



CINCCI

IV Colóquio Internacional

sobre o comércio e cidade: uma relação de origem

Uberlândia, 26 a 28 de março de 2013

Cidade de Colatina, ES: a resiliência de uma cidade entreposto

City of Colatina, ES: the resiliency of a "warehouse city"

ALBANI, Vivian; Mestre; Instituto Federal do Espírito Santo; Colatina (IFES)
vivianabani@hotmail.com

MIRANDA, Clara Luiza; Doutora; Universidade Federal do Espírito Santo (UFES)
claravix@hotmail.com

Resumo

O arranjo estrutural e espacial em rede de localidades centrais não é de ordem meramente econômica e política, é também de ordem histórica, Colatina se constitui em exemplo desta asserção. A cidade se situa no noroeste do estado do Espírito Santo, no Vale do Rio Doce, e tem sustentado sua centralidade em relação à região de entorno, mediante convergência de infraestrutura rodoferroviária e estabelecendo-se como um duradouro entreposto comercial e de serviços. Esta centralidade resiste como polo regional entre ciclos econômicos intermitentes e reações da economia endógena; intercalado perdas de território e de população. Inclusive o desenvolvimento do município ocorre à margem dos processos econômicos estaduais e globais dominantes. Verifica-se em Colatina um processo de construção da vida urbana em que o relacional se sobrepõe ao funcional; o endógeno subsiste ao global. A persistência de sua centralidade constitui-se uma trajetória urbana singular.

Palavras-chave: Centro regional. Colatina. Comércio e serviços.

Abstract

The structural arrangement and spatial network in central locations is not purely economic, and political, it is also historical. The city of Colatina is an example of this assertion. The city is located in the northwestern state of Espírito Santo, in the Rio Doce Valley, Brazil and has maintained its centrality in relation to the surrounding region, through convergence of road and railway infrastructure and establishing itself as a sustainable commercial warehouse and services. This centrality remains as a regional center between intermittent cycles and reactions of endogenous economy. The economic development of Colatina occurs outside the state and the global dominating economic processes. There is a process in Colatina construction of urban life in which the relational overlaps the functional; the endogenous subsists to global. The persistence of Colatina's centrality constitutes a unique urban history.

Keywords: Regional Center. Colatina. Trade and Services.



CINCCI

IV Colóquio Internacional

sobre o comércio e cidade: uma relação de origem

Uberlândia, 26 a 28 de março de 2013



1 Introdução

Menos do uma ordem histórica sustentando a centralidade regional de Colatina, a ideia é que esta se constitui no cômputo de múltiplas trajetórias históricas no contexto geográfico regional, nacional e internacional. O termo trajetória enfatiza o processo de mudança em um fenômeno. Trata-se de reconhecer a heterogeneidade e a multiplicidade por meio de consideração de espacialidades e de relações outras se comparadas às espacialidades hegemônicas de cada período (MASSEY, 2009). O termo trajetória é aproximado ao conceito de hecceidade de Gilles Deleuze (2003) posto como “individualidade de uma jornada, de uma estação, de uma vida”.

Neste artigo, Colatina é situada no quadro das chamadas “brechas espaciais” (SERPA, 2011, p. 102), a fim de reconhecer a coexistência de diferentes modos de urbanidade e de desenvolvimento urbano com trajetórias históricas próprias, conectadas com processos mundiais de modos conjunturais cambiantes. Neste artigo, designam-se trajetórias de uma resistência, a da centralidade regional da cidade de Colatina.

O centro urbano de Colatina, paulatinamente, entre os anos de 1930 e de 1960, de centro de cidade tradicional e espaço de comando de oligarquias rurais, ligadas à economia agroexportadora de café, se converte em centro de cidade mercantil (conceitos de LEFEBVRE apud MONTE-MÓR, 2004). Passa a atender à noção de lugar da concentração urbana do mercado, que reúne grande parte da força de trabalho, meios de produção e consumidores.

A cidade enfrenta desdobramentos de uma crise produtiva do café, esteio de sua economia, a partir os anos de 1960. Com a reestruturação produtiva do capitalismo contemporâneo, desde os anos 2000, fica deslocada dos processos econômicos hegemônicos. Subsequentemente consegue manter sua posição de entreposto, que significa cidade de grande movimento comercial. Para compreender a trajetória da centralidade de Colatina diante desses eventos, investiga-se como a cidade a conquistou e a mantém. Igualmente se analisa qual o papel do centro principal, que concentra grande parte do comércio e serviços da cidade e da região.

2 Trajetória da Cidade de Colatina

Localizada na região noroeste do estado do Espírito Santo – ES, no Vale do Rio Doce, Colatina foi colonizada no fim do século XIX por imigrantes alemães, poloneses e italianos e por imigrantes vindos da região serrana central do ES e da porção do Vale do Rio Doce de Minas Gerais. Foi transformada em cidade em 1921. A sua ocupação teve início com a busca de novas terras produtivas, de solos não cultivados, no norte do ES, devido rápida exaustão do solo pelo manejo equivocado da cultura do café no sul (CAMPOS JÚNIOR, 2004). Colatina tornou-se uma referência da colonização das terras no norte do estado. E assumiu a posição de agenciadora de terras e de negociação de grande parte do escoamento da produção de madeira e café da região.

O desenvolvimento da cidade foi impulsionado pela implantação da ferrovia Vitória-Minas em 1906 e pela construção da ponte sobre o Rio Doce em 1928. O rio deixa de ser obstáculo para interiorização estadual. Com a instalação da ponte, Colatina confluía todo o acesso ao norte e noroeste do estado. Essa situação designa seu caráter de cidade entreposto comercial no contexto regional.

O município tornou-se grande produtor de café e durante a crise que incide sobre essa produção na década de 1960, manteve suas atividades econômicas com uma pequena industrialização, com a pecuária e com o fortalecimento do comércio e serviços. A área central principal tem aumento populacional, após a crise de 1960. Ao contrário do município que não teve incremento populacional considerável desde a década de 1950. Esse fato ocorreu devido à emigração e ao desmembramento do território para criação de novos municípios.

