
ASPECTOS HISTÓRICO-ECONÔMICOS DO DESENVOLVIMENTO LOGÍSTICO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Ana Paula Corrêa Vitorino Fontes¹

RESUMO

O Estado do Espírito Santo, embora situado na região sudeste do Brasil considerada a área geoeconômica mais desenvolvida do país, não acompanhou o desenvolvimento da região. Tal situação de estagnação econômica e de isolamento físico perante os demais estados brasileiros perduraram até meados do século XIX, onde se iniciou a colonização europeia no Estado e o desenvolvimento da cultura cafeeira, sendo o café o produto principal da economia da região a partir da segunda metade do século XIX, a economia brasileira foi marcada por este produto agrícola. No que tange às transformações socioeconômicas da época, após os primeiros anos da expansão industrial capixaba, houve um reordenamento urbano, sendo que a região não possuía infraestrutura básica, constituindo este um dos principais motivos de grande desorganização social. O crescimento desordenado do Estado aliado à falta de planejamento é somado aos desafios constituídos no presente para o desenvolvimento de uma importante estrutura logística, com necessidade de conservação, melhorias e ampliações, possibilitando assim, maior eficiência dos recursos no setor do complexo logístico e atração de novos investimentos, níveis crescentes de eficiência, integração e acessibilidade.

Palavras chaves: Logística; Planejamento Urbano e Regional; e Desenvolvimento Urbano

¹ Administradora de empresas, especialista em logística e mobilidade urbana, mestre em ciências sociais pela pontifícia universidade católica de São Paulo. Doutoranda em ciências sociais - planejamento urbano e regional. Pontifícia Universidade de São Paulo. E-mail: anapvitorino@hotmail.com

Introdução

Não há como dissertar sobre a logística no Estado do Espírito Santo, sem antes realizar uma sucinta contextualização histórica econômica sobre o crescimento socioeconômico do Estado. O Estado do Espírito Santo, embora situado na região sudeste do Brasil considerada a área geoeconômica mais desenvolvida do país, não acompanhou o desenvolvimento da região. O Estado manteve a tendência de região subdesenvolvida, inserido de forma inexpressiva na região e invisível no mapa do Brasil. É importante destacar que,

O Estado capixaba, mesmo situado na região sudeste, ao lado de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas gerais, apresentava índices de desenvolvimento comparáveis aos estados considerados periféricos. Para conseguir melhores padrões de integração Espírito Santo/Brasil e usufruir da expansão e da modernização do capitalismo brasileiro, o Espírito Santo lançou as bases do processo de industrialização (SIQUEIRA, 2010: 54).

Tal situação de estagnação econômica e de isolamento físico perante os demais estados brasileiros perduraram até meados do século XIX, onde se iniciou a colonização europeia no Estado e o desenvolvimento da cultura cafeeira, sendo o café o produto principal da economia da região a partir da segunda metade do século XIX, a economia brasileira foi marcada por este produto agrícola. Foi ele o determinante da atividade econômica interna, comércio exterior e desenvolvimento comercial do Brasil (SIQUEIRA, 1995: 31).

Até a década de sessenta, com uma estrutura fundada nas bases da cafeicultura e uma população predominantemente inserida na área rural. Entretanto, em meados da década de sessenta com o declínio do setor cafeeiro, que culminou com a erradicação de áreas plantadas, provocando intenso êxodo rural atraindo a população rural para as áreas urbanas, conforme tabela 1, que apresenta a evolução da população rural e urbana no entre o período de 1940 a 1970 no Estado do Espírito Santo.

Tabela 1 - Evolução da população rural e urbana do Estado do Espírito Santo: 1940 – 1970

| Anos | População Total | População Rural | % | População Urbana | % |
|-------------|------------------------|------------------------|----------|-------------------------|----------|
| 1940 | 750.107 | 593.099 | 79,07 | 157.008 | 20,93 |
| 1950 | 861.562 | 666.627 | 77,37 | 194.935 | 22,63 |
| 1960 | 1.169.553 | 799.478 | 68,36 | 370.075 | 31,64 |
| 1970 | 1.599.333 | 877.417 | 54,86 | 721.916 | 45,14 |

Fonte: IBGE/DIPEQ/ES/SDDI – 2000 *apud* (MATTOS, 2008).

