário. No decorrer da década de 1970, pôde-se observar uma verdadeira explosão de loteamentos nas margens das principais rodovias (Quadro 3). Esse processo intenso de parcelamento do solo urbano foi motivado pelo momento econômico vivido no Espírito Santo, e particularmente em Serra, devido à expectativa de industrialização.

<i>Década 1950</i>	<i>Década 1960</i>	<i>Década 1970</i>	<i>Década 80</i>
17	14	78	12

Quadro 3 - Registros de áreas destinadas à habitação.
 Fonte: PMS, Departamento de Urbanismo (Seplan), 1998.
 Organizado pelo Autor.

Entre o final da década de 1960 e durante toda a década posterior, o município conheceu um verdadeiro processo de especulação fundiária²². E uma das áreas mais atingidas foi o litoral, e de maneira mais nítida, Jacaraípe (IJSN, 1979). Até nos dias atuais pode-se observar os resquícios desse quadro, com loteamentos marcados pela falta de infra-estrutura e baixa densidade de edificações. Como ocorreu em outros lugares do país, este processo especulativo foi favorecido pela própria legislação acerca do parcelamento do solo urbano, pois, naquele período, não havia uma legislação que regulasse de forma rígida o parcelamento da terra urbana. Isso ocorreu somente no final de 1979, como já observado.

Além dos loteamentos, a produção do espaço urbano de Serra foi marcada também pelas ocupações irregulares, denominadas tradicionalmente de “invasões”. Essas ocupações se davam, sobretudo, em áreas pouco apropriadas para a urbanização, isto é, em locais ambientalmente frágeis como as vertentes dos tabuleiros e os estreitos vales encaixados nessas formas. As ocupações irregulares foram bastante significativas tanto no entorno dos conjuntos habitacionais como também no entorno dos loteamentos regularizados (SEPLAN/PMS, 1998). Neste contexto, a ação dos agentes sociais denominados por Corrêa (1989) de Grupos Sociais Excluídos se evidencia.

Portanto, entre os anos 1970 e 1980, nas margens dos principais eixos viários, surgiram dezenas de bairros no espaço urbano de Serra. Estes, por sua vez, tiveram

²² Verifica-se a intensidade deste processo especulativo a partir de alguns números: em 1976 o município já contava com cerca de 52 mil lotes vagos, 11 anos depois, esse montante elevou-se para aproximadamente 110 mil lotes vagos (Serra 21)

origens distintas, ora enquanto conjuntos habitacionais, ora como loteamentos regularizados ou não, ou como ocupações irregulares etc. Em relação à Grande Vitória, o espaço urbano de Serra constituiu-se como a expansão da periferia metropolitana, e em virtude da maneira como foi produzido e estruturado, observa-se a relação de dependência frente a capital, como salienta um trecho de um estudo do IJSN: “[...] Esta estrutura viária impossibilita o desenvolvimento de subcentros e aumenta ainda mais a dependência em relação à Vitória” (IJSN, 1983, pp.13-14).

4 INTERVENÇÕES NA MALHA RODOVIÁRIA DE SERRA E O SISTEMA TRANSCOL: REDEFINIÇÃO DA ACESSIBILIDADE NO ESPAÇO URBANO

Com o processo acelerado de expansão do espaço urbano da Grande Vitória, o poder público estadual é “chamado” para intervir sobre esse espaço. O apelo, neste sentido, vem da sociedade expressa por diferentes interesses, desde moradores de bairros populares exigindo infra-estrutura mínima até empresários, pressionando por melhores estradas ou isenção de impostos. Enfim, como se viu no capítulo 1, vários são os agentes sociais que atuam sobre espaço da cidade.

No caso do Espírito Santo, as políticas públicas que envolviam o espaço urbano eram subsidiadas pelos estudos do Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN)²³, com apoio, especialmente financeiro, dos órgãos federais voltados para o planejamento urbano.

A partir desses estudos, entre 1985 e 1990, houve importantes intervenções na malha viária do município de Serra. Além disso, nesse período, foi pensado e implementado o sistema metropolitano de transporte coletivo, o Sistema Transcol. Em virtude desses acontecimentos, se impôs uma nova configuração da acessibilidade dos fragmentos do espaço urbano de Serra.

4.1 INTERVENÇÕES NA ESTRUTURA VIÁRIA DO ESPAÇO URBANO DE SERRA

O IJSN, desde sua criação, tem produzido estudos sobre o espaço urbano da Grande Vitória, incluindo, trabalhos individualizados sobre cada município. Em seus trabalhos sobre o município de Serra, um aspecto frequentemente destacado refere-

²³ Em 1976, o governo estadual criou a Fundação Jones dos Santos Neves (FJSN) com a finalidade produzir conhecimento e subsidiar políticas públicas através da elaboração e implementação de estudos, pesquisas, planos e projetos. Em 1980, transformada em autarquia, esse órgão passou a denominar-se Instituto Jones dos Santos (IJSN). Atualmente, esta autarquia designa-se Instituto de Apoio a Pesquisa e ao Desenvolvimento Jones dos Santos Neves (IPES).

se à maneira dispersa como a mancha urbana desse município se desenvolveu (IJSN, 1979, 1980 e 1983). Neste sentido, enquanto proposta de ordenamento urbano, pôde-se notar a importância em se construir rodovias transversais aos principais eixos rodoviários, com intuito de se integrar a mancha urbana do município.

Na primeira metade da década de 1980, parte desses estudos passaram a fazer parte de projetos de Planejamento do Governo Federal, como o Programa Aglomerados Urbanos Brasileiros (AGLURB)²⁴ que era voltado para os problemas das cidades de porte médio, sobretudo para as questões do transporte urbano.

Em 1983, na versão preliminar do Plano de Transportes Coletivos da Grande Vitória (Transcol/GV), pôde-se verificar a ênfase na necessidade de se construir rodovias transversais aos grandes eixos em Serra. Isso porque:

“A inexistência de ligações transversais repercute diretamente no alongamento das viagens realizadas aumentando o seu tempo de percurso e incidindo sobre o custo da tarifa” (IJSN, 1983, p.17).

Neste sentido, duas vias são programadas:

“a) A ligação que parte da BR 101, atravessando os bairros de *Laranjeiras*, CIVIT II, Feu Rosa e continuando pela região praieira paralela ao corredor ES 010”; b) A ligação que parte do bairro Serra Dourada, atravessando os bairros de *Laranjeiras*, Jardim Limoeiro e rede ferroviária, continuando paralela à BR 101 em Carapina e chegando a Jardim Camburi”(IJSN, 1983, p.17, grifo nosso”).

A primeira via programada constitui-se nas atuais avenidas Civit e Talma Rodrigues Ribeiro, enquanto a segunda refere-se à atual rodovia Norte-Sul. A rodovia interligando a BR 101 ao litoral, de forma paralela a ES 010, encontrava-se pavimentada até a altura do Bairro Feu Rosa em 1986²⁵. A pavimentação do trecho restante, cerca de 4,4 km até Jacaraípe, ocorreu entre 1987 e 1989, enquanto obra do Sistema Transcol (SARTÓRIO, 1996). A implantação da rodovia Norte-Sul ocorreu entre 1985 e 1988 com recursos do governo federal e da prefeitura de

²⁴ Esse programa do Governo Federal tinha aporte financeiro do BIRD, neste sentido, nota-se, de maneira concreta, como os agentes hegemônicos puderam participar do processo de produção do espaço urbano a partir de estudos que subsidiaram as políticas urbanas no país.

²⁵ No mapa 8, página 49, pode-se observar os bairros e as rodovias pavimentadas em Serra até meados da década de 80.

Serra²⁶, e com a coordenação do Governo estadual. Esta rodovia fez parte do Programa AGLURB-GV e o seu principal intuito era integrar a mancha urbana do município de maneira a otimizar o próprio transporte coletivo.

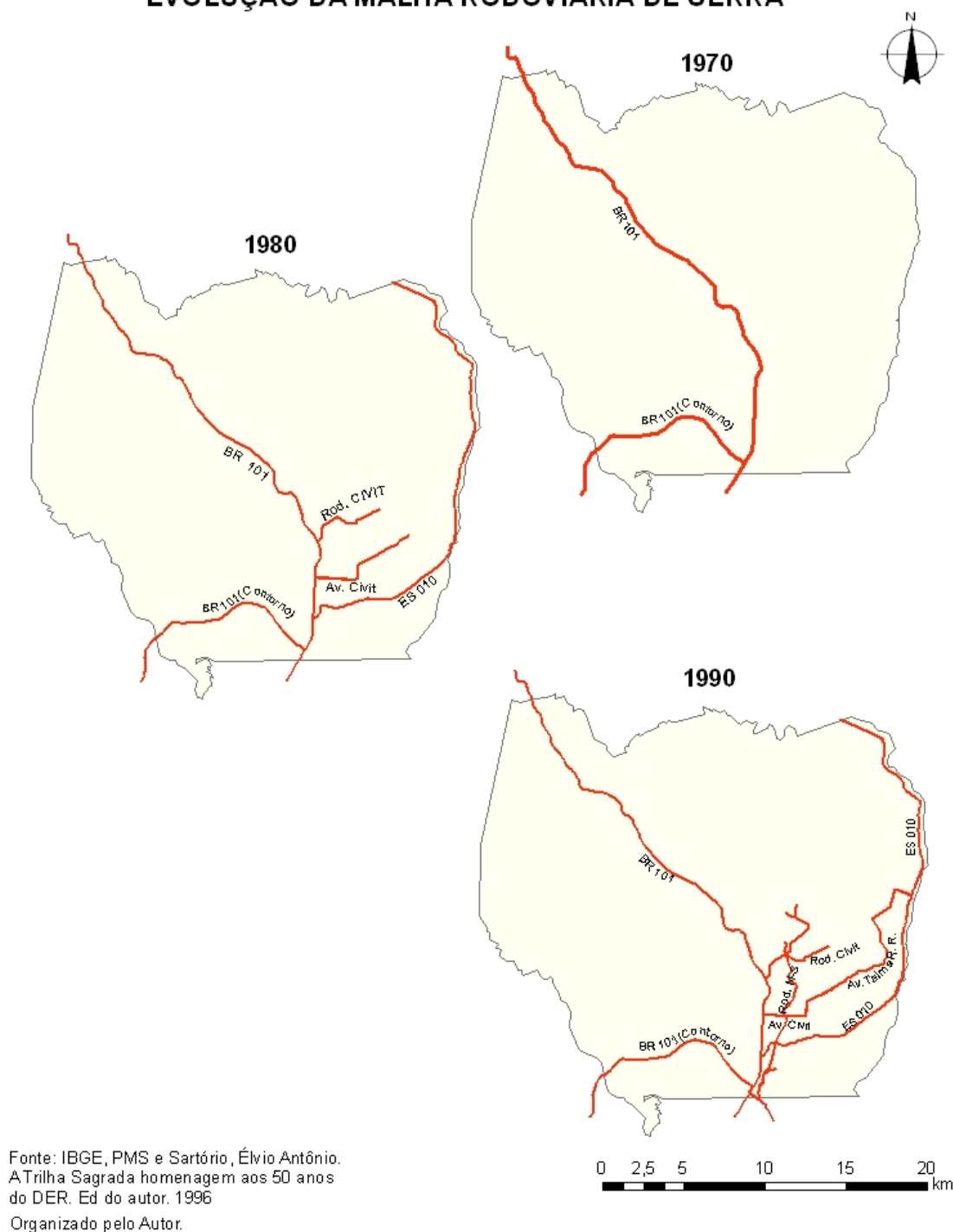
A rodovia Norte-Sul foi alvo de uma grande polêmica juntos aos moradores de Laranjeiras. Na época, constituíram-se dois grupos distintos no bairro. Por um lado, havia os moradores que eram contra a passagem da rodovia por dentro do bairro, alegando que tal obra seria prejudicial para a população local, uma vez que poderia acarretar no fim da “tranqüilidade” de um bairro residencial. Por outro, havia aqueles que eram a favor da rodovia afirmando que essa via traria o “progresso” para o bairro. Por fim, com intuito de se resolver este impasse, a Associação de Moradores do Parque Residencial Laranjeiras (AMPRL) colocou a questão em votação em Assembléia. A disputa foi acirrada, e o grupo a favor ganhou com 147 votos, enquanto o grupo contrário à passagem da rodovia pelo bairro recebeu 133 votos²⁷.