Apesar da perda de população, de território e da evasão fiscal a partir das emancipações políticas, Colatina sustenta fortes relações econômicas com os novos municípios e se mantém como polo coordenador dessas relações. A maior perda territorial do município ocorre no contexto da intensa criação de municípios no Brasil, como parte de um processo mais geral de descentralização política, institucional, fiscal suscitada com a constituição de 1988.

Em torno da estação ferroviária, a vida urbana local prosperava até que nos anos de 1970 passa a constituir-se num ponto de desaceleração dos fluxos produtivos e em “gargalo logístico”. Com a mudança de paradigma dos transportes na globalização, a ferrovia é deslocada dos processos produtivos locais endógenos, visando à aceleração do transporte em proveito da circulação material e de fluxos imateriais globais. Em consequência disso, há a retirada da estação ferroviária do centro urbano de Colatina, o que causa prejuízo à economia do município.

No entanto, pouco tempo depois, Colatina recria mecanismos de reação e de reposicionamento entre as principais regiões do estado, promovendo a criação de uma zona industrial e de um terminal de cargas intermodal, visando participar com efetividade do comércio exterior, forte no ES, estado brasileiro que apresenta o maior grau de abertura da sua economia para o exterior (computando exportação e importação). Colatina arregimenta a prerrogativa de porto interior devido à confluência de infraestrutura rodoferroviária. Atualmente, o município é cortado pelas rodovias ES-080 e BR-259 e pela ferrovia Vitória-Minas (Figura 1).

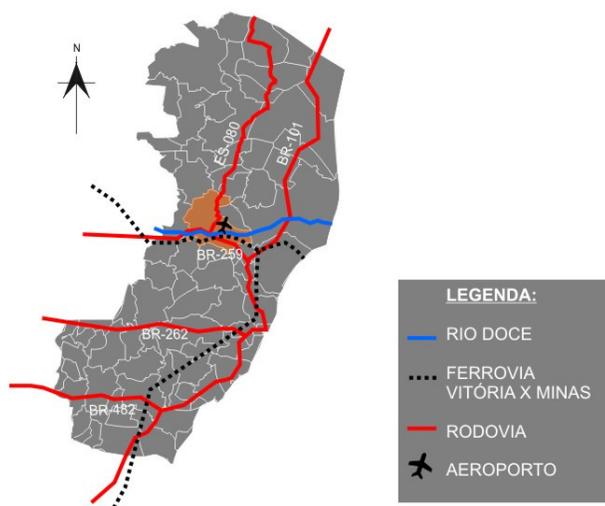


Figura 1 - Infraestrutura de transporte estadual com destaque para a cidade de Colatina. Fonte: Prefeitura Municipal de Colatina (PMC). Alterado pro Vivian Albani.

A presença da ferrovia “verticalizada” em Colatina configura a territorialidade de corredor para *commodities* (soja, celulose, minério de ferro e aço). Por outro lado, a confluência de infraestrutura, além da articulação de outros dispositivos e

agenciamentos, conforma-a como cidade de passagem para produção de insumos (rochas ornamentais, eucalipto e café). Além disso, é centro regional de comércio, de serviços e da indústria de vestuário.

Colatina na posição de mero corredor que abriga infraestruturas que ligam minas, usinas siderúrgicas, fábricas de celulose, plantações de eucalipto aos portos situados na Região Metropolitana da Grande Vitória - RMGV, não participa desses processos que são dominantes na economia estadual. O município mal pode ser caracterizado como território das operações rotineiras processadora de *commodities*. Colatina também não participa do espaço do ES, que está situado ao longo do litoral, de consolidação do sistema produtivo minero siderúrgicos e paraquímicos. O município, entretanto, participa das perspectivas de diversificação produtiva de APLs (Arranjos Produtivos Locais), da agricultura, de rochas e de confecções.

Colatina pode ser considerada uma cidade de passagem (gateway) para territórios adjacentes, termo proposto por Grant e Nijman (2002). Pois tira proveito de sua posição estratégica em relação aos fluxos de produção e de consumo provenientes de municípios do norte do ES e leste de Minas Gerais. O município mantém-se grande produtor de café e comercializa grande parte da produção de municípios vizinhos. O terminal de cargas supracitado integra os modais ferroviário e rodoviário, dando suporte à produção de rochas ornamentais, constituído como um APL, e eucalipto dos municípios e regiões contíguos (ligado ao sistema de produção de celulose da Fíbria).

Uma cidade de passagem é um intermédio entre as fontes dos recursos e os locais do consumo, tendo as redes como unidade. Colatina tem demonstrado, como este tipo de cidade, aprendizagem urbana contínua, promovendo atividades que permitem a manutenção de sua posição estratégica. Ainda apresenta flexibilidade e adaptação, contudo, sem ainda retroalimentar uma “economia metropolitana dinâmica” nem se articular ao desenvolvimento das redes mundiais (GRANT; NIJMAN, 2002). Este último fator se constitui um desafio para Colatina e uma potencialidade em longo prazo, na lenta conformação com municípios vizinhos de relações intraurbanas, induzindo sua metropolização.

A configuração de Colatina como um centro regional ratifica-se pela atração e dinamismo de suas atividades de comércio e serviço que exerce sobre as cidades vizinhas, devido setores como vestuário e comércio atacadista e pela atuação do terminal de cargas. A articulação entre a produção e o consumo (não necessariamente final) típica de sua função de entreposto comercial caracteriza-a como uma cidade média. Esta atua como cidade mediadora entre centros maiores, principalmente da RMGV, e as cidades menores do interior, conforme o papel previsto para as cidades médias que comandam o essencial dos aspectos técnicos da produção regional. Embora, os aspectos políticos e a coordenação efetiva das relações produtivas e comerciais fiquem por conta das aglomerações maiores, no país ou no exterior (SANTOS e SILVEIRA, 2008).

Em 1940, a população de Colatina é 10,2% urbana e 89,8 % rural; em 2010, a situação se inverte, a população é 88% urbana e 12% rural. A maior parte do território do município ainda é considerada área rural. Entretanto, esta se apresenta em estado avançado de degradação ambiental, pouco povoada e utilizada parcialmente para produção agropecuária. A sede urbanizada, maior aglomeração da região noroeste, ocupa 18% do município (cf. Figura 2), de acordo com a Lei N^o

5.789, de 17 de novembro 2011, que define os novos limites do perímetro urbano do Distrito Sede do Município de Colatina.

