

Região metropolitana da Grande Vitória, RMGV: Passagem de fluxos da globalização

Dra. Clara Luiza Miranda – UFES

Na globalização emerge uma economia de fluxos em que os sistemas de transporte e as infra-estruturas não funcionam apenas como vias de ligação entre mercados produtores e consumidores, a circulação faz parte do processo produtivo industrial e de agregação de valor às mercadorias. A expansão da produção além do chão fabril abre uma nova fase do capitalismo denominada produção flexível. A fábrica cede lugar à empresa voltada ao mercado, que engloba o planeta inteiro através das novas tecnologias de informação e comunicação.

A localização geográfica sofre a concorrência da logística, que requer inúmeras redes, de diferente natureza tecnológica, superpostas nos mesmos territórios. As cidades como pontos circuitos sociais, estruturais e infra-estruturais, neste quadro, configuram-se como “sistema de contato e interface” da produção flexível mundial (LABTEC, 1999).

A condição territorial descentrada e fragmentada contemporânea, que abarca a urbanização difusa do campo, abala o sentido da distinção entre centro e periferia, que passa a estar inserida na produção.

De acordo com Pierre Veltz (1996), na produção flexível, há uma defasagem entre locais que influem nas comutações globais, configurando as chamadas cidades mundiais, e locais que atuam como campos de operação¹, que são moldados por influências sócio-econômicas desterritorializadas, através da subordinação a dados e determinações de processos produtivos e culturais desvinculados das particularidades sociais e geográficas locais.

Entre as cidades mundiais e os territórios das operações há os intermédios formados pelas cidades de passagem² (e as cidades pontes). Estas cidades forjam dispositivos que interligam

¹ Locais que atuam como campos operacionais na cadeia produtiva de *commodities*, como minério de ferro, grãos, farelos, madeira etc; distinguindo-se efetivamente das cidades mundiais que coordenam a produção flexível e atuam no circuito da produção que agrega alta tecnologia, inovação e capacitação.

² Cidade de Passagem é um termo de Grant e Nijman, que se refere ao papel das cidades portuárias no contexto da globalização. Há também a denominação de cidades pontes para aquelas que funcionam como entreposto entre

em rede os vários sistemas ou partes de sistema infra-estruturais, favorecendo os enlaces globais-locais e a difusão das operações produtivas, comerciais e comunicacionais mundiais.

As cidades, conectadas às redes mundiais, constituem-se pontes de intermediação e da demanda crescente de relações entre o global e as localidades. Os locais são “eleitos” em virtude de sua posição como fator na organização e estruturação de fluxos globais e também por sua capacidade de aprendizado e de adaptação e às demandas dos mercados. A divisão internacional de trabalho assimila as especificidades locais, que podem incluir ou excluir as cidades pequenas ou médias.

Para as cidades portuárias de países em desenvolvimento, a fase global é crucial. Na produção flexível, a proeminência da circulação converte os portos em promotores da integração de transportes e de cadeias logísticas complexas³. Porém, a propagação de efeitos positivos no desenvolvimento regional depende de opções estratégicas das cidades portuárias.

O modelo contemporâneo que enfatiza a relação cidade-porto funciona no contexto de uma relação de complementaridade infra-estrutural regional, articulado pelo planejamento territorial integrado. Trata-se do ressurgimento das praças de comércio marítimo mediante a reintegração do porto ao tecido urbano. A integração entre porto e a cidade ultrapassa a funcionalidade estrita das instalações portuárias, por causa da convergência de múltiplos fluxos e fixos, que reterritorializa os sistemas produtivos, superpondo indústria, comércio e serviços. A estruturação, a captura, a geração e a valorização de fluxos é feita pela cidade, pois esta programação não pode ser pensada pelos determinantes infra-estruturais (LABTEC, 1999).

As praças portuárias desenvolvem novas competências econômicas, por sua função de passagem, capturando tanto fluxos materiais quanto fluxos de informação. Por isso, assumem uma posição privilegiada de interface entre mercados regionais e o mundo dos fluxos.

espaços geo-econômicos globais e espaços geo-políticos regionais. O estado de Minas Gerais constitui-se uma ponte, uma plataforma de interconexão da malha de transportes do País para o centro-oeste e norte.

³ A navegação e os portos manipulam 90% das cargas mundiais, no Brasil, cerca de 97% da movimentação física do comércio exterior do país passa pelo modal portuário. Mas, a América do Sul deverá levar mais de 30 anos para alcançar a movimentação da Ásia nos anos 2000. O Porto de Hong Kong movimentava mais de 10 vezes o volume do Porto de Santos, maior porto brasileiro (receita).