As atuais estruturas socioespaciais do Estado são consequências dos processos tardios de industrialização e urbanização que ocorreram a partir da década de 1970. É neste contexto, que se efetiva a grande mudança na economia capixaba, o declínio do setor cafeeiro e a reorientação da economia estadual, época que coincide com crescimento da economia brasileira, consolidando sua reestruturação econômica estimulada pela adoção de políticas de incentivos de uma inovadora forma de acumulação do capital que se instaurava no estado, a industrialização.

Os efeitos do fenômeno da urbanização no Espírito Santo, consequência da crise na agricultura cafeeira Capixaba, do êxodo rural e o incentivo à industrialização, resultou no movimento migratório campo-cidade, acelerando de forma expressiva o processo de expansão urbana, que teve como consequência um inchaço populacional na Grande Vitória conforme tabela 3.2, que apresenta a evolução da população rural e urbana no entre o período de 1940 a 2000 no Estado do Espírito Santo.

Tabela 2 - Evolução da população rural e urbana do Estado do Espírito Santo: 1940 – 2000

| Anos | População Total | População Rural | % | População Urbana | % |
|-------------|------------------------|------------------------|----------|-------------------------|----------|
| 1940 | 750.107 | 593.099 | 79,07 | 157.008 | 20,93 |

| | | | | | |
|------|-----------|---------|-------|-----------|-------|
| 1950 | 861.562 | 666.627 | 77,37 | 194.935 | 22,63 |
| 1960 | 1.169.553 | 799.478 | 68,36 | 370.075 | 31,64 |
| 1970 | 1.599.333 | 877.417 | 54,86 | 721.916 | 45,14 |
| 1980 | 2.023.340 | 729.962 | 36,08 | 1.293.378 | 63,92 |
| 1991 | 2.600.618 | 676.030 | 25,99 | 1.924.588 | 74,01 |
| 2000 | 3.097.232 | 634.183 | 20,48 | 2.463.049 | 79,52 |

Fonte: IBGE/DIPEQ/ES/SDDI – 2000 *apud* (MATTOS, 2008).

A intensificação dos fluxos migratórios destinados ao centro urbano do Estado propicia um aumento no número de pessoas que se fixavam na Grande Vitória em busca de novas oportunidades de emprego. A região, não possuía infraestrutura para suprir as necessidades da população que, em pouco tempo passou de 20%, em 1940 para 79.5 %, em 2000, conforme dados da tabela 2 Formando um número elevado de mão de obra pouco qualificada.

O fenômeno das migrações é um fator determinante para o crescimento urbano de uma região, conforme Castells, que destaca:

Mas, o fenômeno essencial que determina o crescimento urbano é o das migrações. A fuga para as cidades é, em geral, muito mais como o resultado de um push rural do que de um pull urbano quer dizer, muito mais como uma decomposição da sociedade rural do que como expressão do dinamismo da sociedade urbana. O problema é saber a razão pela qual, a partir da penetração de uma formação social por uma outra irrompe um movimento migratório, quando as possibilidades de emprego urbano são muito inferiores às dimensões da migração e as perspectivas de nível de renda são bem reduzidas (CASTELLS, 2000:35).

Com o declínio do setor cafeeiro, o Estado do Espírito Santo passa por uma mudança do padrão produtivo, um salto significativo da agricultura para a indústria. Passa-se de complexo cafeeiro para complexo industrial-exportador, impulsionados por incentivos fiscais. A economia capixaba passa a se integrar a lógica de expansão planejada da economia brasileira, que se consolida no Estado a partir de 1970.