Segundo dados do Censo de 2010 (IBGE, 2011), Colatina está entre os 245 municípios brasileiros que possuem entre 100.001 e 500.000 habitantes. Estes municípios têm representatividade de 25,5% de participação nas “classes de tamanho da população” no total da população do Brasil (é a segunda classe mais representativa).

O peso da economia rural decresce de 2000 a 2010 assim como da indústria. De acordo com o Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN) e o IBGE, em 2010 o valor agregado por setores econômicos de Colatina era de 75,26% para comércio e serviços, 19,51 % para a indústria e 5,23% para a agropecuária. Ocorreu uma queda na produção agropecuária desde 2000 que era de 10,07%. Mas a distribuição setorial da população ocupada em 2000 era de 51,7% para comércio e serviços, 23,9% para atividades industriais e 23,5% para atividades agropecuárias. A economia de Colatina é crescentemente urbana, baseada no comércio e serviços, mesmo que em parte associada a insumos rurais; procura ainda atrair investimentos para a indústria e para o setor de logística.

2. 1 A construção da centralidade/ polaridade

A característica de centro regional de Colatina foi conquistada, por meio de processos econômicos, políticos e sociais que ocorreram desde o início da formação da cidade e de sua economia agroexportadora.

A passagem da estrada de ferro Vitória-Minas em 1906 pelo município foi um fator de fundamental relevância para o crescimento da cidade e para o seu desenvolvimento econômico. A inauguração da estrada de ferro propicia a Colatina comunicação direta com a capital do estado, por meio de transporte rápido e barato para sua produção, principalmente de madeira e café. Diante desse crescimento, em 1907, a vila de Colatina transforma-se na sede do município de Linhares.

A superação do limite físico imposto pela presença do Rio Doce para a reprodução da pequena propriedade também no norte do rio foi um fator determinante para o desenvolvimento do município. Houve pressão para que fosse construída a ponte sobre o Rio Doce para o deslocamento da produção de café. Dessa forma, foi construída em 1928 em Colatina, a primeira ponte sobre o Rio Doce no estado do Espírito Santo. A partir da construção da ponte, Colatina converge todo o acesso ao norte do estado.

A ponte facilitou o escoamento da produção de madeira e com isso, expandiu-se ainda mais esse setor que foi uma importante atividade econômica do início da formação de Colatina. A produção do café, a partir de então adquire mais importância no município, pois avançava também sobre as grandes áreas desmatadas com a produção da madeira. De acordo com Campos Júnior (2004, p. 26) “Colatina veio a ser o 13º maior município produtor de café do país no ano de 1947”. Essa boa situação econômica de produtora e comercializadora de café foram favorecidas pela sua posição estratégica para o melhor acesso as terras produtoras.

A essa época Colatina também foi proeminente no que diz respeito à produção industrial. Grande parte dos estabelecimentos de produção industrial do estado estava localizada em Cachoeiro do Itapemirim (sul do ES) e em Colatina. Contudo, esses dados refletem a pouca industrialização do Espírito Santo a época. O município era um dos mais prósperos do estado, concentrava riqueza e população

(era o município mais populoso do Espírito Santo em 1950, de acordo com o recenseamento geral do IBGE), consolidando o auge de sua trajetória econômica.

2. 2 O impacto da crise do café e o rearranjo produtivo

No entanto, na década de 1960 ocorre a chamada crise do café deflagrada pelo excesso de produção e a queda nos preços internacionais do produto, porém esses não foram os únicos motivos para a crise no Espírito Santo. Além disso, de acordo com Campos Júnior (2004) o esgotamento das terras férteis e o modelo de produção familiar foram decisivos para a crise cafeeira capixaba.

Em razão da crise cafeeira a população rural migra para centros urbanos. A população migrou em grande quantidade para a Grande Vitória, para fora do estado e também para o centro urbano do distrito sede de Colatina, principal aglomerado urbano da região. Esse processo provoca o aumento da área urbana central. A população da cidade que era de 3.913 habitantes em 1940 cresceu para 26.757 habitantes em 1960.

O incremento da área urbana de Colatina gerou também o crescimento do fluxo de automóveis na região central da cidade, não dimensionada para o tráfego crescente, não suportou a coexistência com a ferrovia que cruzava a região central. Em 1975 foi retirada a ferrovia do interior da cidade, levando os trens para uma variante pela região sul, fora do centro principal. A retirada dos trilhos do centro da cidade teve por objetivo a aceleração dos fluxos da produção globalizada. O alisamento do território pretendido pela eliminação dos pontos críticos das ferrovias tais como as cidades tende a fortalecer os corredores de exportação de *commodities*.

Após a crise cafeeira, algumas atividades econômicas desenvolveram-se em Colatina. A pecuária foi impulsionada pela ocupação das terras cedidas pela produção de café. Com isso, atividades derivadas da pecuária foram implementadas como frigoríficos e laticínios. A indústria também começou a se desenvolver na cidade, nomeadamente nos setores de metal mecânica, no fornecimento para o setor de laticínio e para o mercado da construção civil; além do setor de vestuário e do setor moveleiro. Comércio e serviços, entretanto, foram as atividades que mais se desenvolveram no centro de Colatina e suas proximidades, devido, principalmente, à centralidade adquirida no auge da produção e comercialização do café.

Concomitantemente à debilitação da estrutura agrária, baseada na produção de café em Colatina, a RMGV se transforma no principal motor do modelo político-econômico industrial que se implantava no ES. Essa concentração urbana dos meios de produção de grandes empresas na RMGV atrai parte da população desarticulada da vida rural de Colatina, outra parcela de sua população, sem qualquer perspectiva de se inserir no mercado de trabalho formal, desenvolve atividades alternativas ligadas a confecções e sua comercialização na própria região. O advento do setor de vestuário, nos anos de 1960, caracterizava-se como uma “pequena produção de cunho familiar”. Nas décadas de 1970 e de 1980, ocorreu a industrialização que resultou no “adensamento da estrutura produtiva e [num] rápido processo de urbanização”. Nesse período, o APL de Confecção Noroeste começou a se destacar como produtor regional (Secretaria... Acesso em 25 setembro 2012).