O complexo portuário do Estado do Espírito Santo transporta o maior volume de mercadorias do país, conferindo ao estado a maior abertura da economia para o exterior. Esta situação reforça a função de dispositivo de comércio exterior da Região Metropolitana da Grande Vitória⁴ - RMGV, cuja área de influência nacional abrange o Sudeste, Sul da Bahia e Centro-Oeste.

A Grande Vitória é uma região de passagem de um complexo portuário que opera com seis portos para navegação oceânica e de cabotagem, articulados pela malha rodoviária e ferroviária Vitória-Minas e Centro-Leste - interligado a diversos campos de operações, cidades médias corporativas, cidades pontes, cidades mundiais, plataformas e corredores logísticos, alguns lugares vivendo predominantemente momentos de reterritorialização, outros de desterritorialização. Lugares que são transpassados pela torrente dos fluxos da globalização, sua aceleração, sua arquitetura assimétrica das riquezas.

A conjugação simultânea destes lugares através das redes mundiais tem conexão com os caminhos da mineração, da siderurgia, dos grãos e da logística de cargas gerais, constituindo coordenadas de pontos e posições localizáveis: o quadrilátero ferrífero, o cerrado, o Vale do Aço, o complexo portuário-logístico da RMGV e os portos de destino ou redistribuição das mercadorias.

Neste sistema de produção e circulação de *commodities*, a disposição espacial flexível de coordenadas, mantém-se mensurável e localizável: mina-ferrovia-usina-porto. Contudo, a noção de distância é submetida pela estratégia de coordenação, as manobras da logística⁵, através da quais se pode dominar a matéria fluxo onde quer que se esteja. O controle dos fluxos prevalece sobre o lugar fixo.

⁴ A Região Metropolitana da Grande Vitória é formada pelos municípios de Cariacica, Fundão, Guarapari, Serra, Viana, Vila Velha e Vitória, ocupa uma área total de 2.286,54 km², cerca de 5% da área total do Estado do Espírito Santo. É a principal aglomeração estadual de desenvolvimento urbano e industrial, concentrando uma população de 1.438.596 habitantes, cerca de 46 % da população total do estado, de acordo com o Censo 2000/IBGE.

⁵ Nos anos 1970, a CVRD, para atenuar a distância geográfica entre as minas e portos de destino, concebeu a estratégia de aceleração dos transportes de matérias-primas denominada distância econômica. Espaço entre origem e destino de menor custo mediante a ampliação do tamanho dos navios. Isto foi uma contribuição ao avanço da logística mundial na compressão espaço-tempo.

A organização espacial resultante das redes da produção flexível põe em questão as estruturas funcionalistas e a relação hierárquica entre pólos e hinterlândias. As localidades, onde se dispõem elos, as conexões e os nós das redes mundiais, estão articuladas às cadeias de produção nos pontos de concentração, de distribuição e nos circuitos de informação. No esquema de topologias de rede com pólos concentradores e locais servidores (*hubs* e *spokes*) formam-se interstícios (espaços residuais), que operam em negativo entre arquipélagos infra-estruturais intermitentes. Estes locais possuem menor densidade de interconexão nas redes mundiais e estão sujeitos a uma posição instável nas redes e mesmo, a eliminação como registro em um mercado competitivo.

A característica da globalização não é a bipolaridade entre mundo e local. Pois, a factível ubiqüidade de todas as localidades, de toda a matéria do globo produz o hiperterritório, onde os pontos de apoio são cada vez menos geoestratégicos. De modo que, um mapa global não pode ser reduzido a uma topografia de pontos circuitos, mesmo que interligados por malhas. Na economia de fluxos, as dinâmicas de recursos e fornecimentos não têm limites geográficos. O sistema de produção-circulação se compõe de fluxos simultâneos e difusos, de modo que o princípio organizador do movimento prevalece sobre o de ancoragem.

Os fatores de diferenciação entre as cidades conectadas às redes mundiais são o seu modo de articulação e a sua capacidade de conexão. Os campos de operação rotineira apresentam baixa densidade sócio-técnica, enquanto os pólos de comutações de redes sociais, técnicas, financeiras, culturais, possuem densa interconexão.

Esta interconectividade, baseada em os recursos intensivos de informação e conhecimento, é chamada de *hinterworld* e constitui-se de relações desterritorializadas, criadas pelas firmas de serviços globais. Os recursos das hinterlândias no sentido físico não importam. Estas desempenham um papel cada vez mais subordinado neste contexto.