Assim, no final da década de 1980 (Mapa 9), a malha rodoviária ganhou uma nova configuração a partir importantes intervenções do poder público. Tais intervenções se deram não só por parte da prefeitura e do governo do estado, mas também, por parte do governo federal através do programa AGLURB-GV. Com isso, o poder público procurou criar as condições para implementação do sistema de transporte coletivo metropolitano, o Sistema Transcol.

²⁶ Essas informações foram conseguidas junto ao Departamento de Trânsito da PMS. Um fato curioso sobre essa rodovia é que, no primeiro momento, os recursos conseguidos junto ao governo federal eram suficientes apenas para se construir uma pista em cada sentido. No entanto, a PMS entrou com a verba restante para a construção dessa via duplicada, segundo Eng^o Antônio Caus (DETRO, PMS).

²⁷ As informações foram extraídas de documentos da AMPRL e do jornal AGAZETA.

EVOLUÇÃO DA MALHA RODOVIÁRIA DE SERRA

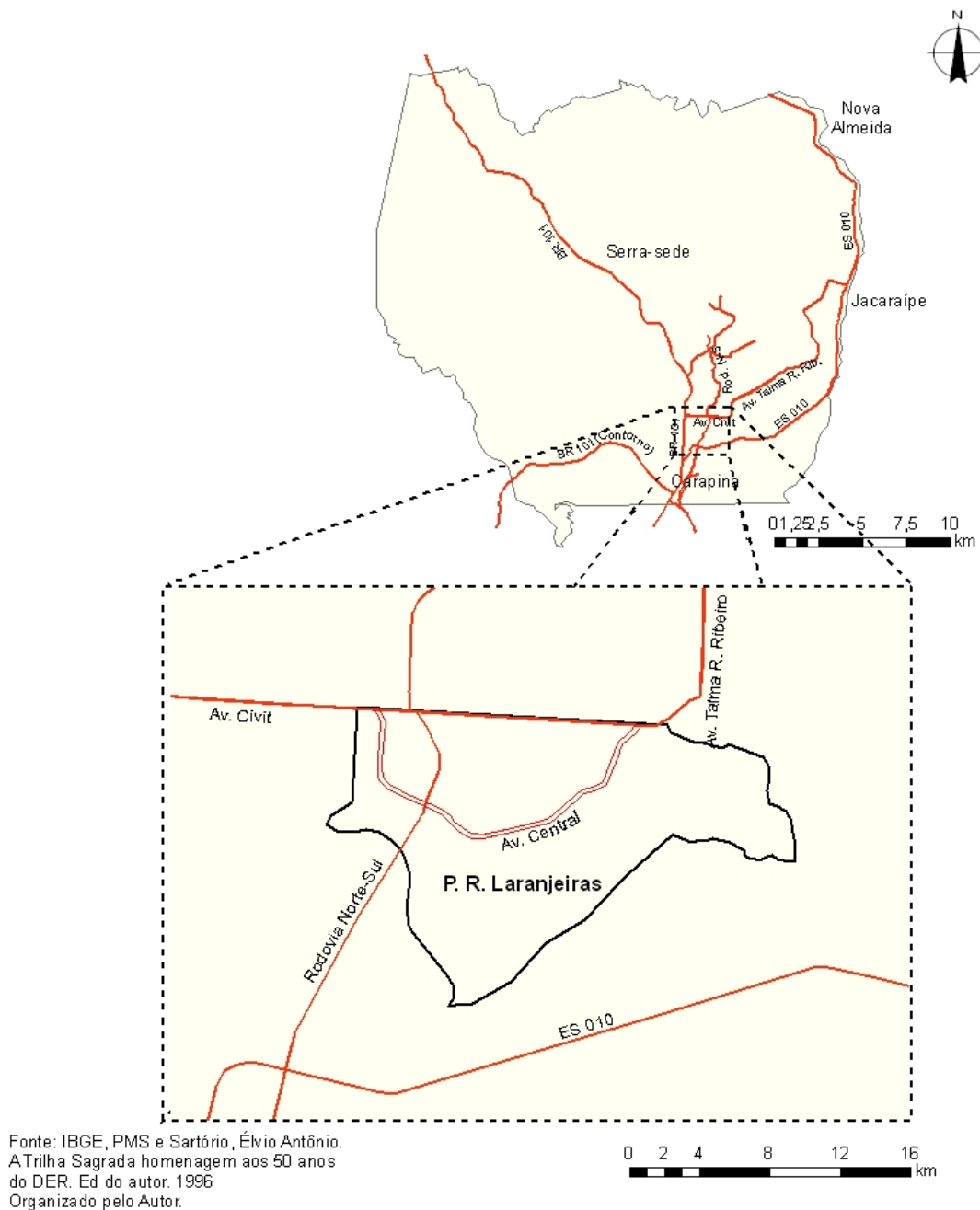


Mapa 9 - Evolução da estrutura viária de Serra

Com essa nova estrutura viária, a acessibilidade dos “fragmentos” do espaço urbano do município foi redefinida. Nesse sentido, ação do poder público teve um efeito sobre o espaço urbano como um todo, porém, de maneira diferenciada, e específica, de acordo com a localização de cada bairro/fragmento. Laranjeiras, certamente, foi um dos locais mais impactados nesse contexto, uma vez que a interseção das duas

rodovias implantadas no decorrer da década de 1980 veio a se localizar neste bairro. E a principal dessas vias, a rodovia Norte-Sul, conforme ressaltado anteriormente, atravessou Laranjeiras (Mapa 10).

RODOVIAS E A ACESSIBILIDADE DE LARANJEIRAS



Mapa 10 – Posição do bairro P. R. Laranjeiras na malha rodoviária de Serra no final dos anos 80.

Com isso, os fluxos de carros, de ônibus ou de bicicletas de importantes frações do município passaram a convergir em Laranjeiras. Tal fato constituiu-se como resultado da condição privilegiada deste bairro em relação à acessibilidade no interior do espaço urbano de Serra. Essa condição, por sua vez, é essencial para produção de uma centralidade intra-urbana (SPÓSITO, 1998) e para formação de um subcentro por meio da descentralização espacial (CORRÊA, 1989 e 1997).

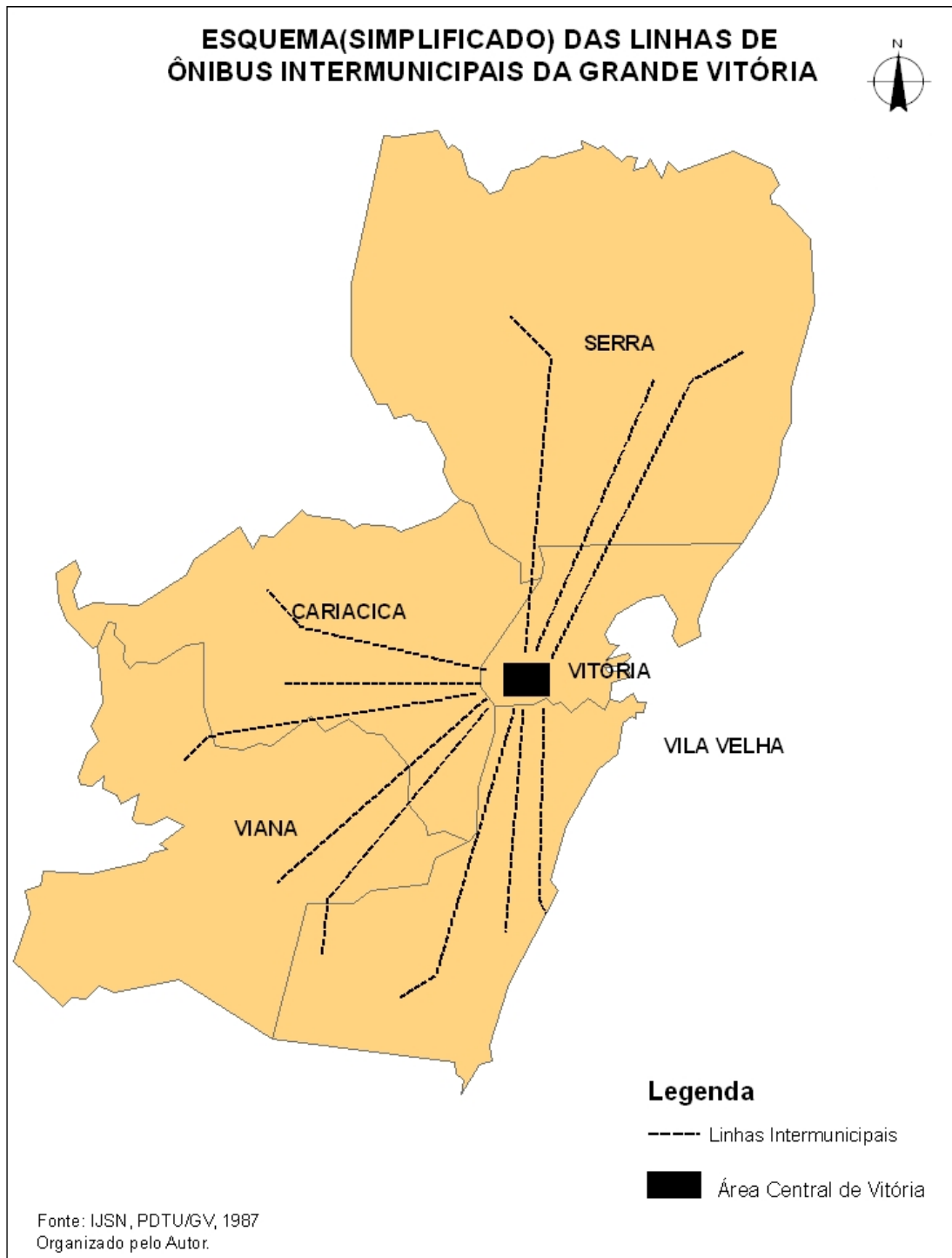
No entanto, a centralidade intra-urbana de Laranjeiras consolidou-se definitivamente a partir da estruturação do transporte coletivo da Grande Vitória, com a implementação do Sistema Transcol, entre o final da década de 1980 e início da década de 1990. Devido às condições postas anteriormente, esse bairro foi contemplado com um dos terminais de integração deste sistema. Desse modo, Laranjeiras tornou-se um local de convergência do transporte intra-urbano, o que veio a intensificar, e por que não, expandir, a sua centralidade intra-urbana, no contexto do município.

4.2 SISTEMA TRANSCOL: ANTECEDENTES E PRÓPOSITO DE IMPLEMENTAÇÃO

Na década de 1970, o aglomerado urbano da Grande Vitória já enfrentava sérios problemas referentes ao transporte urbano. Dentre esses problemas destacavam-se os congestionamentos de carros e ônibus no centro da cidade de Vitória. Esses problemas, por sua vez, derivam do fato do centro de Vitória, historicamente, ter se destacado como local de concentração as atividades centrais, exercendo, desse modo, um papel polarizador no aglomerado urbano da Grande Vitória. Em virtude desse papel, a Área Central de Vitória constituiu-se necessariamente no principal foco do transporte intra-urbano da Grande Vitória, o que veio a corroborar com os problemas citados no início deste parágrafo.

Até o final dos anos 1980, o transporte coletivo na Grande Vitória caracterizava-se por uma configuração radial, tendo o centro de Vitória como foco (Mapa 11): “A

grande maioria das linhas tem origem nos bairros e destino no centro do aglomerado (Área Central de Vitória) [...]” (IJSN, 1987a).



Mapa 11 - Configuração das linhas de ônibus intermunicipais da Grande Vitória na década de 1980

À medida que o aglomerado da Grande Vitória crescia, nasciam novos bairros, e, assim, criavam-se mais linhas de ônibus com destino ao centro. Essa estrutura radial

da rede de transportes coletivos teve como conseqüência uma série de problemas, além, como já mencionado, de reforçar a estrutura urbana monocêntrica do aglomerado urbano da Grande Vitória. O diagnóstico realizado no âmbito do Plano Diretor de Transporte Urbano da Grande Vitória (PDTU-GV) (1987) identificou as seguintes deficiências desse modelo:

- superposição de linhas;
- baixo índice de rotatividade das linhas do aglomerado;
- saturação do sistema viário do centro do aglomerado;
- falta de integração física, operacional e tarifária;
- inadequação dos terminais no centro do aglomerado
- comunicação visual.

Esses problemas eram, em grande parte, responsáveis pelas chamadas deseconomias de aglomeração, que, na prática, se cristalizam como uma “força centrífuga” em relação às atividades econômicas localizadas no centro de Vitória.