“A partir de 1990 as empresas passaram a investir em tecnologia e design através da aquisição de máquinas modernas, do aprimoramento dos processos produtivos e da busca de novos mercados para comercialização. Há no APL, atualmente, empresas produtoras de artigos de vestuário, assim como prestadoras de serviços de facção, lavanderia (coloração de peças), limpeza de roupas, serviços de estamperia e serigrafia. Há também prestadores de serviço que fazem o corte de tecidos, bordadeiras e estilistas. A produção de destaque no APL é a confecção em jeans e malharia” (Secretaria ... Acesso em 25 setembro 2012).

Entre os anos de 1930 e de 1960, se constitui a praça comercial de Colatina e prevalece sua posição de entreposto. A permanência e a resiliência da centralidade principal de Colatina têm como fatores de influência: o fato de ser uma conexão infraestrutural, a oferta ou criação de oportunidades nesse núcleo, e ainda, a vizinhança com outros núcleos ou centros urbanos menores. Isso proporciona condições para a interação cooperativa, sobretudo no caso, de APLs destacando-se o de Confecções/ Vestuário da Região Noroeste do ES, que agrega, dentre outros, os municípios de: Baixo Guandu, Colatina, Nova Venécia, São Domingos do Norte e São Gabriel da Palha. Colatina é o município onde há maior concentração de empresas e empregos nesse setor (Secretaria ... acesso em 25 set 2012).

Considerando que a dimensão territorial de um APL é um dos seus fatores fundamentais (VARGAS, 2002), Colatina se situa como cidade sede de sua região em relação a este tipo de aglomeração, num espaço geográfico de empresas ligadas a atividades produtivas como Rochas, Confecções e Metal Mecânica. Essas empresas que compartilham vínculos (medianos) de articulação, de cooperação, em interação permanente com outros atores regionais, tais como instituições de treinamento, de promoção, de consultoria, e instituições de formação, de apoio sindical e empresarial e de financiamento (ALBAGLI; BRITO apud ZAMPROGNO; FELIPE, 2012). Estes atores tem como cidade sede Colatina. As empresas relacionadas, correlatas e complementares articulam uma rede urbana organizada em núcleos ou centros urbanos, agregando suas zonas de influência no interior da região comandada pelo centro regional.

Embora o setor industrial tenha se reduzido em Colatina, de acordo com dados fornecidos pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), no período compreendido entre 2000 e 2009, o número de empresas formais participantes do APL de vestuário da região noroeste passou de 377 para 718 e em 2009 dispõe de cerca de 9.790 empregos formais (SINVESCO apud ZAMPROGNO; FELIPE, 2012, p. 10). Em 2001 concentrava 4.354 empregos neste APL segundo a VALE (2005). O crescimento do APL de Confecções afeta Colatina, especialmente, com a agregação (captura) de valores gerados com o seu espraiamento. A sua região de atuação passa a abranger empresas associadas em nove cidades da região, de acordo com ZAMPROGNO; FELIPE: Colatina, São Gabriel da Palha, Baixo Guandu, Ecoporanga, Nova Venécia, Itaguaçu, Santa Tereza, Marilândia e Lavanderias.

O Sindicato de Vestuário de Colatina – SINVESCO - promove e apoia centros de pesquisa em moda, workshops, cursos, convênios, consultorias, rodas de negociações, entre outros. SENAI, SESI e IEL oferecem cursos técnicos de capacitação e cursos de especialização para empresários e funcionários e realiza pesquisas e estudos técnicos (ZAMPROGNO; FELIPE, 2012, p. 12). Há poucos anos, várias cidades do APL de Confecções da Região Noroeste foram contempladas com a instalação de Institutos Federais de Educação Ciência e Tecnologia - IFES.

O APL de Confecções, juntamente a outros processos produtivos que estabelecem processos de aprendizagem e vínculos mais desenvolvidos, como Café, Rochas, se insere no que Monte-Mor denomina “urbanização extensiva”:

“(…) que se impõe no espaço brasileiro para muito além das cidades, integrando espaços rurais, [periféricos], e regionais ao espaço urbano-industrial através da expansão da base material requerida pela sociedade e economia contemporâneas (...). Neste contexto, multiplicam-se as fronteiras urbanas, tanto internamente e nas franjas das aglomerações quanto nos espaços regionais e rurais incorporados à lógica urbano-industrial dominante” (MONTE-MÓR, 2006, p. 12).

No quadro da estrutura de produção dos APLs de Confecção no Brasil, segundo Vargas (2006) o alcance do mercado pelo APL liderado por Colatina é nacional; a natureza do comércio local é de aquisição de serviços especializados; mas a densidade de comércio local é considerada baixa em comparação à Campina Grande, PB; Apucarana, PR; Petrópolis, RJ. As taxas de inovação e de cooperação estão entre 50% e 60%, é uma das mais representativas dentre os APLs de Confecções brasileiras (REDESIST, 2003, apud VARGAS, 2006).

Com a reestruturação econômica do capitalismo contemporâneo, a metrópole mantém-se como meio de produção, base da organização social e política, estabelecendo pontos de comutação de redes múltiplas dos fluxos mundializados. Porém, neste contexto, também o urbano emancipado da cidade se torna meio de produção, incorporando a comunicação e a cooperação, características das centralidades tradicionais.

O arranjo estrutural e espacial em rede de localidades [centrais ou não] tem caráter cumulativo. E deste modo resiste tanto nas regiões deslocadas dos fluxos econômicos hegemônicos quanto nos lugares residuais, nas periferias sociais como constata SERPA (2011). Um centro se dispersa em centralidades parciais e móveis, em policentralidade em vez de encolher-se totalmente (LEFEBVRE, 1999). Todos esses aspectos se verificam na difusão de comércio, de serviços, atividades industriais e de logística nas franjas e interstícios da área urbana do Distrito Sede de Colatina. Contudo, no caso da APL de Confecções, alinha-se às considerações de Monte-Mor, a urbanização se estende aos outros municípios, é extensível.

