

SOLIANE BONOMO

**TRAJETÓRIAS E TENDÊNCIAS DA CENTRALIDADE DE SÃO
MATEUS (ES): A IMPORTÂNCIA DE UMA CIDADE
(SUB) REGIONAL NA REDE URBANA CAPIXABA**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Geografia do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Espírito Santo, como parte dos requisitos para a obtenção do grau de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof^a. Dra. Eneida Maria Souza Mendonça

Vitória
2010

Dados Internacionais de Catalogação-na-publicação (CIP)
(Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo, ES, Brasil)

B719t Bonomo, Soliane, 1972-
Trajetórias e tendências da centralidade de São Mateus (ES)
: a importância de uma cidade (sub) regional na rede urbana
capixaba / Soliane Bonomo. – 2010.
184 f. : il.

Orientadora: Eneida Maria Souza Mendonça.
Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal
do Espírito Santo, Centro de Ciências Humanas e Naturais.

1. Urbanização - São Mateus (ES). 2. Geografia urbana - São
Mateus (ES). 3. Planejamento urbano - São Mateus (ES). 4.
Crescimento urbano - São Mateus (ES). I. Mendonça, Eneida
Maria Souza. II. Universidade Federal do Espírito Santo. Centro
de Ciências Humanas e Naturais. III. Título.

CDU: 91

“TRAJETÓRIAS E TENDÊNCIAS DA CENTRALIDADE DE SÃO MATEUS (ES): A IMPORTÂNCIA DE UMA CIDADE (SUB) REGIONAL NA REDE URBANA CAPIXABA.”

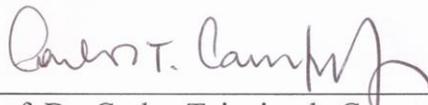
Soliane Bonomo

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Espírito Santo como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

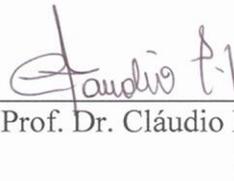
Aprovada em 14 de maio de 2010 por:



Prof.^ª. Dr.^ª. Eneida Maria Souza Mendonça – Orientadora -UFES



Prof. Dr. Carlos Teixeira de Campos Junior - UFES



Prof. Dr. Cláudio Luiz Zanotelli - UFES



Prof.^ª. Dr.^ª. Maria Encarnação Beltrão Sposito – UNESP

A Deus, que me proporcionou condições, sustento e sabedoria para a realização deste trabalho;

Aos meus pais, que me ensinaram os verdadeiros valores desta vida;

Aos meus irmãos, pelo incentivo dispensado ao longo desta jornada;

Ao meu filho, sempre paciente e compreensivo pela privação de minha companhia.

AGRADECIMENTOS

À Professora Dra. Eneida Maria Souza Mendonça, minha orientadora, pela decisão em aceitar orientar esta dissertação, pelo empenho e compreensão dispensados ao longo deste trabalho, sem os quais não teria sido possível esta investigação ter adquirido forma e consistência.

Aos Professores Drs. Carlos Teixeira de Campos Júnior e Cláudio Luiz Zanotelli, pela grande colaboração dada a esta pesquisa, através das preciosas sugestões concedidas no exame de qualificação.

Aos demais professores do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFES, em especial as contribuições das aulas ministradas pela Prof^a. Dra. Aurélia Hermínia Castiglioni e pela Prof^a. Dra. Gisele Girardi. Professora Gisele, muito grata pelo apoio dado nos meus momentos de “crise”.

À Prof^a. Dra. Cristina Engel de Alvarez, do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFES, pela valiosa contribuição na construção do meu projeto de pesquisa e pelo incentivo na minha participação do processo seletivo para o Mestrado.

Ao Prof. Dr. Roberto Lobato Corrêa, pelas sugestões concedidas a esta dissertação no diálogo individual realizado na época da Semana de Geografia 2009 na UFES.

À secretária do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFES, Izadora Ramos de Oliveira Ferreira, pela sua competência e presteza em sempre atender às minhas solicitações.

Aos colegas do Mestrado, pela ótima relação pessoal que criamos. Em especial a Thalís, Raquel, Flávio e Ana, que foram o meu auxílio em alguns momentos difíceis e os responsáveis pelas discussões e sugestões de algumas questões relevantes aqui desenvolvidas.