Em 1982, os técnicos do IJSN começaram a elaborar o Plano de Transporte Coletivo da Grande Vitória (Transcol/GV), incorporado mais tarde ao PDTU/GV. A estruturação desse projeto contou com a participação de forma integrada das esferas do poder público estadual e federal. O governo federal colaborou neste processo por meio do Programa AGLURB-GV, que contou com a assessoria da Empresa Brasileira de Transporte Urbano (EBTU)²⁸ e da Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte (GEIPOT)²⁹. O governo estadual contribuiu por meio dos técnicos do IJSN, que ficaram encarregados do processo de elaboração da pesquisa que subsidiou o documento do PDTU/GV.

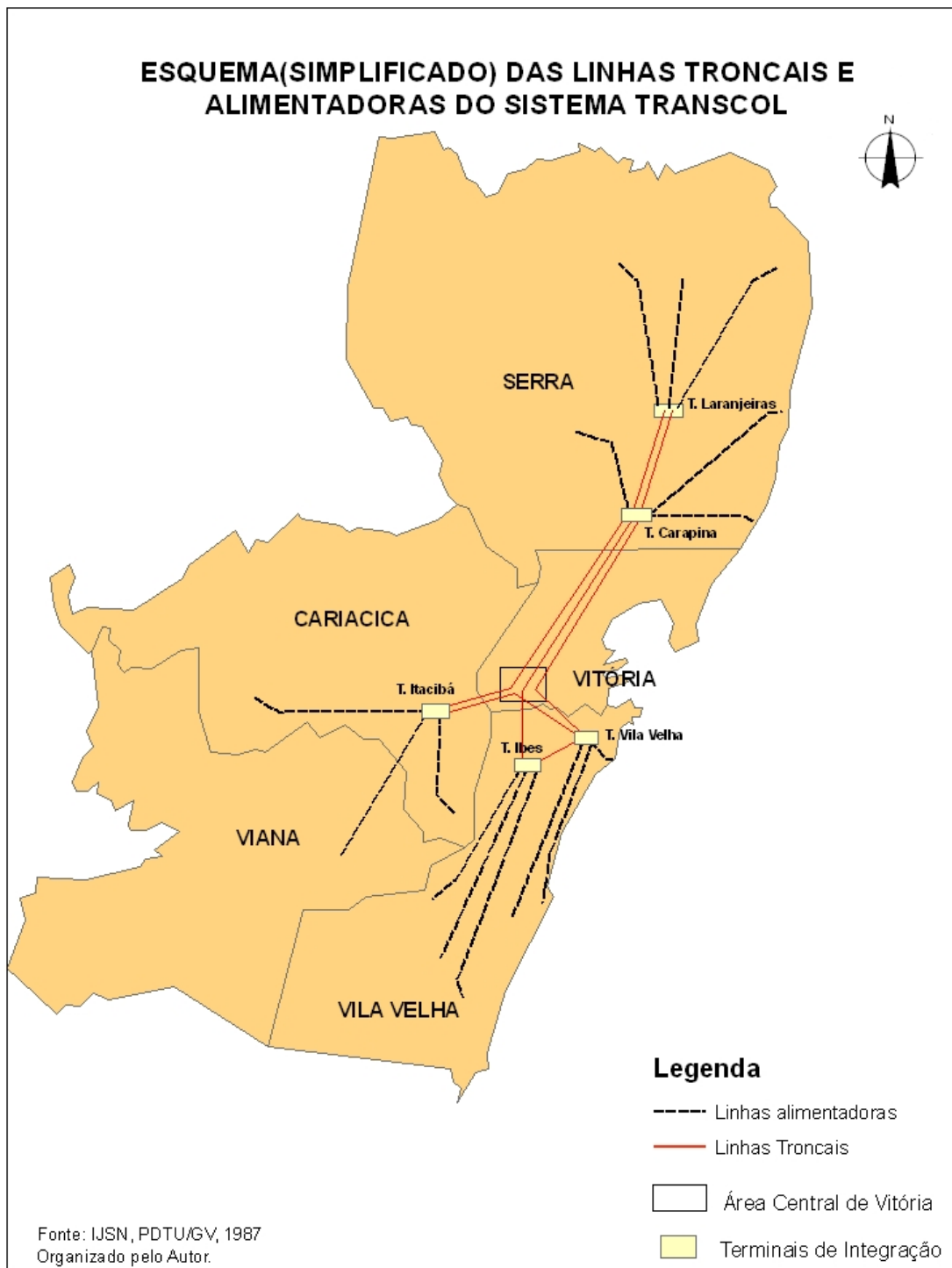
O primeiro passo para a implementação do sistema metropolitano de transporte coletivo se deu com a criação da Companhia de Transportes Urbanos da Grande

²⁸ A EBTU constituiu-se em uma empresa pública cujo objetivo era promover e coordenar a implementação da Política Nacional de Transportes Urbanos, definida pelo ministério dos transportes. Esta entidade foi extinta, com mais outras entidades, em 1990 por meio da Lei nº. 8.029 de 12 de abril do referido ano.

²⁹ O GEIPOT constituiu-se em um grupo, a princípio interministerial, e depois ligado somente a ministério dos transportes, cuja finalidade era prestar apoio técnico e administrativo aos órgãos do poder executivo responsáveis pela execução da política de transportes nos diferentes modais. O GEIPOT foi criado em 1965 (Decreto nº. 57.003, de 11/10 de 1965) como sugestão do Acordo de Assistência técnica entre o governo Brasileiro e o BIRD.

Vitória (CETURB-GV), por meio da lei nº. 3.693 de dezembro de 1984, que instituiu o Sistema de Transportes Urbanos do Aglomerado Urbano da Grande Vitória. A CETURB-GV, cujo objetivo principal é o gerenciamento do Sistema Transcol, constituiu-se na primeira instituição de caráter exclusivamente metropolitano da Grande Vitória, e suas atividades tiveram início efetivo em agosto de 1986.

A proposta base do Sistema Transcol consistiu na mudança de um sistema radial para um sistema Tronco-Alimentador (Mapa 12). Dessa forma, as linhas intermunicipais passavam, basicamente, a dar lugar a dois tipos de linhas: Trocais e Alimentadoras. As primeiras foram concebidas para trafegarem pelos principais corredores, eixos viários da Grande Vitória, interligando os Terminais Urbanos de Integração. Enquanto as linhas Alimentadoras seriam constituídas por linhas bairro-terminal. Esses terminais foram propostos com a finalidade de se promover à integração física, operacional e tarifária entre as linhas alimentadoras e troncais.



Mapa 12 – Esquema tronco-alimentador das linhas de ônibus do Transcol

Segundo o PDTU/GV (1987), essa estruturação do sistema de transporte coletivo da Grande Vitória objetivava, em termos específicos: ampliar os níveis de acessibilidade dos usuários, minimizar os tempos de deslocamentos, melhorar os níveis de conforto dos passageiros e reduzir os custos operacionais.

Não obstante, além desses objetivos referentes propriamente às particularidades do transporte urbano, o Sistema Transcol constituiu-se em uma ferramenta significativa para o planejamento urbano da Grande Vitória. Isso porque, esse sistema visava criar condições para a descentralização das atividades econômicas (comércio e serviços) no aglomerado urbano da Grande Vitória: “[...] A construção dos terminais vem fortalecer a tendência de se consolidar centros de animação dentro dos seus respectivos municípios.” (IJSN, 1987a, p. 119)

A escolha da localização dos Terminais Urbanos de Integração era de suma importância para os objetivos expostos no parágrafo anterior. Por isso, foram desenvolvidos estudos, exclusivamente com esse intuito, pelo Projeto AGLURB-GV. Dentre os critérios para a localização destes terminais destacam-se: áreas comerciais já consolidadas ou que já exibem um comércio local expressivo; áreas com potencialidades para serem transformadas a médio ou a longo prazo em centros de animação e disponibilidade de espaço físico (IJSN, 1984).

Dos seis terminais de integração previstos, cinco foram inaugurados entre 1989 e 1991(Quadro 4). Apenas o Terminal de Campo Grande, Cariacica, teve a sua inauguração adiada por cerca de 10 anos.

<i>Terminal</i>	<i>Município</i>	<i>Inauguração</i>
Carapina	Serra	11/05/89
Itacibá	Cariacica	07/10/89
Vila Velha	Vila Velha	11/11/89
Laranjeiras	Serra	15/09/90
Ibes	Vila Velha	08/03/91
Campo Grande	Cariacica	22/06/01

Quadro 4 – Terminais de integração do Transcol
Fonte: Ceturb-GV

Em relação ao terminal de Laranjeiras, pôde-se notar uma intencionalidade não só do Governo do estado, por meio do Sistema Transcol, em desenvolver condições para o surgimento de um centro terciário nas proximidades de Laranjeiras, mas também da própria prefeitura de Serra. O documento do Programa AGLURB-GV (IJSN, 1984), justifica da seguinte maneira a localização deste terminal:

“Localizado de acordo com as diretrizes de desenvolvimento urbano da administração municipal da Serra, na vizinhança do projetado *centro de Serviços de Laranjeiras* e no cruzamento de dois importantes eixos viários (...). Sua tendência é a de assumir importância crescente com a densificação do *Centro de Serviços* e dos bairros vizinhos. Sua área de implantação permite expansão futura dada a grande disponibilidade de terrenos vazios na vizinhança”. (IJSN, 1984, p. 64)

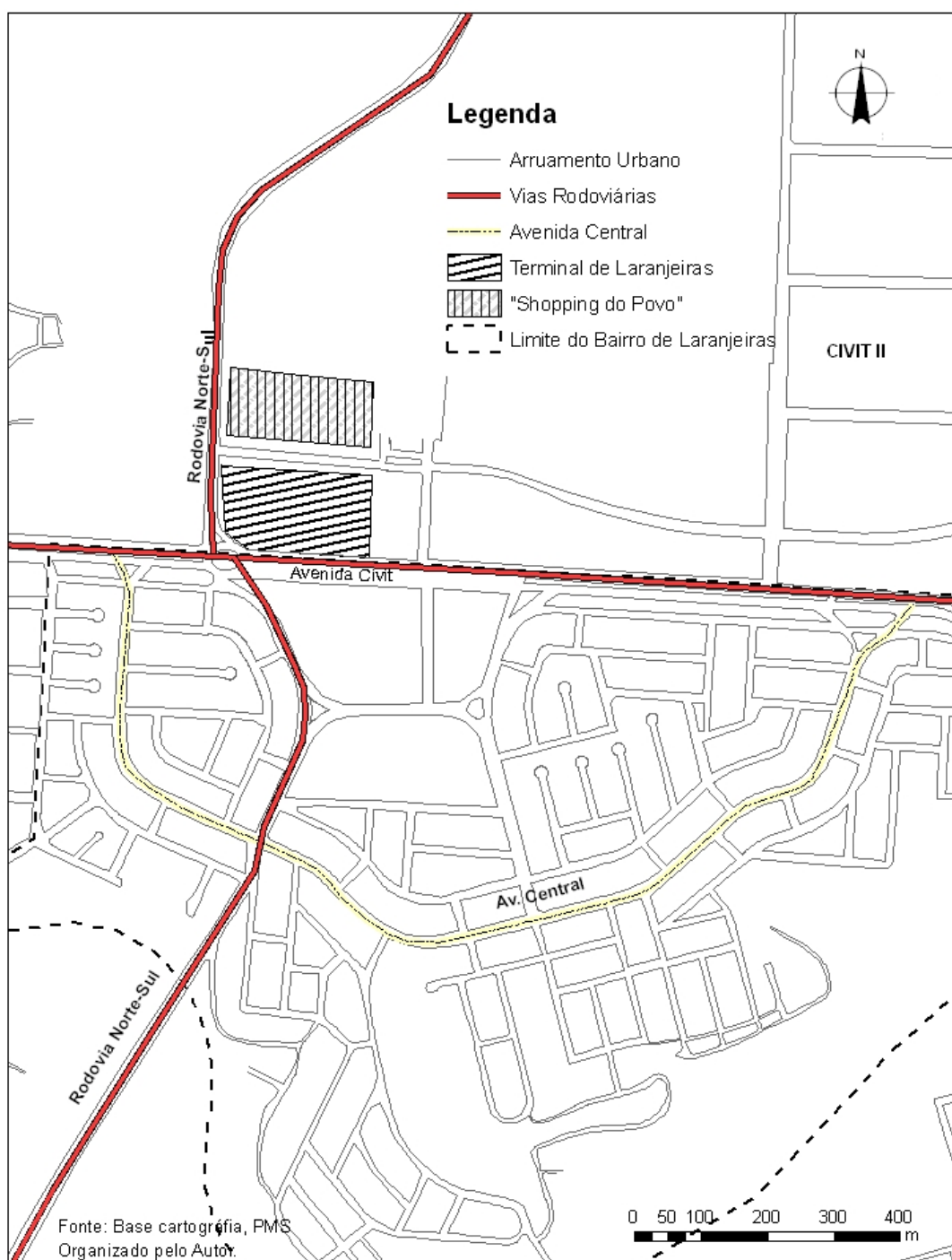
O projetado Centro de Serviços de Laranjeiras tornou-se realidade na primeira metade da década de 1990 com o nome de *Shopping do Povo* (Figura 2), uma grande área coberta abrindo vários boxes, reservados para lojas. A iniciativa da prefeitura de Serra foi desenvolvida seguindo os parâmetros explícitos na implantação do Sistema Transcol, isto é, de aproveitar a economia de aglomeração promovida pelo terminal para desenvolver um centro de animação. Contudo, este empreendimento público voltado diretamente para o desenvolvimento do comércio varejista no município acabou não se consolidando como o previsto. Segundo Abe (1999), o insucesso desta iniciativa se deveu, de um lado, pela falta de embasamento conceitual da organização do espaço interno e também devido à ausência de integração física com o próprio terminal de Laranjeiras.