2.3 Perda de território

A população do município de Colatina não apresenta significativo aumento desde 1960, a área central é exceção. Isso se deve a muitos processos de emancipações de antigas vilas ou distritos nesse período, que subtraíram o território e a população do município.

As emancipações políticas para criação de novos municípios são incentivados, frequentemente, pelo descaso por parte da administração do município de origem; a existência de atividade econômica local relevante; a grande extensão territorial do município de origem; e o aumento da população local (BREMAEKER apud MAGALHÃES, 2007). Os processos de emancipações políticas tiveram início na década de 1930, intensificaram-se nas décadas de 1950 e 1960, foram restringidos pelos governos militares entre 1970 e 1980 (MAGALHÃES, 2007).

A partir de 1988, com a Constituição Federal, os municípios são considerados entes federativos desempenhando com isso um papel mais importante na administração pública brasileira. A Constituição concede novas atribuições aos

municípios como competências tributárias próprias e participação no produto da arrecadação de impostos da União e dos estados. “Desde 1985, a intensa criação e instalação de municípios no Brasil têm sido parte de um processo mais geral de descentralização” que incentivou as emancipações municipais (MAGALHÃES, 2007, p.13). Colatina é um dos inúmeros municípios brasileiros submetido à generalização dos processos de desmembramentos.

O território de Colatina foi reconfigurado ao longo dos anos. Parte do grande território, quase 1/4 das terras do Espírito Santo, foi se desmembrando e formando novos municípios. O processo de fragmentação territorial de Colatina, iniciado em 1935, até 1998 gerou 13 municípios. Os poderes locais desses municípios interagem diretamente com o município matriz. A sua autonomia é relativa, a despeito do aumento dos recursos fiscais e do fortalecimento das economias locais. Entende-se por poder local a composição de forças, ações e expressões organizativas no nível da comunidade, do município ou da microrregião.

3 A sustentação da centralidade de Colatina

De acordo com banco de dados do IBGE referente a 2007, na hierarquia de regiões de influência do estado, Colatina é classificada como uma “Capital Sub-Regional A” – que exerce influência em municípios próximos. Essa classificação designa posição de destaque ao município, principalmente, na região noroeste do Estado.

O destaque da cidade, conquistado ao longo do século XX, é mantido pela posição estratégica no escoamento da produção e também pela atração destacada para o comércio varejista e para serviços de educação, saúde e automotivos. A indústria de confecção do município também é responsável por essa posição de destaque regional. Deste modo, vantagens locais (diferenciadas das hegemônicas) convivem com as demandas de um mercado de abrangência local, regional e nacional.

Todavia o município não está inserido nos principais investimentos privados e públicos previstos até 2015 para o Espírito Santo. A maioria dos investimentos programados se endereça aos municípios cortados pela BR-101 e municípios litorâneos. Isso ocorre pelo fato de a econômica do ES estar voltada, em grande parte para a faixa litorânea, com o comércio internacional, liderado pela celulose, mineração, siderurgia, e com a cadeia de petróleo e gás, que são reservas oceânicas. (IZOTON apud FILHO, 2012).

Os principais investimentos e as intervenções para o município buscam, por isso, uma melhor posição no cenário na economia do estado e a manutenção da centralidade em relação aos municípios vizinhos. O plano estratégico do município, “Colatina Vale Mais”, que em uma parceria do poder público municipal e a empresa privada Vale, prevê como desafio das estratégias e ações propostas no plano manter e ampliar a centralidade regional da cidade.

Da Microrregião Administrativa Polo Colatina de 2009 a 2014 (Divisão regional do Espírito Santo) fazem parte os municípios de Colatina, Alto Rio Novo, Pancas, Baixo Guandu, Governador Lindemberg e Marilândia. Os principais investimentos previstos para esta região são para transporte e indústria: fabricação e montagem de veículos automotores (reboques e carrocerias), construção civil, geração e transmissão de energia elétrica, captação, tratamento e distribuição de água, atividades imobiliárias e para indústria do vestuário de acordo com o IJSN (2010).

Segundo Villaça (2001) as áreas comerciais e de serviços são as que geram e atraem maior quantidade de deslocamentos, pois nesses locais são acumulados os deslocamentos de força de trabalho e os de consumidores. Associado a oferta de comércio e serviços, Colatina possui uma confluência viária que associada a uma oferta razoável de transporte coletivo entre os municípios vizinhos o que assegura uma posição destaque para a polarização do espaço na região noroeste do estado.

Na hierarquia das Regiões de Influência do Espírito Santo (IJSN, 2011), Colatina mantém vínculo direto com sete centros locais, ou seja, cidades cuja centralidade e atuação não extrapolam os limites do seu município (IBGE) enquanto que Linhares, município que foi menos desmembrado e que possui maior área, mantém apenas vínculo direto com dois centros locais. Linhares é beneficiada pela participação na produção de Petróleo e Gás. O município está situado na faixa litorânea norte, região em conectada aos processos de desenvolvimento da globalização.

Os deslocamentos humanos para o consumo em Colatina são importantes para a caracterização da cidade enquanto polo. A cidade possui uma ampla oferta de serviços médicos, segundo IBGE (2010), tem 93 estabelecimentos de saúde, o que representa a maior quantidade oferecida por uma cidade em toda a região norte do Espírito Santo, e a quinta maior oferta no estado. O setor educacional, grande atrator populacional regional, também possui destaque, o município possui 2 IFES, 2 centros superiores de ensino e uma extensão da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES). Tal oferta contribui para afluxo da população dos municípios vizinhos ao centro de Colatina.

O APL de Confeção é um dos grandes motivos de deslocamentos humanos para Colatina. A recente instalação (em 2011) de um shopping atacadista de vestuário na cidade, o maior do estado, reforça ainda mais o arranjo produtivo. O shopping pretende atender cerca de 31.800 lojistas em um raio de aproximadamente 600 quilômetros.