Aos importantes contatos: Geraldo Mendes da Silva e Welington Secundino (INCAPER), Caroline Jabour de França (IJSN), Shella Bodart Gameiro (IBGE), Ivana e Michel (Arquivo Público Estadual), Mércia Monico Comério de Holanda (ex-diretora

do HRAS), Jorge Silva (Superintendente Regional de Saúde de São Mateus), Renato Pirola (Diretor do CEUNES) e Cíntia Costa (PROGRAD-CEUNES) pelas imprescindíveis informações concedidas, as quais sem elas estas páginas não teriam sido redigidas.

Ao vereador Eneias Zanelato Carvalho, pela sua disposição em atender às nossas solicitações e pelo seu importante papel enquanto “ponte” com outras fontes de pesquisa.

Aos ex-diretores das instituições escolares em que atuo, Helawandro Bonfim e Eliana Bonomo, que sempre se apresentaram disponíveis em realizar os acertos necessários de horário para que eu pudesse cumprir com todas as minhas obrigações profissionais e acadêmicas. O mesmo se estende à atual diretora da EEEFM “São Mateus”, Luciene Carvalho.

Aos meus colegas de trabalho da EEEFM “Marita Motta Santos” (Polivalente) e da EMEF “Roseli Pires Clemente”, pelo incentivo dado na realização deste trabalho.

Às minhas amigas, em especial Rachel, Queila, Elane, Lélia e Zaira, que sempre estiveram presentes me aconselhando e apoiando com carinho.

Aos meus irmãos em Cristo, que nunca mediram esforços em fazer intercessões em meu favor.

Aos meus familiares, pais e irmãos, que sempre me incentivaram a perseverar na conclusão desta pesquisa.

A meu filho Breno, que muito me ajudou no decorrer da realização desta dissertação, ao me ensinar a construir tabelas e gráficos. Ainda lhe sou grata pela tranquilidade que demonstrou nos meus momentos difíceis e pela sua tolerância dos vários dias em que precisou se privar de minha companhia.

Enfim, todas as contribuições concedidas pelas pessoas supracitadas não teriam sido possíveis se não fossem da vontade de Deus. Por isso, agradeço a Ele por ter me dado a oportunidade de ingressar neste Mestrado e por ter me ajudado a superar as inúmeras dificuldades que surgiram ao longo desta jornada. Enfim, sou-lhe imensamente grata, pois diante das minhas várias limitações, Ele me conduziu até aqui.

RESUMO

O processo de evolução da centralidade urbana de São Mateus (ES) constituiu-se de distintos períodos resultantes da atuação de agentes econômicos, sociais e políticos. Esses períodos se caracterizaram por dinâmicas econômicas e demográficas que contribuíram para a expansão urbana da cidade e resultaram na formação, no fortalecimento e na redefinição da sua centralidade. A análise desse processo foi realizada a partir da seleção e investigação de algumas variáveis socioeconômicas, cujos resultados obtidos possibilitaram identificar as interações espaciais e o significado regional de São Mateus ao longo do tempo. Nesse sentido, o estudo revelou que São Mateus sempre manteve relações constantes tanto com seu espaço regional, quanto com centros urbanos de hierarquia superior e que, desde a sua gênese, sempre foi considerada um local central com capacidade de receber e fixar migrantes de diferentes localidades e de ofertar uma variedade considerável de bens e serviços. Atualmente, a ampliação da oferta de serviços, verificada em especial através da investigação dos segmentos da saúde e da educação, tem contribuído para a alteração das formas de consumo e da estruturação urbana em São Mateus, com a diversificação das atividades comerciais e a expansão do mercado imobiliário. Os resultados alcançados apontaram uma tendência à redefinição da estrutura interna da cidade por meio do surgimento de novas áreas de concentração de atividades comerciais e de serviços, bem como de novos espaços de moradia para atender à demanda habitacional de distintas camadas sociais. A pesquisa revelou ainda a redefinição da posição hierárquica de São Mateus, que, em relação a outras centralidades não-metropolitanas do Estado, apresentou um movimento ascendente mais significativo. Assim, mediante as tendências apontadas e a forma de inserção e de articulação de São Mateus no espaço regional, reconhece-se a possibilidade da sua emergência enquanto cidade média, permanecendo como a principal cidade da Macrorregião Norte do Espírito Santo e um importante nó da rede urbana capixaba.