O Espírito Santo passou a se estruturar por meio da industrialização calcada na implantação de grandes projetos, concentrada espacialmente em grandes

unidades industriais. “Essa é a fase de industrialização do Estado, que vem sendo conhecida como industrialização via “Grandes Projetos”, também denominados “Grandes Projetos de Impacto”² (SIQUEIRA, 2010:53).

O impulso econômico do setor secundário, ocorrido a partir implantação dos grandes projetos industriais como a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), com o complexo Portuário de Tubarão e Pelotizadoras, a Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST). Tais empreendimentos fortaleceram para a diversificação das atividades econômicas secundárias (siderúrgico, naval e paraquímico) e terciárias (turístico e portuário), assim como a alteração dos valores e condições sociais na região.

Esses projetos, que foi tão expressivo para o desenvolvimento do Espírito Santo, é bem argumentado por Siqueira, que diz:

Esses projetos industriais caracterizavam o setor industrial moderno, que despontou fortemente concentrado nos setores siderúrgico, paraquímico, turístico e portuário. Com a realização de empreendimentos econômicos de grande porte, o governo do estadual viabilizou a execução do processo de modernização capitalista do Espírito Santo. Antes, as atividades de industrialização e comercialização estavam diretamente ligadas ao café e deste dependiam. Não havia, numa economia baseada na pequena propriedade familiar, um “dinamismo capitalista”, no sentido de substituir a cultura do café por outras mais rentáveis, como acontecia em outros estados brasileiros (SIQUEIRA, 2010:53).

No que tange às transformações socioeconômicas da época, após os primeiros anos da expansão industrial capixaba, houve um reordenamento urbano, sendo que a região não possuía infraestrutura básica, constituindo este um dos principais motivos de grande desorganização social. Somando a isso, as

² Os “Grandes Projetos” foram agrupados em cinco complexos, sendo três do setor secundário (siderúrgico, naval e paraquímico) e dois do setor terciário (turístico e portuário). Para maiores informações sobre esses complexos indica-se a leitura de Siqueira (2010), que aponta onde eles estão localizados e quais suas linhas de produção.

mudanças de aspecto socioeconômico favoreceram a evolução da precariedade urbana e empobrecimento da qualidade de vida na Grande Vitória³.

Considerando a mão de obra contratada para primeira fase de construção dos Grandes Projetos, tratava-se de operários que vieram do interior e com baixa qualificação, sendo aproveitado somente para fase inicial dos projetos.

Na primeira fase, o aproveitamento dessa mão de obra foi amplo. Entretanto, a demanda por pessoal na fase de operação foi, pelo menos, cinquenta por cento inferior às etapas de construção civil, priorizando a mão de obra especializada (SIQUEIRA, 2010: 87).

Tais trabalhadores, sem perspectiva de crescimento e sem condições para retornarem às suas localidades de origem, passaram a ocupar as encostas nos morros, áreas alagadas, manguezais e outros locais desprovidos de infraestrutura urbana. Nesse contexto, que se agravaram os problemas sociais da Grande Vitória, diante de uma massa de trabalhadores marginalizados, fora do mercado de trabalho e sem condições mínimas de qualidade de vida.

A implantação dos grandes empreendimentos no Estado teve amplo rebatimento no espaço urbano. O adensamento populacional provocados por esses empreendimentos somados à migração levou ao aumento da população. Os representantes públicos concentrados com os aspectos macroeconômicos ou talvez por descaso, não perceberam a intensidade da transformação que a região então passaria. De forma direta, essas transformações determinaram o processo de metropolização regional, implicando expressivas mudanças dos perfis econômicos e sociais da região.

A falta de políticas públicas adequadas e infraestrutura para atender aos novos moradores, principalmente os de menor poder aquisitivo, gerou a ocupação da região de forma intensa e desordenada. O crescimento desordenado, fruto desenvolvimento econômico trouxe várias consequências com o estrangulamento do sistema viário. Dessa maneira, a Grande Vitória se consolidou.