A presença em Colatina de empresas de comércio atacadista também reforça a característica de cidade entreposto comercial. Dentre as empresas atacadistas presentes em Colatina, três delas estão entre as dez maiores do país (Colatina Vale Mais, 2005) e mantêm-se como as maiores do estado: Forzza, Frisa, Nicchio Sobrinho e São Bernardo Saúde - ligadas a produção de café, derivados de carne e serviços de saúde (IEL, 2011), alguns destes com cartela diversificada de serviços que inclui assessoria em Comércio Exterior. Essas empresas representam grande parte dos produtos transportados e atendem clientes na escala do mercado nacional.

Pode-se concluir então que, apesar das perdas decorrentes da fragmentação territorial, a infraestrutura viária e as relações comerciais e de serviços reforçam o vínculo das relações entre Colatina e os municípios da região que antes era território, em grande parte, pertencente ao município de Colatina.

Uma obra significativa executada em 2006 em Colatina é a do Terminal Rodoferroviário de Cargas de Colatina que objetiva o desenvolvimento econômico do município e se manter ativo na rede de logística do ES. O terminal de integração entre modais de transporte permite a ligação entre as rodovias BR-259 e ES-080 com a malha ferroviária Vitória-Minas que passa pelo município e possibilita o transporte de cargas, como blocos de granito, madeiras e cargas containerizadas, para os portos de Vitória e Vila Velha. Para incorporar este empreendimento ao espaço urbanizado, a Prefeitura Municipal de Colatina (PMC) definiu, recentemente,

novas zonas industriais em áreas rurais do município, por meio da ampliação do perímetro urbano que visa atrair investimentos para o setor industrial e imobiliário (Figura 2).

A construção do terminal de cargas em uma área fora da cidade busca reter e tirar proveito do fluxo da produção provendo um território com menos obstáculos para a logística. A ampliação do perímetro urbano procura retomar o contato com a rede ferroviária como mecanismo de reação do dinamismo do comércio, seja nacional ou internacional.

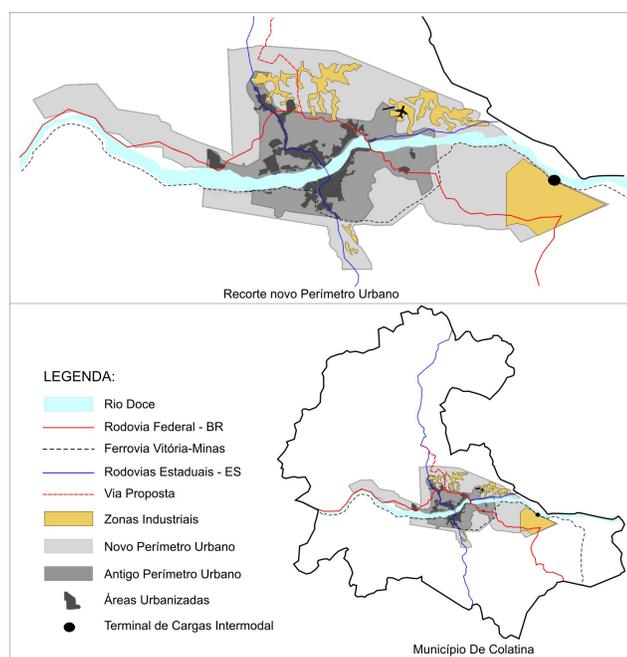


Figura 2 - Comparação entre o antigo e o novo perímetro urbano de Colatina e a definição das zonas industriais. Elaboração: Vivian Albani e Leandro Camatta. Fonte dos dados: PMC e Google Earth.

4 O papel da região central

A área central de Colatina passou de 3.913 habitantes em 1940 para 111.794 habitantes em 2010. Esta abriga 35% das unidades comerciais e 62% das unidades de serviços da cidade (PMC, 2010). Além disso, estas atividades computam 60,2% do total dos empregos formais do município. Esses dados revelam que o Centro é a região mais dinâmica e atrativa da cidade. É necessário ressaltar, contudo, que o comércio atacadista busca se instalar nas proximidades das infraestruturas de transporte, as margens das rodovias fora do centro.

O Centro de Colatina é polifuncional e ativo, mantém sua densidade por concentrar serviços e comércio atrativo para a população residente e regional (sobrepõe comércio eletivo e popular), lazer, boa parte dos postos de trabalho, também concentra habitação. Entre as demais áreas da cidade, contudo, há bairros especialmente residenciais dependentes das atividades presentes no centro principal. Esse fato provoca maiores deslocamentos de veículos automotores para residência-trabalho ou residência-escola, por exemplo. Esses deslocamentos

provocam congestionamento de trânsito, que ocorre principalmente pelo acesso de muitos bairros ao Centro ocorrer por apenas duas pontes sobre o Rio Doce.



Figura 4 Parte do centro de Colatina, a Ponte Florentino Ávidos, a primeira ligação sobre o Rio Doce, e o Bairro São Silvano. Fonte: www.noticiahojeonline.com.br

O problema do congestionamento do trânsito no centro da cidade decorre também da falta de estacionamento para o transporte individual (automóvel), a oferta limitada de transporte coletivo, a ausência de espaços destinados à locomoção não motorizada. Além disso, a pouca permeabilidade imposta pela geografia, no caso de Colatina, a barreira do Rio Doce e a topografia acidentada de alguns morros também dificultam a mobilidade urbana.

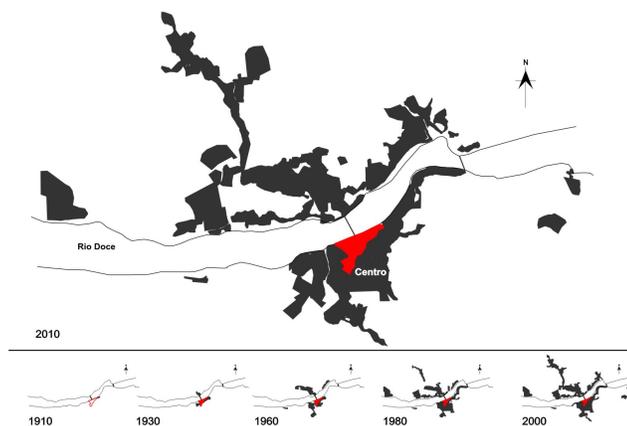


Figura 5 - Centro principal e Evolução urbana de Colatina. Elaboração: Vivian Albani. Fonte de dados: PMC e Revista Nossa.