As cidades mundiais tendem formar arquipélagos de relações sociais e técnicas intensivas, que agregam valor e competências. Igualmente, a territorialização de amplas redes de redes através de cooperações entre cidades estimula a regionalização⁶.

A emergência de amplos interstícios entre os lugares de alta conectividade decorre da verticalização do escoamento dos fluxos, o desaparecimento dos contatos de travessia e de capilaridades, que provoca um efeito túnel, consolidando o vazio econômico e urbano, que é explicitado pela indefinição de usos e de significados espaciais.

Minas Gerais e Espírito Santo, no processo de produção flexível, colocam-se como opções para a transferência das indústrias sujas e intensivas no uso de recursos naturais. A Região metropolitana de Belo Horizonte, o Quadrilátero Ferrífero, o Vale do Aço e o Vale do Rio Doce acumulam um intenso processo de industrialização ligado à siderurgia, ao setor mecânico, de celulose, de energia e de transportes.

Um paralelo sobre a conjugação corporações e cidades pode ser delineado entre a RMGV (CST, CVRD) e o Vale do Aço, que abarca o conjunto urbano que se desenvolve com a implantação das siderúrgicas da ACESITA e da USIMINAS, correspondendo aos municípios de Timóteo, Coronel Fabriciano e Ipatinga, muito dependentes economicamente deste nexo corporativo, encontrando-se em processo de estagnação demográfica⁷. Sua configuração social, urbana e ambiental é comandada pela lógica da produção industrial - a monocultura do eucalipto e o domínio da planta fabril na cidade. A dinâmica provocada pela mineração e siderurgia na RMGV diverge da que ocorre no Vale do Aço.

A ubiqüidade global é experimentada não só pelas empresas da mineração, da siderurgia e dos grãos, mas também pelos dispositivos envolvidos com o comércio exterior, que fazem os elos para os arranjos produtivos locais (rochas, móveis, café, confecções) com o mercado internacional. O setor do comércio exterior da RMGV tem demonstrado grande capacidade de

⁶ Os exemplos são os arranjos produtivos em rede do Norte da Itália e as placas logísticas coordenadas pelas cidades portuárias da Bélgica, da Holanda e da Alemanha.

⁷ Timóteo, Ipatinga e Coronel Fabriciano são regiões de grande emigração e baixa imigração, enquanto Serra e Vila Velha, na RMGV, são regiões de grande atração migratória.

conexão em suas transações. Não obstante, permanece uma percepção local fragmentada do processo global, captada pelas grandes firmas. O corporativismo nominalista condiciona os nexos, as articulações e as conexões privilegiadas na acessibilidade ao global.

Há uma distinção entre capacidade de conexão (propagação, informação) e a conjugação de fluxos (acumulação, reterritorialização). A acumulação tende a ser realizada o fluxo mais desterritorializado, ou seja, pelas megacorporações. A produção é flexível, a acumulação não.

A noção de cidade portuária de passagem refere-se não apenas trânsito de pessoas e mercadorias, mas ao lugar de intercâmbio. Menciona-se o termo passagem como zona de liminaridade⁸, que contribui na territorialização do ponto circuito urbano e comercial.

O aglomerado estrutural da urbe da RMGV, da instalação produtiva e infra-estrutural, como dispositivo de comércio exterior, exerce um papel ambíguo de ser ao mesmo tempo um elo logístico desterritorializador, que serve principalmente a interesses de empresas multinacionais, e um elo de articulação entre a economia regional e o mercado global. Prevalece a função de passagem da RMGV, mais no sentido de “correlato da estrada” do que no sentido de “ponto circuito”. São muito consistentes os corredores verticais, ainda é preciso forjar capilaridades e transversalidades, territorializar fluxos comunicacionais incluindo a hinterlândia.

A Grande Vitória certamente é mais que um campo de operações rotineiras, entretanto, não é ainda um espaço da acumulação flexível. As sedes de firmas que tem instalações operacionais (sujas) no estado estão localizadas no Rio de Janeiro (CVRD, ARACRUZ CELULOSE, PETROBRÁS) e negociam suas ações em São Paulo, em Nova York, Londres e Tóquio.

A produção flexível se insere na Grande Vitória sobre a estrutura funcionalista moderna ou sobre os vazios urbanos. Entre os portos de Tubarão, de Vitória e os portos secos (estações aduaneiras), configura-se um arco metropolitano, uma plataforma logística. Territorialidade vinculada à lógica econômica das exportações e das grandes empresas multinacionais.