Figura 2 – Vista parcial do antigo *Shopping do Povo*, 2007
Fonte: Foto do autor

O espaço do antigo *Shopping do Povo* é utilizado atualmente por órgãos públicos como a Regional Fiscal de Laranjeiras, ligada à secretaria municipal de finanças, o Juizado da Infância e da Juventude da Serra, o SINE, agente SEBRAE, PROCON, Polícia Técnica, entre outros.

Enfim, apesar dessa ação direta da PMS com intuito de fomentar um centro comercial no município, não foi no entorno do bairro de Laranjeiras que as atividades terciárias se desenvolveram, como inclusive previa o PDTU/GV (1987). O *lócus* do comércio varejista e dos serviços em geral estabeleceu-se, fundamentalmente, na Avenida Central, que corta Laranjeiras na direção leste-oeste (Mapa 13).



Mapa 13 – contextualização espacial do terminal de Laranjeiras, *shopping* do Povo e Avenida Central.

Mas apenas a acessibilidade proveniente das rodovias que cortam o bairro e do terminal de integração pode explicar a gênese deste subcentro? O próximo capítulo se propõe fazer uma análise do processo de transformação do bairro em tela, levando-se em consideração, evidentemente, o que se discutiu até o momento.

5 LARANJEIRAS: DE CONJUNTO HABITACIONAL A EMERGENTE SUBCENTRO TERCIÁRIO DA GRANDE VITÓRIA

Anteriormente, discutiu-se o processo de urbanização da Grande Vitória, a produção do espaço urbano de Serra e a estruturação do transporte público metropolitano, agora, levando-se em consideração os aspectos até então discutidos, procurou-se discutir, propriamente, o bairro em questão. No primeiro momento, de maneira breve, discute-se a gênese do bairro, isto é, em que contexto ele surgiu. A seguir, busca-se compreender propriamente as transformações do bairro no decorrer do tempo, no que tange a mudança das formas deste bairro a partir de uma nova função exercida pelo mesmo no espaço urbano de Serra.

Neste sentido, para efeitos analíticos, são abordados três períodos. O primeiro refere-se propriamente à origem deste bairro, destacando características específicas que, possivelmente, foram importantes para se entender o presente. Esse período estende-se, fundamentalmente, a até o início da década de 1990, tendo como marco a inauguração do Terminal de Laranjeiras em 1990. A seguir, aborda-se os anos 1990, salientando o desenvolvimento e expansão do comércio local e também dos serviços de maneira geral. Por fim, discute-se, inclusive em termos de números, a consolidação deste bairro enquanto subcentro terciário, destacando, neste sentido, de um lado a expansão do uso terciário, e, de outro, as novas formas do comércio, incluindo o *shopping*.

5.1 MAIS UM CONJUNTO HABITACIONAL, MAIS UM BAIRRO DE SERRA...

No dia primeiro de novembro de 1974, o BNH adquiriu uma área de um milhão de metros quadrados, uma fazenda do, então, deputado Luiz Batista. Essa área localizava-se ao norte do distrito de Carapina, próximo ao recém inaugurado CIVIT I. Com a aquisição deste terreno, técnicos do INOCOOP-ES, juntamente com técnicos do BNH, ficaram encarregados da elaboração do plano urbanístico do conjunto

habitacional a ser implantado, que viria se constituir no Parque Residencial Laranjeiras.

Em 28 de agosto de 1975 foi assinado o contrato entre a Cooperativa Habitacional dos Trabalhadores Capixabas (COOPHABCAP) e o BNH, e com o Agente Financeiro BMG Crédito Imobiliário, dando início também as obras do conjunto. O processo de criação da cooperativa assim como os acordos da mesma com os agentes do SFH foram acompanhados pelo INOCOOP-ES.

No final de 1977, as 1.855 casas ficaram prontas. No entanto, a inauguração oficial deste conjunto ocorreu no início do ano seguinte. Assim, no decorrer de todo esse ano as casas foram sendo ocupadas pelos moradores. Este bairro foi a primeira experiência do INOCOOP-ES com conjuntos de grandes dimensões, aliás, em termos de quantidade de unidades, apenas o conjunto Barcelona com 3.112 unidades, inaugurado em 1984, o superou.

Assim como ocorreu com outros conjuntos e loteamentos, no município de Serra, a população deste conjunto habitacional sofreu consideráveis incrementos com as ocupações irregulares em seu entorno, iniciadas em 1979³⁰. Essas ocupações ocorreram nas áreas baixas dos vales dos Tabuleiros, nas denominadas áreas “verdes”.

O cotidiano ou a “vida comunitária” desse bairro desde o início foi bastante movimentada. A associação de moradores foi fundada no mesmo ano da inauguração do conjunto, em 1978. A primeira clínica médica particular foi inaugurada em 1979, provavelmente, a primeira também do município. Em 1981 foi inaugurada a biblioteca comunitária, a segunda da América Latina dessa natureza, segundo jornais da época.

Em relação ao comércio e aos serviços desenvolvidos no bairro, verificou-se que, já no começo da década de 1980, havia uma estrutura local considerável, como observa um trecho de uma matéria do Jornal A Tribuna sobre o bairro:

“O bairro conta com três supermercados, três farmácias, várias mercearias, boutiques, açougues, bares, oficinas mecânicas e eletrônicas, quitandas, além de floriculturas e clínicas médico odontológicas. Até mesmo um cine clube, em caráter experimental, exhibe filmes em 15 em 15 dias [...]” (A Tribuna, 06/10/1983)

³⁰ Segundo documentos da AMPRL.

Apesar da ausência de dados sistematizados, pode-se inferir algumas considerações sobre o significado das características dessas atividades terciárias. De maneira geral, as atividades comerciais que surgem em um bairro estão associadas ao consumo cotidiano³¹ como padarias, bares, supermercados, entre outros. Em um segundo momento, podem surgir atividades relacionadas ao consumo freqüente tais como lojas de roupas, de calçados, etc. Tanto um como outro se refere ao comércio local, ou a forma espacial denominada subcentro de bairro (CORRÊA, 1989). Neste caso, a intensidade e a qualidade das atividades terciárias estão associadas diretamente à área de influência, que se remete a área do bairro.

Neste período, os estabelecimentos do comércio varejista e de prestação de serviços, em Laranjeiras, relacionavam-se ao mercado local, condicionado, por sua vez, a quantidade de moradores assim como da qualidade, em termos de renda, destes³².

Além das atividades terciárias locais, o bairro de Laranjeiras no decorrer da década de 1980 veio a sediar algumas entidades, que certamente extrapolava as necessidades estritamente locais. Entre elas, destaca-se a APAE, o centro comunitário³³ e o Hospital Dório Silva. Este último foi inaugurado em 1988, constituindo um dos maiores hospitais público da Grande Vitória.

Neste contexto, o espaço urbano da Grande Vitória estruturava-se de forma monocêntrica, com o centro de Vitória polarizando o comércio varejista, voltado para o consumo freqüente e pouco freqüente, e os serviços profissionais e financeiros. Sendo assim, o bairro de Laranjeiras, como os outros de Serra, participava dessa estruturação como um bairro da periferia do espaço urbano da Grande Vitória, cuja forma e função estavam associados a um bairro estritamente residencial. Embora,

³¹ Duarte (1974) identifica quatro tipos de comércio varejista: comércio de consumo cotidiano, açougue, padaria etc; comércio de consumo freqüente, tecidos, roupas, calçados, drogarias etc; comércio de consumo pouco freqüente, eletrodoméstico, óticas, relojoaria, joalheria, móveis etc; comércio de consumo raro, material de precisão, máquinas especializadas para agricultura etc.

³² Segundo uma matéria do Jornal Atribuna, 06 out. 1983, apenas trabalhadores sindicalizados podiam adquirir uma casa neste conjunto. Assim, pode-se deduzir que o nível de renda desta população, de forma geral, não era tão baixo, em relação aos outros bairros, o que potencializa o desenvolvimento de atividades terciárias locais.

³³ As festas promovidas no centro comunitário não reuniam apenas moradores de Laranjeiras, mas também de bairros adjacentes.

as atividades terciárias já tivessem naquele período uma relativa significância, ainda que localmente.

5.2 DÉCADA DE 1990: CRESCIMENTO DO COMÉRCIO VAREJISTA

Em contraste com o que ocorria na década de 1980, no transcorrer dos anos 1990, observa-se o surgimento de estabelecimentos voltados para o consumo freqüente ou pouco freqüente, como óticas, lojas de confecções, calçados e joalheria. Contudo, os estabelecimentos voltados para o consumo cotidiano, mercearias e supermercados, por exemplo, ainda se apresentavam significativos nesse período (Quadro 5)³⁴.

<i>Tipos de atividades</i>	<i>Quantidade</i>
Óticas	4
Confecções/Moda	12
Calçados	2
Armarinhos, Joalherias e Relojoarias	5
Farmácia	5
Supermercado, mercearia ou alimentos em geral	10
Autopeças/Transporte	4
Serviços de saúde	6
Outros tipos de estabelecimentos	20

Quadro 5 – Relação de estabelecimentos presentes na Av. Central em meados de 1990

Fonte: Classibairos, 1996

Organizado pelo Autor.

Em relação aos serviços, nota-se um número razoável de clínicas médicas particulares. Dentre estas, há serviços especializados como fisioterapia e radiologia,

³⁴ Os dados foram adquiridos em um catalogo publicitário de meados da década de 1990, por isso, é possível que não conte com todos os estabelecimentos situados na Avenida Central.

o que evidencia, por sua vez, já em meados de 1990, a presença de atividades mais complexas no bairro.

Uma pesquisa desenvolvida pelo SEBRAE a respeito do comércio varejista de Laranjeiras, realizada no início de 2004, aponta alguns direcionamentos importantes referentes ao tempo de atuação das empresas nesse bairro, como pode ser visto a seguir.

<i>Tempo de atuação</i>	<i>Frequência percentual</i>
Até 1 ano	21,2
1 a 3 anos	26
4 a 6 anos	18,4
7 a 9 anos	9,8
10 ou mais anos	24,6

Quadro 6 – tempo médio de atuação dos estabelecimentos do comércio varejista em Laranjeiras

Fonte: adaptado do Sebrae, 2004.

Observando o quadro, constata-se duas situações a grosso modo: quase metade (47,2%) das empresas passou a atuar em Laranjeiras de 2000 em diante. Por outro lado, cerca 1/4 das empresas atuam há 10 anos ou mais. Assim, levando-se em consideração os números, é evidente o crescimento do comércio nos anos 2000. Todavia, os mesmos números mostram que boa parte das empresas do setor atua desde a década anterior, cerca de 50% das firmas entrevistadas atuam a pelos menos há quatro anos no bairro. Tal fato corrobora, por sua vez, com a idéia de que na década de 1990 o comércio varejista de Laranjeiras já apresentava uma significância que extrapolava o caráter local, de forma exclusiva.

Apesar do crescimento da importância das atividades terciárias em Laranjeiras nos anos 1990, não se observou, de forma significativa, a presença de grandes estabelecimentos e de atividades ligadas aos serviços financeiros. Neste sentido, esse crescimento do comércio varejista deve-se, fundamentalmente, a investimentos de atores locais, seja de Laranjeiras ou do próprio município.

Enquanto processo, a descentralização espacial está associada à idéia de tempo. As mudanças no espaço não ocorrem de uma hora para outra. Para Corrêa (1989 e 1997) o processo de descentralização espacial é extremamente complexo,

caracterizando-se por diferentes tipos de seletividade. Entre os tipos de seletividade, encontra-se a seletividade em termos temporais, isto é, as atividades não se descentralizam todas de uma vez.