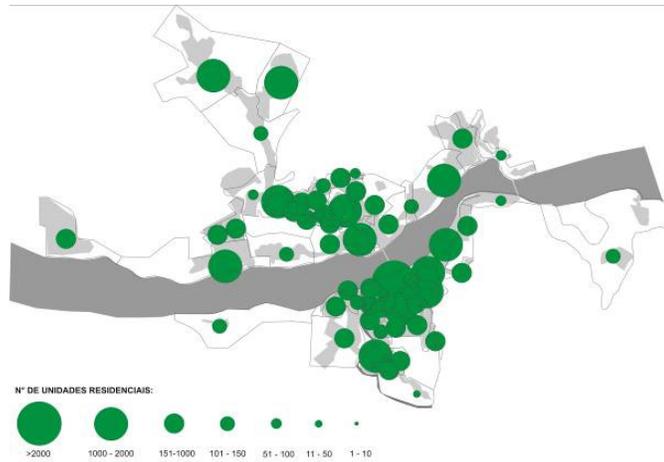


Figura 6 – Unidades residenciais no Centro e bairros próximos (cf. Centro Principal Figura 5)

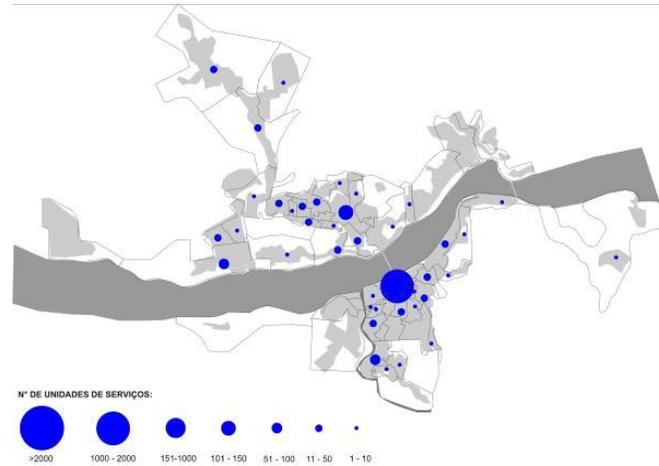


Figura 7 – Unidades de Serviços no Centro e bairros próximos (cf. Centro Principal Figura 5)

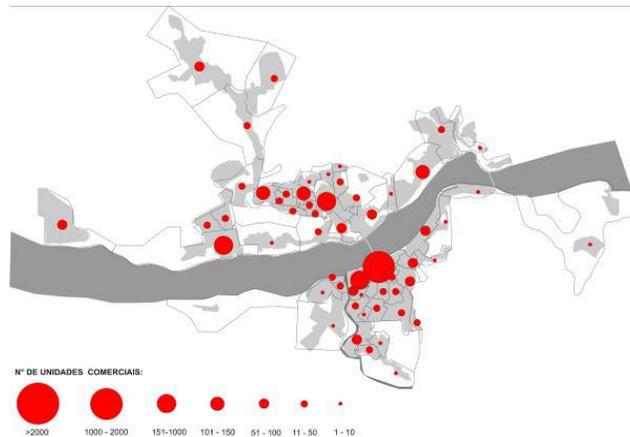


Figura 6 – Unidades comerciais no centro e nos bairros próximos



Figura 7 – Unidades industriais no Centro e bairros próximos

O centro dinâmico de Colatina colabora para a sua polarização regional. As demais áreas da cidade, no entanto, também necessitam ser polifuncionais para minimizar as distâncias entre moradia-trabalho, moradia-escola e lazer. Indica-se a adoção do modelo da cidade compacta, que é densa, socialmente diversificada, polifuncional, cujos diversos núcleos abrigam uma diversidade de atividades públicas e privadas. A criação de outras centralidades de uso misto em Colatina reduziria a necessidade de deslocamentos, criaria bairros sustentáveis e ‘animados’. Mas esse processo deve ser aliado a medidas de não esvaziamento do centro principal.

5 Conclusão

A posição de Colatina como entreposto comercial se reafirma com a conjuntura de cidade de passagem (gateway), somado à situação de agentes importantes posicionados no local, a crescente migração rural atuando como força de trabalho e meio de produção no Centro Principal, e ainda, a sua própria trajetória como centralidade regional. A cidade agenciou nova estruturação de captura, geração e valorização de fluxos, mesmo com as empresas, por exemplo, as indústrias de vestuário, articulando-se em territórios cada vez mais difusos. Isso se expressa não apenas na notável expansão do volume do setor dos serviços em Colatina, mas se explica, pelo fato que são os serviços que propulsionam as capacidades de agregar (capturar) valor (COCCO et al., 2001).

Como Colatina não se beneficia diretamente dos ciclos econômicos hegemônicos e está fora da fronteira do agronegócio, seu dinamismo se deve aos dispositivos de reação agenciados pela própria cidade. Porém, o franco crescimento econômico de municípios com características semelhantes poderia ocorrer no caso da formulação de políticas nacionais que promovessem desenvolvimento e riqueza socialmente distribuídos a partir da riqueza advinda do petróleo e das demais *commodities* (ALVIM; FANTINE, 2008).

O quadro econômico global confere mais poder e dinamismo aos centros urbanos mais bem posicionados em relação às redes mundiais e às cadeias produtivas principais. Ainda, há a reestruturação produtiva do capitalismo contemporâneo com: a privatização, a desregulamentação, o enfraquecimento do Estado e das políticas públicas sociais, o incentivo da competição entre cidades, e o

primado do mercado (MARICATO, 2003). Este quadro atropela o aparato legal, os instrumentos de política e de planejamento, criados pela Constituição Federal de 1988, marcadamente descentralizadora; instrumentos voltados para o fortalecimento da célula mínima autônoma do país – o município. Dessa forma, Colatina que se insere num contexto à margem dos processos econômicos dominantes, fica também a margem de decisões fundamentais sobre a dinamização da economia, como se constatou quanto aos investimentos no ES.