³ A região metropolitana da grande Vitória (RMGV) é composta por pelos municípios Cariacica, Fundão, Guarapari, Serra, Viana, Vitoria e Vila Velha. Com exceção de Fundão e Guarapari, os demais municípios da RMGV formam a Aglomeração da Grande Vitória, que se caracteriza como uma típica conurbação.

Desenvolvimento Temático - Potencial logístico do estado do Espírito Santo

O Estado do Espírito Santo possui uma área de 46.184 Km² compreendida por 78 municípios e uma população de 3.512.672 habitantes. Vitória, sua capital, é considerada uma das menores capitais do Brasil em extensão territorial com uma área de 105 Km² e uma população de 325.453 habitantes (IBGE, 2010).



Figura 1. Posição geográfica do Espírito Santo.

Fonte: (IJSN, 2011).

O estado integra conjuntamente com os estados de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro o centro de desenvolvimento da Região Sudeste. O relevo do Estado é composto por duas unidades morfológicas: O litoral e o planalto ou região serrana. O litoral estende-se por cerca de 430 km de recursos naturais. Sua localização geográfica privilegiada permite o acesso à região mais desenvolvida do país, num raio de 1000 km a partir de Vitória. Conforme apresentado na figura 3.2.



Figura 2. Localização privilegiada do Espírito Santo.
 Fonte: (CODESA, 2010).

A Região de influência do Espírito Santo engloba aproximadamente 2/3 de todo o PIB brasileiro.

Em recente pesquisa realizada pelo IJSN, sobre o mapeamento das áreas periurbanas do Espírito Santo, identifica-se que a RMGV possui uma área total de aproximadamente de 2.316,49 km², com uma área urbana oficial de 672,57 Km². No entanto, sua área efetivamente urbanizada é de 299,97 km², apesar de corresponder a apenas 13% da área total da região metropolitana, esta área representa 55% da área urbanizada total do Estado.

Dentre os municípios da RMGV, o município de Vitória apresenta uma área total de 93,38 km², enquanto sua área urbanizada é de 52,36 km². Este é o município proporcionalmente mais urbanizado do Estado, com 56,06% de sua área total, efetivamente urbanizada. As áreas do município não urbanizadas trata-se de

áreas de massa d'água, áreas de mangues ou de preservação ambiental. Isso significa que a cidade não tem mais condições de se expandir e o município de Vitória encontra-se com seu espaço urbano praticamente ocupado. (IJSN, 2010)

Durante os anos de 1970 e 1980, o crescimento econômico da RMGV se deu a partir desses projetos industriais, que já haviam consolidado no início dos anos 90, aliados à concentração populacional, a posição geográfica, a infraestrutura logística e portuária, os programas de incentivos governamentais, formou um perfil industrial-exportador para o Estado. Esta última década do século XX foi marcada pelo forte crescimento das atividades voltadas para o comércio exterior, o que também favoreceu a concentração de investimentos na RMGV, como no caso das Estações Aduaneiras (EADIs), os atuais Portos Secos do Estado, e outras atividades correlatas.

Sobre a questão logística do Estado, o ex-governador Paulo Hartung, declara:

O desenvolvimento sustentável do Espírito Santo requer nos próximos anos um sistema de transporte e serviços logísticos de elevada qualidade e alto grau de mobilidade, acessibilidade e conectividade. As características do território capixaba, próximo a jazidas minerais e a grandes centros de produção e consumo, com privilegiada faixa litorânea, favorecem o desenvolvimento, no Estado, de atividades empresariais relacionadas com o comércio internacional e nacional (Hartung, 2010).

Segue, abaixo, o mapa logístico do Estado do Espírito Santo, destacando os terminais de integração do transporte coletivo, linhas de ônibus troncais, principais rodovias, ferrovias, aeroporto, centros industriais, portos e portos secos. Fundamentais para o desenvolvimento do estado.



Figura 3. Mapa Logístico do Espírito Santo.
 Fonte: (IJSN, 2011).