“[...] no caso do comércio varejista e serviços descentralizam-se primeiramente aquelas firmas que atendem a demandas mais freqüentes, e a seguir aquelas associadas a demandas menos freqüentes, que necessitam de uma localização central;” (CORRÊA, 1997,p.127)

Deste modo, na segunda metade da década de 1990, Laranjeiras já apresentava características diferentes, da década anterior, quanto às formas e à função do bairro perante o espaço urbano de Serra. Isso a partir da expansão, sobretudo, de pequenas lojas associadas ao comércio de consumo cotidiano e freqüente, e também de serviços profissionais como clínicas médicas. Em termos de serviços financeiros, havia apenas um banco, o BANESTES, inaugurado em 1994.

Como foi ressaltado no capítulo anterior, no princípio da década de 1990, Laranjeiras ganhou uma acessibilidade diferenciada em relação a vários bairros de Serra, com diferentes densidades e características socioeconômicas, o que lhe conferiu uma centralidade intra-urbana no município. Tal centralidade foi reforçada nessa década com o próprio incremento populacional, uma vez que, a área de influência, em potencial, tornou-se mais ampla. De 1990 a 2000, como ocorreu nas décadas anteriores, a população de Serra foi a que mais cresceu, em relação aos municípios da Grande Vitória (Tabela 5).

Tabela 5

Evolução da população dos municípios da Grande Vitória: 1991 a 2000

	1991	2000	Tx. de Crescimento a.a.	Incremento populacional 1991-2000
Vitória	258777	292304	1,3%	33.527
Vila Velha	265586	345965	3%	80.379
Viana	43866	53452	2,2%	9.586
Serra	222158	321181	4,5%	99.023
Cariacica	274532	324285	1,8%	49.753
GV	1064919	1337187	2,5%	272268

Fonte: IBGE, 1991 e 2000

Organizado pelo autor.

Como reflexo desse aumento populacional sobre a centralidade intra-urbana de Laranjeiras tem-se o aumento significativo do número de linhas alimentadoras do terminal de Laranjeiras (Tabela 6). Outro fator a se considerar, em termos quantitativos, é o número de passageiros que circula por esse terminal. Em 1998 eram cerca de 70.000 pessoas por dia (Quadro 7), o mesmo número da soma de passageiros/dia dos Terminais de Vila Velha e de Dom Bosco, por exemplo.

Tabela 6
Evolução do número de linhas alimentadoras do Terminal de Laranjeiras

Ano	Nº de linhas
1991	11
1994	22
2000	26

Fonte: Ceturb/GV

<i>Terminal</i>	<i>Passageiros/dia</i>
Dom Bosco	30.000
Vila Velha	40.000
Ibes	40.000
Itacibá	60.000
Laranjeiras	70.000
Carapina	60.000

Quadro 7 - Fluxo diário de passageiros nos terminais do Transcol em 1998
Fonte: Ceturb/GV

Para efeito de observação, não se pretende, aqui, fazer uma associação direta, e determinista, entre o crescimento do comércio e os dados referentes à população e ao transporte coletivo, mas sim, pôr subsídios empíricos a esse primeiro momento do crescimento de Laranjeiras enquanto centro terciário. Neste sentido, a redefinição da acessibilidade do bairro em questão somada ao contínuo aumento da população de Serra, na década de 1990, criaram as condições para que se verificasse essa evolução significativa das atividades terciárias.

5.3 SHOPPING CENTER, BANCOS, FINANCEIRAS, LOJAS DE GRANDES REDES... SURGIMENTO DE UM SUBCENTRO TERCIÁRIO METROPOLITANO

Diferentemente do período anterior, a partir de 2000 as atividades terciárias em Laranjeiras conhecem, por um lado, uma expansão, em termos quantitativos, e, por outro, ocorrem mudanças qualitativas com a chegada de filiais de grandes estabelecimentos, muitas das quais pertencentes a redes nacionais (Quadros 8 e 9).

<i>Eleto, Móveis e Utilidades em geral</i>	<i>Ano de Inauguração</i>	<i>Tecido e Roupas</i>	<i>Ano de Inauguração</i>
Ricardo Eletro	2002	Casas St ^a Terezinha	1999
Eletrocity	2001	Distribuidora São Paulo	2002
Casa e Vídeo	2005	Storary	1999
Dadalto	1998	Dit	2001
Lojas Mig	2004	Lojas Mercadão	2004
Megalar	2004		
Sipolatti	1994		
Danúbio	2002		
Casas do Brinquedo	2002		

Quadro 8 – Relação com a data de inauguração de alguns importantes estabelecimentos de eletrodomésticos, roupas e tecidos.

Fonte: Pesquisa de Campo-2006

Calçados	Ano de Inauguração	Óticas	Ano de Inauguração
Itapuã	2000	Ótica Diniz	2006
Elmo	2000	Óticas Cachoeiro	1997
Los Neto	1994	Óticas Gama	2000
Boroto	2006	Óticas do Povo	2002
Dora	1999	Óticas Londres	2000
Pissalle	2001		

Quadro 9 – Relação com a data de inauguração de algumas lojas de calçados e óticas.

Fonte: Pesquisa de Campo-2006

Assim como ocorre no processo de centralização espacial, na descentralização também se pode verificar a ocorrência de outro processo espacial, a coesão, ou economia de aglomeração. Segundo Corrêa (1997), esse processo espacial induz a concentração de atividades terciárias do mesmo tipo, ou de tipos distintos, porém, de alguma forma complementares como comércio varejista e serviços financeiros.

Neste sentido, verifica-se, de maneira paralela, o surgimento de bancos e de financeiras em Laranjeiras (Quadro 10), como resultado do crescimento do comércio varejista. Além disso, há também as atividades de serviços profissionais que se aproveitam do fluxo de pessoas atraídas pelo comércio. Atividades como consultórios odontológicos e advocacias, por exemplo, localizam-se, geralmente, acima do térreo. Importantes filiais relacionadas à educação e à formação profissional também chegam de maneira considerável nos últimos anos, conforme o Quadro 11.

Financeiras	Ano de Inauguração	Bancos	Ano de Inauguração
Dacasa	2004	Banestes	1994
Sul Financeira	2006	Banco do Brasil	2003
Concred	2004	Bradesco	2002
Credivisa	1997	Unibanco	2004
Finasa	2006	Itaú	2002
Exclusiva	2005	Satander/Banespa	2006
		Real	2002

Quadro 10 - Relação dos principais estabelecimentos de serviços financeiros em Laranjeiras - 2006

Fonte: Pesquisa de Campo (2006)

<i>Escola de línguas</i>	<i>Ano de inauguração</i>	<i>Escola Profissionalizante</i>	<i>Ano de inauguração</i>
CCAA	1998	Data control	2001
Wisard	2003	Microlins	2002
Uptime	2006		
Winsdow	2005		

Quadro 11 – Relação com as datas de inauguração de filiais de escolas de línguas estrangeiras e escolas profissionalizantes.

Fonte: Pesquisa de Campo (2006)

Com a intensificação das atividades terciárias neste bairro, ainda que de maneira pontual, observa-se a dificuldade de permanência, em alguns ramos, de lojas de empresários locais, em virtude da chegada de empresas mais competitivas. Como provavelmente deve ter ocorrido com as óticas de Laranjeiras. Em 1996, havia quatro óticas: Óticas Laranjeiras, Óticas Visual, Óticas Esmeralda e Óticas Nova York. Em 2006, apenas a primeira encontrava-se ativa. Observou-se também uma “expulsão” de estabelecimentos dos pontos mais competitivos, como aconteceu,

possivelmente, com alguns estabelecimentos no ramo de lanchonetes e de pizzarias, que foram deslocados da Avenida Central para outras ruas do bairro³⁵.

Embora se trate de situações pontuais, uma vez que não foi feito um levantamento preciso nessa direção, o fato discutido acima demonstra como esse processo de transformação reflete diretamente na competição pelo uso do solo urbano no bairro em foco. Essa competição, por sua vez, está associada diretamente a formação do preço do solo urbano (RIBEIRO, 1997), o que se constitui em um importante fator de seleção da apropriação do espaço urbano, na sociedade capitalista. Uma outra forma de perceber esse processo de seleção do uso do espaço urbano é através dos anúncios de alugueis exclusivos para o uso comercial, constata-se esse fato, de forma marcante, em casas próximas à Avenida Central.

No final do ano de 2002 foi inaugurado o Laranjeiras Shopping³⁶ (Figura 3). A implantação desse empreendimento constituiu em um importante indicador no que se refere ao papel de Laranjeiras em relação ao espaço urbano de Serra. Ademais, tal construção evidencia uma nova maneira do capital comercial e imobiliário se reproduzir no bairro, a partir de novas formas espaciais.

É importante ressaltar que a inauguração do *Shopping* não diminuiu a tendência de crescimento das atividades terciárias nas vias do bairro, aliás, como pôde ser visto nos quadros 7, 8,9 e 10, muitos dos estabelecimentos foram inaugurados após o ano de 2002. Por isso, acredita-se que esse empreendimento potencializou ainda mais a centralidade intra-urbana de Laranjeiras, não só a partir de mais opções do comércio varejista, mas também, e fundamentalmente, em função de atividades de lazer como o cinema e a praça de alimentação.

³⁵ Como ocorreu, possivelmente, com a Pizzaria *Peperoni* e com o bar Rancho do Gaúcho que se deslocaram da Avenida Central para outras vias transversais.

³⁶ Segunda matéria do Jornal Atribuna de 25 de agosto de 1999, a iniciativa de se investir em um shopping em Laranjeiras foi subsidiada por uma pesquisa encomendada pela empresa Fashion Mall, na qual identificou uma grande expansão do comércio local e também uma forte carência de espaços para lojas e escritório no bairro.



Figura 3 – Vista parcial do Laranjeiras Shopping, 2007
Fonte: Foto do autor.

Até presente momento, a discussão se ateu ao aspecto geral e qualitativo do desenvolvimento das atividades terciárias. Para o foco da pesquisa torna-se necessário uma visão da distribuição espacial deste processo, isto é, a maneira como se distribui o uso do solo terciário em Laranjeiras. Com isso pretende-se verificar a condição atual de transformação do uso do solo, identificar onde se concentra esse tipo de uso, além de proporcionar inferências acerca da tendência da expansão do uso do solo dessas atividades, e, conseqüentemente, das modificações nas formas do bairro.

Para tanto, utilizou-se uma adaptação da metodologia proposta por Murphy e Vance (apud REIS, 2001) para se delimitar CBD (*Central Business District*) das cidades norte-americanas, caracterizado pela alta concentração de atividades terciárias. Esses autores procuraram selecionar alguns atributos que caracterizam essa fração da cidade, visando proporcionar um caráter generalizador a essa metodologia, eles criaram o método do índice de intensidade central (*central business index method*). Este índice, por sua vez, é produto da combinação de dois outros índices: o índice