No que diz respeito à região noroeste do ES, o desenvolvimento de Colatina poderia acionar a ‘potencialização’ das áreas urbanizadas de baixa densidade tornando-as polifuncionais com o incremento de uma diversidade de atividades públicas e privadas. Contudo, mantendo o centro principal diversificado e ativo. Como diz Lefebvre (1999, p. 93) a alegação de defesa do centro incorre no risco da defesa das estruturas de decisão, dos centros de poder, resultando em concentração de riqueza. Por outro lado, a riqueza da vida urbana e da centralidade é nutrida pela diversidade e quando não monopolizadas por pequenos grupos. Não foi da pobreza e da falta de recursos que nasceu o dinâmico APL de Confeções? Ainda como defendem Negri e Hardt (2011, p. 265), a dinâmica da centralidade é um recurso para aprofundar as redes de cooperação e de comunicação, a sua intensidade crescente de encontros e singularidades contamina mesmo o espaço rural, que não é mais um reduto de incomunicabilidade.

Em que pese o “tratamento dado à governabilidade metropolitana” ou regional, que exhibe o desinteresse de “todas as instâncias da federação na cooperação administrativa das metrópoles” e das regiões (MARICATO, 2011, p. 44); essa narrativa aponta que região polarizada por Colatina solicita abordagem regional.

5 Referências

ALVIM, Carlos Feu; FANTINE, José. “Commodismo”, Pré-Sal e Desenvolvimento. **Economia & Energia**, ano XII. n. 67, abril-maio 2008. Disponível em: <http://ecen.com/eee67/eee67p/commodismo_e_desenvolvimento.htm>. Acesso em mai. 2012.

CAMPOS JÚNIOR, Carlos Teixeira de. **A formação da centralidade de Colatina**. Vitória: IHGES, 2004.

COLATINA (Município). **Lei nº 5.789, de 17 DE novembro de 2011**. Define os novos limites do perímetro urbano do Distrito sede do Município de Colatina, Estado do Espírito Santo e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.legislacaoonline.com.br/colatina/>> Acesso em mar. 2012.

COLATINA Vale Mais. **A comunidade construindo o seu futuro**. Prefeitura Municipal de Colatina. Companhia Vale do Rio Doce. 2005.

COCCO, Giuseppe (org.). **A cidade estratégica**: novas retóricas e velhas práticas no planejamento do Rio de Janeiro: a impostura do porto de Sepetiba. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 2001

DELEUZE, Gilles. Désir et plaisir. In. **Deus Régimes de foux**. Textes et entretiens 1975-1995. Paris, Minuit: 2003. pp. 112-122.

FILHO, Abdo. **Onde está o planejamento.** Potencialidades do ES. A Gazeta, Caderno Especial, Vitória, 2012.

GRANT, Richard; NIJMAN, Jan. Globalization and the Corporate Geography of Cities in the Less-Developed World. **Departament de Geography and Regional studies.** National Science Foundation, National Geographic Society, 2002.

IEL, Instituto Euvaldo Lodi. **Anuário IEL 200 Maiores Empresas do Espírito Santo,** 2011.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico.** Disponível em <www.ibge.gov.br>. Acesso jan. 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Sinopse do Censo e Resultados Preliminares do Universo. 2011. Disponível em <www.ibge.gov.br>. Acesso fev. 2012.

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES (IJSN). **Mercado de Trabalho Formal, Distribuição setorial do emprego formal.** Relatório. Vitória, 2008. Disponível em <www.ijsn.es.gov.br>. Acesso jun. 2010.

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES (IJSN). **Valor agregado por setores econômicos.** Relatório. Vitória, 2008. Disponível em <www.ijsn.es.gov.br>. Acesso jun. 2010.

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana.** Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

MAGALHÃES, Sérgio Ferraz. **A Cidade na Incerteza: Ruptura e Continuidade em Urbanismo.** Rio de Janeiro: Viana & Mosley: Ed. PROURB, 2007.

MARICATO, Ermínia. MetrÓpole, legislação e desigualdade. Estudos avançados, São Paulo, v. 17, n. 48, Aug. 2003. Disponível em <http://dx.doi.org/10.1590/S0103-40142003000200013> acesso em 27 set. 2010.

MARICATO, Ermínia. **O Impasse da política urbana no Brasil.** Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

MASSEY, Doreen. **Pelo espaço: uma nova política da espacialidade.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

MONTE-MÓR, Roberto Luís. **O que é o urbano, no mundo contemporâneo.** Texto para discussão n° 281. Belo Horizonte: UFMG: Cedeplar, 2006.

NEGRI, Antonio; HARDT, Michael. **Common Wealth,** El proyecto de una revolución del común. Madri: Akal, 2011.

PREFEITURA MUNICIPAL DE COLATINA (PMC). **Bairros e tipos de uso das unidades.** Relatório. Colatina, 2010.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do XXI.** 12ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.

SECRETARIA DO DESENVOLVIMENTO DO ESTADO, ES. Arranjos Produtivos Locais – APLS Trabalhados. Disponível em <<http://www.sedes.es.gov.br/index.php/arranjos-produtivos-locais/apls-trabalhados>> Acesso em set. 2012.

SERPA, Ângelo. Lugar e Centralidade em um contexto metropolitano. In CARLOS, Ana Fani A., Souza, Marcelo L., SPOSITO, Maria Encarnação B. (Orgs.) **A Produção do Espaço Urbano**, agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011.

VARGAS, Marco A. **Proximidade territorial**, aprendizado e inovação: um estudo sobre a dimensão local dos processos de capacitação inovativa em arranjos e sistemas produtivos no Brasil. Tese de Doutorado. Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, RJ. 2002.

VARGAS, Marco A. RedeSist. Local innovation and productive systems approach: some methodological and analytical issues. **Brics-workshop**. first meeting in the project on learning, innovation and competence building systems in Brasil, Russia. India, China and South Africa. 2006. Disponível em <globalics.org/downloads/BRICS.../Vargas.ppt> Acesso em set. 2012.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intraurbano no Brasil**. 2ª ed. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

ZAMPROGNO, Allan Lucas & FELIPE, Ednilson Silva. **Análise das estruturas de governanças e das formas de cooperação em Arranjos Produtivos Locais no Espírito Santo**. Relatório de Pesquisa. Vitória, PRPPG-UFES, 2012.