O Espírito Santo possui o maior complexo portuário da América Latina em extensão. O Estado movimenta mais de 25% de toda carga nacional. Para o Estado, O sistema portuário propicia uma expectativa de crescimento econômico. Atualmente os sete portos empregam diretamente cerca de 2000 pessoas, isso desconsiderando a enorme cadeia produtiva logística envolvida nas operações portuárias.

Os principais produtos operados pelos portos do Estado são, principalmente, produtos siderúrgicos, minério de ferro, café, celulose, mármore, granito, veículos automotores, entre outros.

A expansão econômica do Espírito Santo nos últimos anos é inegável, as estatísticas provam que o Estado vem crescendo acima da média nacional, com um dos maiores índices de crescimento do País, com uma logística privilegiada devida a sua localização estratégica e o maior complexo portuário do Brasil.

Entretanto, o Estado se depara com gargalos em infraestrutura logística que impedem o desenvolvimento dos componentes aeroviário, rodoviário, ferroviário, marítimo, portuário, dutoviário e de toda cadeia logística e socioeconômica envolvida.

Conclusão

O crescimento desordenado do Estado aliado à falta de planejamento é somado aos desafios constituídos no presente para o desenvolvimento de uma importante estrutura logística, com necessidade de conservação, melhorias e ampliações, possibilitando assim, maior eficiência dos recursos no setor do complexo logístico e atração de novos investimentos, níveis crescentes de eficiência, integração e acessibilidade.

O desenvolvimento do Estado do Espírito Santo influi diretamente na mobilidade urbana, onde existe a necessidade da segregação dos fluxos de cargas na circulação urbana, para que os grandes empreendimentos logísticos tenham sua inserção urbana implementada sem acarretar impactos nocivos à qualidade de vida da região onde se inserem.

Referências Bibliográficas

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

CODESA. **Companhia Docas do Espírito Santo**. Disponível em:
<<http://www.portodevitoria.com.br/site/OPorto/GaleriadeFotos/tabid/66/.aspx>> .
Acesso em 14 Fev. 2011.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Disponível em:
<http://www.censo2010.ibge.gov.br/primeiros_dados_divulgados/index.php?uf=32> Acesso em: 24 Mar. 2011.

IJSN. **Instituto Jones Santos Neves**. Disponível em:
<http://www.ijsn.es.gov.br/index.php?option=com_wrapper&view=wrapper&Itemid=186> Acesso em: 14 Abr. 2011.

FONTES, A.P.C.V. (2012). **Logística e Mobilidade Urbana: Uma abordagem sobre a qualidade de vida da população da Cidade de Vitória-ES**. Dissertação de mestrado. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo: SP

MATTOS, ROSSANA. **Desigualdade sócio-espacial e violência urbana: a Região Metropolitana na Grande Vitória**. Tese (Doutorado em Ciências Sociais – Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2008.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA. **História de Vitória**. Disponível em:
<<http://www.vitoria.es.gov.br/turismo.php?pagina=historiadevitoria>> Acesso em: 30 de out. 2011.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA. **Ocupação de Vitória**. Disponível em:
<http://www.vitoria.es.gov.br/arquivos/20110511_agendavix_ocupacao_diag.pdf>
Acesso em: 25 de out. 2011.

PROJETO ESPÍRITO SANTO 2025. **Plano de Desenvolvimento do Espírito Santo 2025.**
Disponível em: <<http://www.espiritosanto2025.com.br/>> Acesso em: 25 nov. 2011.

SIQUEIRA, M. P. S. **Industrialização e Empobrecimento Urbano:** o caso da Grande Vitória, 1950- 1980. Vitória: EDUFES, 2010.

SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró. **O Desenvolvimento do Porto de Vitória: 1870-1940.** Vitória: FCAA/UFES/CODESA, 1995.

ⁱ Artigo Publicado em 12/11/2019 – *Revista Acadêmica Online*. V.V N.29 Edição (nov/dez) 2019