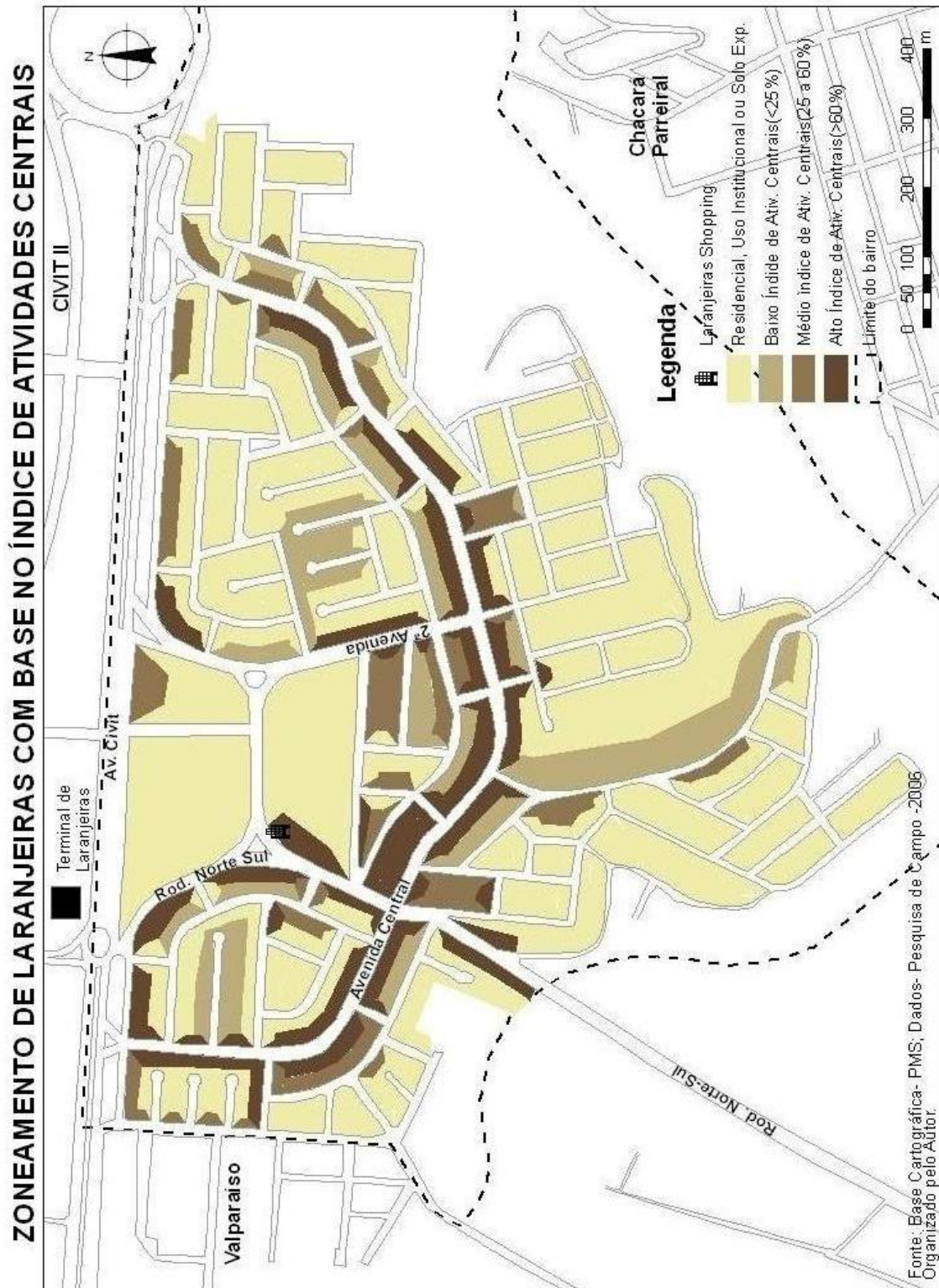
de altura das atividades centrais (*Central Business Height Index*) e o índice de intensidade das atividades centrais (*Central Business Intensity Index*) (REIS, 2001)

Para a presente pesquisa, optou-se pela adaptação do índice de intensidade das atividades centrais (*Central Business Intensity Index*), uma vez que não se nota a necessidade, no momento, de verificar o uso vertical das atividades terciárias no bairro em questão. Esse índice é calculado pela divisão da área total ocupada dos pavimentos por atividades centrais³⁷ pela área total do quarteirão, e o resultado encontrado é multiplicado por 100 (Ibid, 2001). Com intuito de melhor representar o fenômeno em questão, a distribuição das atividades centrais em Laranjeiras, optou-se pela utilização da face da quadra em vez de quarteirão, além disso, não se utilizou área ocupada, mas sim o número de estabelecimentos por face. O índice em questão é calculado da seguinte maneira:

$$\frac{\text{N.º. de estabelecimentos de atividades centrais da face}}{\text{N.º. total de unidades (central ou não) da face}} \times 100$$

Assim, foi elaborado um mapa representando a intensidade do uso do solo (térreo) de Laranjeiras pelas atividades terciárias (Mapa 14).

³⁷ Atividades centrais referem-se ao comércio varejista, serviços profissionais ou financeiros. No caso em questão, refere-se ao uso do pavimento térreo.



Mapa 14 – Mapa com a distribuição e intensidade do uso do solo pelas atividades terciárias em Laranjeiras

Observando o Mapa 14, pôde-se constatar três situações importantes: 1) os principais trechos com alta intensidade do uso terciários são a Avenida Central (Figura 4), o trecho da Rodovia Norte-Sul que corta Laranjeiras (Figura 5) e o trecho da avenida Civit entre o limite do Bairro e a Rodovia Norte-Sul. 2) as áreas adjacentes à avenida central apresentam uma intensidade média de uso do solo terciário; 3) em termos espaciais, de forma absoluta, ainda predomina o uso residencial na área do bairro em questão.



Figura 4 – Vista parcial de um trecho da Avenida Central, 2006.
Fonte: Foto do Autor.



Figura 5 – Vista parcial do trecho da Rodovia Norte-Sul que passa por Laranjeiras, 2006
Fonte: Foto do Autor.

A concentração de atividades terciárias na Avenida Central está associada pela própria função dessa via, que foi construída para abrigar esses tipos de estabelecimentos, mas, a princípio, para um consumidor local. Com as mudanças ocorridas no espaço urbano de Serra e da Grande Vitória, conforme já foi ressaltado, essa avenida veio a se consolidar como o principal ponto de concentração das atividades terciárias, o que reflete, por sua vez, nos maiores preços da terra urbana.

Já a concentração de atividades terciárias no trecho da Rodovia Norte-Sul bem como no trecho da Avenida Civit, refere-se ao próprio fluxo intenso nessas rodovias como também reflexo da expansão das atividades concentradas na Avenida Central, uma vez que esses dois trechos encontram-se próximos a essa avenida.

Por outro lado, nota-se também predominância de uso residencial na maior parte do bairro. No entanto, embora não se tenha informações detalhadas sobre o histórico das transformações do uso do solo, percebe-se uma tendência de apropriação das atividades centrais nas vias paralelas à avenida central, ou perpendiculares a ela, tais como a primeira e a segunda avenida. O trecho da Avenida Civit, a leste da Rodovia Norte Sul, também apresenta uma condição média de intensidade de atividades centrais que na prática pode-se constituir em forte tendência de

transformação dessa via, assim como das vias adjacentes. Logo, tem-se, de um lado, partes do bairro completamente tomadas pelas atividades terciárias, outras em transformação e ainda boa parte tomadas por residências.

5.4 O ESPAÇO URBANO E SUA DINÂMICA, LARANJEIRAS E AS TRANSFORMAÇÕES RECENTES DO ESPAÇO DE SERRA...

No item anterior pôde-se observar que nos últimos anos, notadamente, a partir de 2000, as atividades terciárias em Laranjeiras tomaram uma nova dimensão, em função da chegada de lojas de redes, de bancos, de financeiras e, especialmente, do *Shopping*. Por que Laranjeiras nesses últimos anos tornou-se tão atrativo para essas atividades econômicas, a ponto de transformar a paisagem deste bairro, bem como a sua função no espaço urbano de Serra? E quais são os impactos observáveis dessas mudanças no entorno do bairro?

Pôde-se observar, no item 5.2, que no decorrer da década de 1990, Laranjeiras conheceu um importante impulso no que se refere ao desenvolvimento das atividades terciárias. E também se viu que este crescimento está associado, especialmente, a acessibilidade que este bairro ganhou no início da década de 1990, em função da estruturação do transporte coletivo na Grande Vitória e, além disso, tal fato foi potencializado pelo crescimento da população do município no período.

Neste sentido, este impulso inicial das atividades terciárias em Laranjeiras, comandado, sobretudo, por agentes locais, foi extremamente importante para a consolidação deste bairro enquanto subcentro terciário. Essa primeira fase foi responsável pela formação do *threshold* ou mercado mínimo (COLBY apud CORRÊA, 1997) que, por sua vez, atraiu para esse bairro as lojas maiores e o *shopping*. Em outras palavras, Laranjeiras tornou-se atrativo para frações do capital que extrapolam a alçada local, como resultado tem-se a produção de novas formas, a partir da transformação da paisagem preexistente.

Assim como aconteceu no decorrer dos anos 1990, de 2000 em diante a centralidade intra-urbana de Laranjeiras intensificou-se em função, como um todo, do aumento da população do município. Segundo estimativa do IBGE, a população de Serra chegou a 394.370 habitantes em 2006, o que significa um incremento de mais de 73 mil habitantes em relação a 2000. Ademais, de forma mais explícita em relação à acessibilidade, houve um incremento do número de linhas alimentadoras, passando de 26, em 2000, para 34 linhas em 2006.

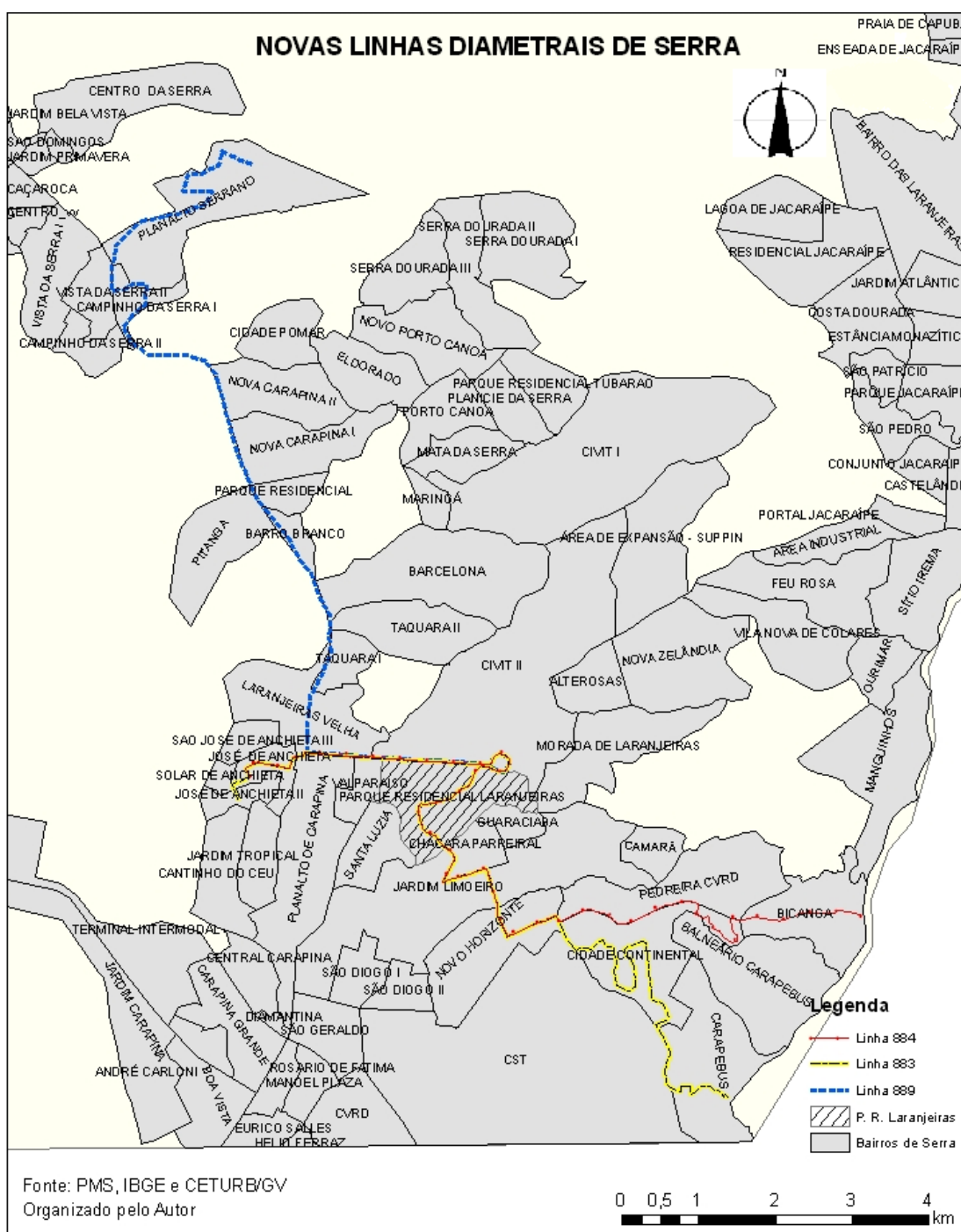
Um fator relevante para consolidação de Laranjeiras, enquanto lócus do comércio varejista e de serviços em Serra, pode ser considerada a ausência de outro lugar no município que reunisse condições para competir com esse bairro os investimentos referentes às atividades terciárias. Mas o que veio a diferenciar Laranjeiras? Em primeiro lugar, a sua acessibilidade privilegiada em relação a áreas densas do município. No entanto, não se pode desconsiderar o próprio desenvolvimento do comércio local, antes mesmo das intervenções do poder público na malha viária, no início da década de 1980.