⁸ Liminar (em latim, transição), segundo Rico Lie, são zonas potencialmente livres e experimentais da cultura.

O arco metropolitano é um espaço novo pelo tipo de atividade que desempenha, porém, não imprime uma formação cultural bem definida na paisagem urbana. A dinâmica produtiva flexível não se concretiza na cidade. É também, muito discreta a implantação urbana de serviços e negócios de alcance global que tem privilegiado o município Vitória. Tanto as zonas de atividade logística intensa do Arco Metropolitano, quanto os virtuais centros de negócios, mostram-se inacabados e improvisados. De modo que a grande usina e o porto industrial⁹ continuam dominando a paisagem em escala, em composição, mantendo-se na disputa de espaço com a expansão e a circulação sócio-urbana.

A informalidade da produção flexível manifesta sua relação desvinculada e fluída com o local. Mesmo assim, a RMGV se depara com vários dispositivos de contato cultural, territorialidades liminares e liminóides¹⁰, o Arco Metropolitano e o enraizamento da cadeia de serviços de comércio exterior¹¹ são expressões da correspondência entre o global e o local.

A capacidade de conexão da RMGV coloca-se no contraponto às forças desterritorializantes, por meio de mecanismos de reação local possibilitados pela cidade e pelo comércio. Esta potencialidade contrapõe-se à situação de corredor vertical, que coexiste com a cidade portuária. Há uma certa inércia no modelo industrial-exportador, cuja faculdade de conjugação corporativa com o local tende a reforçar a autonomia das cidades em relação ao entorno imediato. Isso resulta em polarização dos arranjos e sistemas produtivos na RMGV e pouca irrigação produtiva e cultural para a sua hinterlândia.

Conclui-se ressaltando a importância de conhecer as formas de territorialização da produção flexível, as diferenças entre os processos que ocorrem nas cidades mundiais e nas cidades em

⁹ São portos industriais os de Tubarão, da CVRD, e de Praia Mole, da CST, USIMINAS, AÇOMINAS, o Porto de Vitória e seus terminais são urbanos.

¹⁰ Segundo Rico Lie, na liminaridade, locais de passagem, se colocam à prova novos repertórios e modos de atuar; liminóides são espaços de negociação cultural, contato local-global (sujeitos à alienação), pontos de encontro de viagem não de residência.

¹¹ O Sindicato do Comércio de Importação e Exportação do Espírito Santo catalogou uma cadeia de serviços com 306 empresas e 23 elos ou segmentos (2003).

desenvolvimento, que requer a investigação do processo de regionalização da globalização, para enfrentar seus desafios ambientais e territorializar os seus efeitos positivos.

Se a cidade na globalização é o lugar do cadenciamento dos fluxos, é imprescindível a retomada, por parte da RMGV, da definição da circulação de passagem, manifestando a consciência do papel de contraponto da cidade portuária ao efeito desterritorializador industrial-exportador dominante. Pode-se afirmar que a cidade portuária (atuante) pode potencializar a mobilização produtiva regional, através da experiência empírica de relações urbanas reticulares, baseadas em princípios interurbanos de complementaridades funcionais. Isso requer a superação das referências da urbanística moderna ou do reformismo urbano de anos precedentes, e a substituição do planejamento linear pelos agenciamentos cíclicos. Enfim, trata-se da oposição ao arquipélago mundial vertical pela arquipelização molecular horizontal.

Bibliografia

COCCO, Giuseppe & SILVA, Gerado (orgs.). Cidades e Portos, os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 1999.

DELEUZE, Gilles & GUATARRI, Felix. *Mil Platôs. Capitalismo e Esquizofrenia*. Vol 5. Rio de Janeiro: Ed. 34, 2002.

GRANT, R. & NIJMAN, J. Globalization and the Corporate Geography of Cities in the less-developed world. *Annals of the Association of American Geographers*, 92 (2), 2002, 320-340.

LABTEC. *O Porto de Sepetiba. Cenários, impactos e perspectivas. Relatório global*. Rio de Janeiro: LABTeC: CFCH: UFRJ, 1999.

LIE, Rico. Espacios de comunicación intercultural. 23ª. *Conferencia AIECS*, Barcelona, 2002.

TAYLOR, P. & Walker D.R.. Urban Hinterworlds Revisited. *Geography*, 89(2), (2004), 145-151.

VELTZ, Pierre. *Mondialisation, Villes et Territoires, L'Économie D'Archipel*. Paris: PUF, 2000.

<http://www.mges-brasil.org/>