Além disso, nota-se que as outras vias do município que concentram relativamente atividades terciárias constituem-se, com a exceção da Avenida Getúlio Vargas em Serra-Sede, em vias de tráfego constante, de passagem, tais como: Avenida Brasília, Porto Canoa; Trecho da BR 101, Carapina; Avenida Abdo Saad, Jacaraípe; Trecho da ES 010 entre a BR 101 e a rodovia Norte-Sul (Jardim Limoeiro). Enquanto a Avenida Central foi pensada/planejada com o intuito de abrigar atividades terciárias, voltadas para o consumidor local a princípio. Tal fato, por sua vez, pode ter colaborado com este aspecto diversificado das atividades terciárias em Laranjeiras, ao passo que as margens das vias de passagem tendem a especialização, ou seja, a concentrarem atividades relacionadas, por exemplo, ao setor de automóveis.

As mudanças em Laranjeiras discutidas neste trabalho, em virtude do caráter “articulado” do espaço urbano, não se limitam ao perímetro do referido bairro. Embora, certamente, sejam inúmeras as conseqüências do processo em tela em relação à dinâmica do espaço urbano de Serra, aqui, optou-se por discutir dois elementos que foram julgados importantes: as mudanças recentes de linhas do

Sistema Transcol em função da demanda gerada por Laranjeiras e a valorização do entorno do bairro como resultado da intensificação das atividades terciárias.

Pode-se afirmar que a estruturação das linhas de ônibus, no passado, “levou” o comércio para Laranjeiras, e agora o movimento se inverteu. O próprio desenvolvimento das atividades terciárias neste bairro criou demanda para que a CETURB/GV criasse linhas diametrais passando por Laranjeiras. Em 2005 foram criadas duas linhas: 883 Praia de Carapebus/José de Anchieta – via Cidade Continental/Laranjeiras e 884 Praia de Bicanga/José de Anchieta – via Oceania/Laranjeiras. No ano passado foi criada mais uma, a linha 889 Planalto Serrano / Laranjeiras – Via setor C e A/Campinho I (Mapa 15).



Mapa 15 – As novas linhas diametrais que passam por Laranjeiras.

Com a criação dessas linhas, a área de influência de Laranjeiras amplia-se consideravelmente, uma vez que importantes bairros, no que concerne a densidade populacional, passam a ter acesso facilitado a este bairro, tais como os bairros Novo Horizonte e Cidade Continental. Os bairros citados possuem linhas alimentadoras com o ponto no Terminal de Carapina, assim, caso algum morador quisesse se locomover até Laranjeiras teria que recorrer a pelo menos dois ônibus. Portanto, a

própria dinâmica que induziu a criação dessas linhas será “beneficiada”, uma vez que aumentando o fluxo de pessoas, maiores são as chances de aumentar as vendas, ou os negócios de maneira geral, e, como consequência, “alimenta” o processo de produção do espaço urbano.

O processo de redefinição do uso de determinada parcela do solo urbano reflete diretamente no seu entorno (CORRÊA, 1989 e SPÓSITO, 1998). A concretização de Laranjeiras como um importante centro terciário influenciou diretamente na valorização das áreas do entorno. Como resultado dessa valorização tem-se um “BOOM” de lançamentos de empreendimentos imobiliários voltados para a classe média, conforme o 10º Censo imobiliário do Sindicon (Nov.2006). De março de 2006 a novembro desse ano, houve um incremento de quase 300% dos lançamentos no entorno de Laranjeiras, o maior crescimento relativo de todas as regiões pesquisadas³⁸.

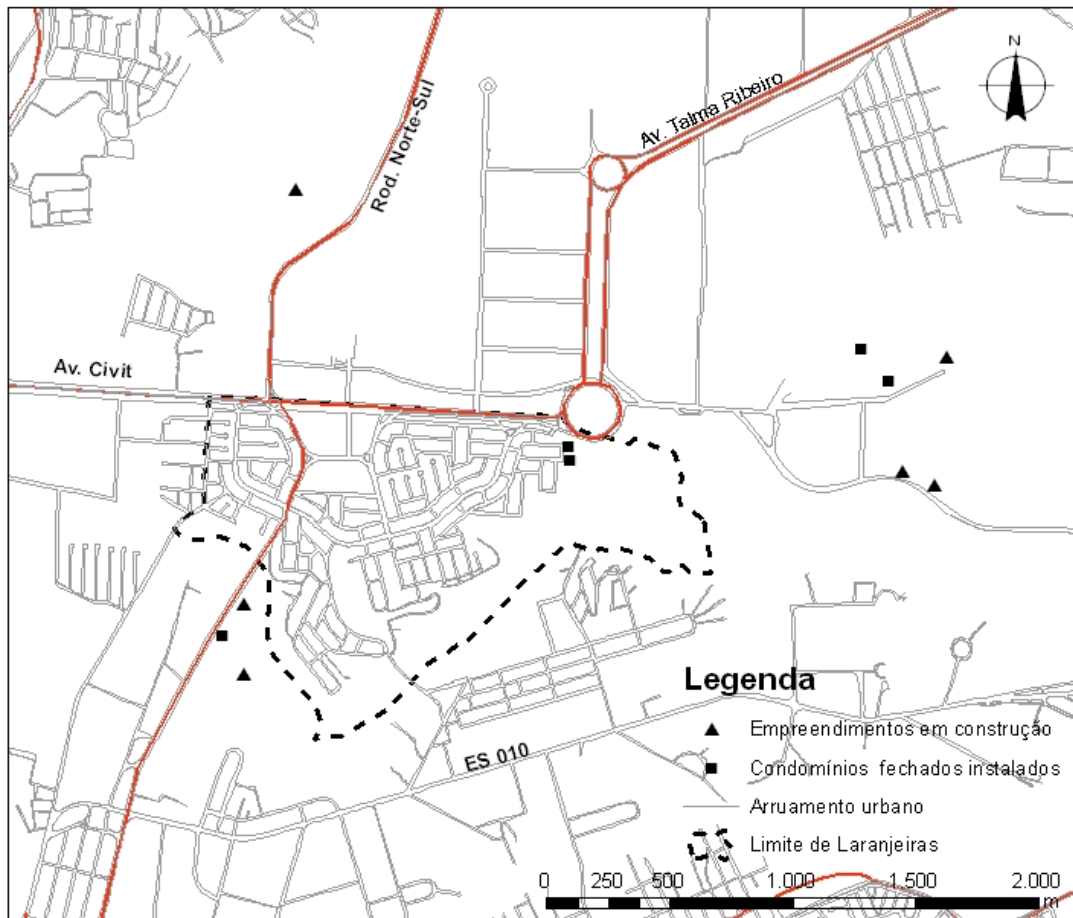
Neste sentido, observa-se a ação dos promotores imobiliários que valorizam seus capitais transformando a paisagem do entorno de Laranjeiras, notadamente, com condomínios exclusivos horizontais (Mapa 16). E para isso, as características atuais de Laranjeiras são fundamentais como salienta um trecho de uma propaganda da Construtora Morar, uma das principais investidoras nessa região:

“O Aldeia das Laranjeiras está localizado no bairro de Laranjeiras, um dos que mais cresce na Grande Vitória. Auto-suficiente, conta *com excelente estrutura comercial e de serviços, abrigando boas escolas, hospitais, supermercados e agências dos principais bancos.* [...] Está próximo à BR101-Norte e importantes avenidas que permitem um fácil e rápido deslocamento para qualquer ponto da Grande Vitória.” (grifo nosso)

Fonte: www.morar.com.br

³⁸ O Censo Imobiliário promovido pelo Sindicon-ES abarca, atualmente, 10 “regiões” na Grande Vitória: 1) Praia do Suá, Santa Lucia, Bento Ferreira (Vitória); 2) Praia do Canto, Barro Vermelho, Praia de Santa Helena (Vitória); 3) Enseada do Suá (Vitória); 4) Jardim da Penha (Vitória); 5) Jardim Camburi (Vitória); 6) Mata da Praia (Vitória); 7) Praia da Costa e Itapuã (Vila Velha); 8) Itaparica (Vila Velha); 9) Laranjeiras (Serra); 10) Campo Grande (Cariacica).

LOCALIZAÇÃO DOS CONDOMÍNIOS FECHADOS EM SERRA



Fonte: PMS, Sítios da Morar e do Inocoop-ES e Google Earth
Organizado pelo Autor.

Mapa 16 – Distribuição espacial dos empreendimentos imobiliários de médio a alto padrão, no final de 2006.

Portanto, Laranjeiras, com o passar dos anos, transformou-se a partir da apropriação de consideráveis parcelas do espaço por atividades terciárias, imprimindo novas formas e uma nova função ao bairro no contexto do espaço urbano de Serra e da RMGV. Essas mudanças estão associadas, por sua vez, a um processo de descentralização espacial das atividades terciárias da Grande Vitória, e, em virtude das condições já discutidas, Laranjeiras emergiu como uma das localidades que reuniu as condições para que se materializasse este processo no município de Serra. Além disso, viu-se também, apesar de maneira pouco aprofundada, as conseqüências deste processo em Laranjeiras, no que tange às novas estratégias dos produtores e consumidores do espaço urbano de Serra.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como pôde ser constatado nesta pesquisa, de forma concreta, o espaço é dinâmico. A todo o momento as suas formas são construídas, destruídas e reconstruídas. Ademais, de forma paralela a essas modificações na paisagem urbana, observa-se um espaço “vivo” a partir da ação da sociedade não só na produção propriamente, mas, no uso/apropriação deste espaço de diversas maneiras.

No decorrer do decênio de 1970, o Espírito Santo conheceu um vigoroso processo de industrialização fundamentado nos chamados Grandes Projetos Industriais. Em virtude deste processo, a população da Grande Vitória passou a crescer rapidamente. Neste contexto, o território de Serra sofreu grandes transformações, uma vez que durante 20 anos a sua população saltou de cerca de 10 mil (1970), na zona urbana, para mais de 220 mil habitantes (1991).

Neste processo de produção do espaço urbano de Serra, os conjuntos habitacionais promovidos pelo Estado tiveram um lugar de destaque, quase 30 mil unidades foram entregues, entre 1968 e 1995. Um desses conjuntos habitacionais foi construído em uma fazenda, nas proximidades do CIVIT, e inaugurado em 1978, tratava-se do Parque Residencial Laranjeiras, com cerca de 1.855 unidades habitacionais, para a época, um conjunto de grandes dimensões.

Esse conjunto habitacional, no transcorrer dos anos, foi mudando a sua função, e também suas formas, no conjunto do espaço urbano de Serra e da Grande Vitória. De um bairro estritamente residencial, com uma população de classe baixa a média e com um razoável comércio local, este bairro transformou-se no principal centro terciário de Serra, e um dos mais importantes da Grande Vitória.

A consolidação de Laranjeiras enquanto centro terciário se deu nos últimos 10 anos. Na década de 1980, o comércio e os serviços, embora já apresentassem certa relevância, eram voltados, sobretudo, para as necessidades locais. O quadro modificou-se no desenrolar da década de 1990, tanto o comércio como os serviços expandiram no bairro, inclusive surgiram estabelecimentos mais especializados, voltados não apenas para um consumo cotidiano. Este primeiro surto de crescimento das atividades terciárias em Laranjeiras está associado diretamente à acessibilidade diferenciada que o bairro adquiriu no final dos anos 80. Essa

acessibilidade, por sua vez, foi produzida em função de intervenções do poder públicos voltados, sobretudo, para a estruturação do transporte urbano metropolitano.

Com essa posição privilegiada, somada as atividades que já eram desenvolvidas no bairro e ao contínuo aumento da população de Serra, entre 1991 e 2000, os estabelecimentos comerciais e de serviços foram se apropriando cada vez mais do espaço do bairro, notadamente, na Avenida Central. Este primeiro período de crescimento das atividades terciárias caracterizou-se pela predominância empresas locais e de um fraco desenvolvimento das atividades financeiras.

A partir de 2000 as atividades terciárias em Laranjeiras tomam um novo impulso. Em virtude deste crescimento comentado anteriormente, o bairro tornou-se atrativo para as filiais de grandes lojas, como também para serviços financeiros com bancos e financeiras. Além disso, pode-se perceber novas formas desse momento com a inauguração do *Shopping*, em 2002.

Em relação à transformação definitiva de Laranjeiras em subcentro terciário, duas considerações são essenciais para se entender o processo: 1) a maneira como o comércio varejista e os serviços passaram a se comportar a partir de 2000 deve ser entendida como uma continuidade do que já estava ocorrendo na década de 1990, isto é, o primeiro surto de crescimento constituiu-se em condição para a redefinição quantitativa e qualitativa das atividades terciárias; 2) a acessibilidade de Laranjeiras foi reforçada continuamente com o incremento de um lado de mais linhas alimentadoras para o Terminal de Laranjeiras, e por outro lado, a partir de linhas diametrais passando pelo bairro.

Como o espaço urbano é fragmentado e articulado, as mudanças em um determinado fragmento influem no conjunto do espaço urbano. No caso em tela, notou-se que com a redefinição da função de Laranjeiras, além das transformações das formas preexistentes e da própria dinâmica cotidiana do bairro, as áreas do entorno do bairro tem sofrido uma contínua valorização, o que potencializa a sua apropriação/transformação pelo capital imobiliário.

Assim sendo, a marcante atuação do capital imobiliários nos últimos anos no entorno de Laranjeiras constitui-se como um indicador da consolidação deste bairro enquanto um local de concentração de comércio varejista e serviços diversos. Por

essa ótica, observa-se, atualmente, de forma concomitante e articulada: a ação do capital comercial e imobiliário transformando o espaço de Laranjeiras e o capital imobiliário atuando na transformação do entorno do bairro buscando valorizar-se cada vez mais.

Portanto, a formação deste subcentro terciário evidencia um novo momento, não só da dinâmica do espaço urbano de Serra, mas, do próprio espaço da RMGV, produto das ações, no decorrer do tempo, dos agentes sociais da sociedade capitalista. Neste sentido, Laranjeiras vem expressando no interior do espaço urbano metropolitano uma nova centralidade intra-urbana, esta, por sua vez, torna-se condição para a (re)produção do espaço a partir de suas várias formas espaciais, características da cidade moderna de países periféricos, como o Brasil.

Dentre essas formas, evidencia-se não só as lojas de comércio, mas os *shoppings centers* e as novas formas de habitação voltadas para a população de maior renda. Assim, no caso em tela, de maneira paralela as transformações porque passa Laranjeiras e o seu entorno, vislumbra-se a consolidação de um espaço urbano (Serra) com maior complexidade e, certamente, mais desigual.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABE, André Tomoyuki. Grande Vitória, ES: crescimento e metropolização. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.
- BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. Geografia Urbana. 2ª Edição. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1997.
- CAMPOS Jr., Carlos Teixeira de. A construção da cidade: formas de produção imobiliária em Vitória. Vitória: Editora Floricultura, 2002.
- CAMPOS Jr. Carlos Teixeira de; NEVES, Luiz Guilherme. A Casa Edificada: 30 anos do Inocoop-ES. Vitória: Rona Editora/Inocoop-ES, 1998.
- CARLOS, Ana Fani A. A Cidade. 6ª Edição. São Paulo: Editora Contexto, 2001.
- CORRÊA, Roberto Lobato. O espaço urbano. São Paulo: Editora Ática S.A., 1989.
- _____. Trajetórias geográficas. 3ª Edição. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.
- DUARTE, Hatdine da Silva Barros. A Cidade do Rio de Janeiro: descentralização das atividades terciárias, os centros funcionais. In: Revista de Geografia, Rio de Janeiro, nº 36, p 53-98, jan./mar. 1974.
- HARVEY, David. "O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas." in ESPAÇO E DEBATES, No. 6, São Paulo, 1982
- IJSN. Proposta de ordenamento urbano do município da Serra: Versão Preliminar. Vitória: 1979.
- _____. Seminário sobre o Desenvolvimento da Serra: 1ª e 2ª etapas. Vitória:1980.
- _____. Plano de Transportes Coletivos da Grande Vitória (Transcol/GV). Vitória:1983. Versão Preliminar.
- _____. Sistema de Transportes Urbanos da Grande Vitória: Projeto AGLURB-GV. Vitória: 1984.
- _____. Plano Diretor de Transporte Urbano da Grande Vitória: Relatório Síntese. Vitória: 1987a.
- _____. Estudos para definição da Política Habitacional para o Estado do Espírito Santo: Estudos Básicos referentes a Questão da Habitação. Vitória:1987b. Versão Final.
- PEREIRA, Guilherme Henrique . Política Industrial e Localização de Investimentos e o caso do Espírito Santo. Vitória: Edufes, 1998.
- RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. Dos cortiços aos condomínios fechados: As Formas de Produção de Moradia na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1997.
- ROCHA, Haroldo Corrêa e MORANDI, Ângela. Cafeicultura e Grande Indústria: a transição no Espírito Santo 1955-1985. Vitória: FCAA, 1991.
- SANTOS, Milton. A Urbanização Brasileira. 5ª Edição. São Paulo: Edusp, 2005.
- _____. Espaço e Método. São Paulo: Nobel, 1985.

SARTÓRIO, Élvio Antônio. A Trilha Sagrada: Homenagem aos 50 anos do DER. Vitória: Editora do Autor, 1996.

SEBRAE. Pesquisa Gargalos e Organização de Demanda de Ações de Desenvolvimento do Comércio Varejista do Micropolo de Laranjeiras – Serra, Vitória, mar. 2004. Disponível em <www.sebrae.com.br>. Acesso em: 25 de out. 2006.

SERRA, Geraldo. O espaço natural e a forma urbana. São Paulo: Nobel, 1987.

SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró. Industrialização e Empobrecimento Urbano: O caso da Grande Vitória 1950-1980. Vitória: EDUFES, 2001.

SOUZA, Maria Adélia de. Governo Urbano. São Paulo: Nobel, 1988.

SPÓSITO, Maria Encarnação B. Capitalismo e Urbanização. 4ª Edição. São Paulo: Editora Contexto, 1991.

_____. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. In: Revista TERRITÓRIO, Rio de Janeiro, ano III, nº 4, jan./jun.1998.

SUPPIN. SUPPIN 35 anos: Apoio ao Desenvolvimento do Espírito Santo. SUPPIN, 2006.

TOSTA, Luis Carlos. O Processo de descentralização das atividades varejistas em Vitória: Um estudo de Caso: Praia do Canto. 2001. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2001.

VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel: Fapesp: Lincoln Institute, 2001.

OUTRAS FONTES

AMPRL. Documentos diversos como atas de assembléias ou reuniões da AMPRL. Biblioteca Comunitária de Laranjeiras.

BRASIL. Lei Nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979. Dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, 20 dez. 1979. Disponível em: <www.planalto.gov.br>. Acesso em: 25 nov. 2006.

CETURB-GV. No principio era bonde. Revista CETURB-GV - Uma viagem no tempo, maio 2001. Disponível em: <www.ceturb.gov.br>. Acesso em 12 jan. 2007.

ESPÍRITO SANTO. Lei nº 3.693 de 06 de dezembro de 1984. Dispõe sobre o Sistema de Transporte Urbano do Aglomerado da Grande Vitória. Diário Oficial do Estado do Espírito Santo, 07 dez. 1984. Disponível em: <www.ceturb.gov.br>. Acesso em: 16 de ago. 2006.

Guia Classibairro Parque Residencial Laranjeiras/Serra-ES. Greenwich Publicidade, 1996. Disponível na Biblioteca Comunitária de Laranjeiras.

IBGE. Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, Rio de Janeiro, V. 22, p.p. 146-150, 1959.

_____. Cartas Topográficas: Folha de Serra - SF-24-V-B-I-2 e Folha de Nova Almeida - SF-24-V-B-I-2. Escala 1:50.000, 1978.

_____. Censos Demográficos: 1950,1960,1970,1980,1991 e 2000. Dados disponíveis em <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 15 jan. 2007

_____. Estimativa Populacional do Espírito Santo 2006

Jornal A Tribuna. Vitória. 06 out. 1983.

Jornal A Gazeta. Vitória. 04, 10 e 27 dez. 1986

PROJETO RADAM BRASIL. Levantamento de Recursos Naturais: V. 32. Folha SF. 23/24 Rio de Janeiro/Vitória, Geomorfologia. Rio de Janeiro,1983.

PMS. Serra 21 Plano estratégico da cidade 2000-2020: agenda 21 local, V. 5 espaço urbano. Serra, 2000. Disponível em: <www.serra.es.gov.br>. Acesso em: 22 mar. 2007.

Revista Expediente Informe Vitrine Laranjeiras. Serra, Ano III. Edição Especial, 2003.

Secretaria de desenvolvimento urbano da Serra. Situação Fundiária do Município da Serra. 1997. Este documento subsidiou a Lei nº 2148 que INSTITUI PROGRAMA DE REGULAMENTAÇÃO DOS PARCELAMENTOS IRREGULARES [...]

SINDICON. Censos Imobiliários. Disponível em <www.sindicon-es.com.br>. Acesso em: 20 de mar. 2007.

BASE CARTOGRÁFICA DIGITAL

Limites dos bairros de Serra, vias rodoviárias e as ruas dos bairros foram adquiridos junto ao Departamento de Trânsito da Serra (DETRO/PMS);

Curvas de nível, Hidrografia e limite dos municípios Capixabas foram adquiridos junto ao IBGE, via *internet*.

Dados sobre a expansão urbana de Serra foram adquiridos a partir das cartas do IBGE, folhas de Serra (1978) e de Nova Almeida (1978), e do Mapa de Expansão Urbana da Grande Vitória (IPES).

ANEXOS

Anexo 1

Conjuntos habitacionais de Serra

Bairros	Nº Unidades	Promotora	Ano de inauguração
SÃO DIOGO II	163	INOCOOP-ES	1975
CHÁCARA PARREIRAL	260	INOCOOP-ES	1976
P. R LARANJEIRAS	1.855	INOCOOP-ES	1977
SÃO DIOGO I	160	INOCOOP-ES	1978
MATA DA SERRA	620	INOCOOP-ES	1979
SERRA DOURADA I	736	INOCOOP-ES	1981
SERRA DOURADA II	1.095	INOCOOP-ES	1982
SERRA DOURADA III	1.117	INOCOOP-ES	1982
JACARAÍPE	680	INOCOOP-ES	1982
PORTO CANOA	848	INOCOOP-ES	1982
CALABOUÇO	1.288	INOCOOP-ES	1982
JACARAÍPE II	728	INOCOOP-ES	1983
JACARAÍPE III	624	INOCOOP-ES	1983
BARCELONA	3.112	INOCOOP-ES	1984
MAGISTRADOS	62	INOCOOP-ES	1984
VALPARAÍSO	408	INOCOOP-ES	1986
SERRA I	76	COHAB-ES	1968
CARAPINA I	384	COHAB-ES	1977
EURICO SALLES	400	COHAB-ES	1979
JOSÉ DE ANCHIETA	1117	COHAB-ES	1979
HÉLIO FERRAZ	650	COHAB-ES	1980
MARINGÁ	400	COHAB-ES	1983
ANDRÉ CARLONI	2127	COHAB-ES	1984
PEDRO FEU ROSA	3700	COHAB-ES	1984
PLANALTO SERRANO	3310	COHAB-ES	1986
CIDADE CONTINENTAL	2865	COHAB-ES	1995
TOTAL	28.845		

Fonte: COHAB-ES e INOCOOP-ES

Anexo 2

Agências Bancárias em Serra - 03/2007

Bairro	Público	Privado
P. R. Laranjeiras	2	5
Carapina	3	2
Serra-Sede	3	0
Jacaraípe	2	0
Jardim Limoeiro	1	0

Fonte: Sítios dos bancos.

Anexo 3

LEVANTAMENTO DE CAMPO – LARANJEIRAS –2007 Estabelecimentos que desenvolvem atividades terciárias

Nome: _____

Atividade ou Ramo: _____

Localização (quadra e logradouro): _____

1. Ano de instalação da empresa em Laranjeiras³⁹: _____

Nome: _____

Atividade ou Ramo: _____

Localização (quadra e logradouro): _____

1. Ano de instalação da empresa em Laranjeiras: _____

Nome: _____

Atividade ou Ramo: _____

Localização (quadra e logradouro): _____

1. Ano de instalação da empresa em Laranjeiras: _____

³⁹ Esse dado foi coletado junto a estabelecimentos importantes nos respectivos ramos de atuação (filiais de grandes lojas, por exemplo).

Anexo 4

Fotos de Laranjeiras



Casa na Avenida Central: ainda preservando a arquitetura original, fluxos de carros e de pessoas, e lojas...



Formas recentes produzidas com intuito de se obter renda na Avenida Central...



Porção de uso residencial em Laranjeiras. Nota-se, em primeiro plano, casas com as características originais preservadas, enquanto ao fundo, observa-se casas transformadas (dois andares)...



Trecho de via perpendicular a Avenida Central. Expansão do uso do solo por atividades terciárias....