Palavras-chave: rede urbana, centralidade urbana, interações espaciais, cidade média

ABSTRACT

The evolution process of urban centrality of São Mateus city (ES) was constituted by distinct moments that resulted of economical, social and political action. These moments were characterized by economical and demography dynamics that contributed for urban expansion of São Mateus and resulted in formation, strengthening and redefinition of centrality of the city. The analysis of this process was done through one selection and investigation that allowed to notice the space interactions and the regional meaning of São Mateus over time. In this sense, the study revealed that São Mateus city always had constant relations as in regional space as with urban centres of top hierarchy. Since its genesis the city was always considered a central space with capacity to receive and set up migrants offering a considerable variety of goods & services. Currently, the magnification of supply, verified through investigation of health and education segments, has contributed for changes of consumption ways besides urban design of São Mateus city with diversification of business activities and the expansion of real estate market. The results got aims to a tendency to redefinition of internal design of the city through appearance of new areas of concentration of business activities and services besides new areas of housing to attend distinct social classes. This study also revealed the redefinition of hierarchy position of São Mateus city in relation to others centralities of Espírito Santo State. This work shows one relevant ascendant movement. Thus, through the tendencies pointed out and the ways of insertion and articulation of São Mateus city in regional space, it is possible recognize the possibility to advent a median city being as the principal city of macro region of the North of the State as one important chain within capixaba urban network.

Key words: urban network, urban centrality, space interactions, median city

LISTA DE FOTOS

Foto 1- Local de origem da cidade de São Mateus	83
Foto 2- Praça de São Mateus no início do século XX	84
Foto 3- Praça de São Mateus no último quartel do século XX	88
Foto 4- Rua da Direita (1908)	89
Foto 5- Praça de São Benedito no final da década de 1930	89
Foto 6- Praça de São Benedito na década de 1940	90
Foto 7- Casario do Porto no início do século XX	93
Foto 8- Vista parcial do Porto	98
Foto 9- Vapores Penedo e Carangola em movimentação no Porto	99
Foto 10- Expansão Urbana de São Mateus (1960-1970)	102
Foto 11- Casario no Porto no final da década de 1990	104
Foto 12- Área urbana de São Mateus (1970)	117
Foto 13- Área urbana de São Mateus (1982)	117
Foto 14- Área urbana de São Mateus (1973)	118
Foto 15- Principais equipamentos de serviços de saúde e imobiliários no entorno do HRAS	128
Foto 16- Localização do Bairro Litorâneo, CEUNES E IFES	137
Foto 17- Principais vetores de expansão urbana de São Mateus	139

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1- Evolução demográfica de São Mateus (1970-2000)	109
Gráfico 2- Evolução da população rural-urbana de São Mateus (1970-2000)	116
Gráfico 3- Distribuição por estado de origem dos alunos do CEUNES	133
Gráfico 4- Procedência dos alunos matriculados no CEUNES – 2009/1	134
Gráfico 5- Estoque de imigrantes externos, por local de nascimento, de São Mateus (ES) no ano de 2000	159
Gráfico 6- Distribuição setorial da população ocupada em São Mateus-2000	160

LISTA DE MAPAS

Mapa 1- Localização de São Mateus (ES)	64
Mapa 2- Região de Influência do Rio de Janeiro (1987)	67
Mapa 3- Níveis de centralidade (1993)	70
Mapa 4- Rede de lugares centrais e área de atuação de Vitória (2000)	71
Mapa 5- Centros Sub-Regionais do Brasil (2007)	73
Mapa 6- Regiões de Influência –ES (2007)	74
Mapa 7- Cidades Polos do Espírito Santo (2007)	78
Mapa 8- Local de origem da cidade de São Mateus (ES)	83
Mapa 9- Região colonizada por italianos	95
Mapa 10- Expansão urbana de São Mateus (1960-1970)	102
Mapa 11- Número de atendimentos por origem do Hospital Dr. Roberto A. Silveiras, São Mateus-ES (2004-2008)	124
Mapa 12- Localização dos principais equipamentos de saúde e imobiliários de São Mateus (ES)	128
Mapa 13- Localização do Bairro Litorâneo, Ceunes e IFES	137
Mapa 14- Vetores de expansão urbana de São Mateus (ES)	142
Mapa 15- Evolução da mancha urbana de São Mateus (ES)	143
Mapa 16- Taxa de crescimento populacional dos municípios do ES	157
Mapa 17- Rede de cidades capixabas	164

LISTA DE QUADROS

Quadro 1- Cidades Médias da América do Sul	42
Quadro 2- Níveis hierárquicos das cidades médias mineiras (1982)	45
Quadro 3- Hierarquia dos centros urbanos (1972)	66
Quadro 4- Níveis de centralidade das cidades brasileiras (1993)	69
Quadro 5- Hierarquia dos centros urbanos (2007)	72
Quadro 6- Comparativo dos níveis de hierarquia e de centralidade das cidades de São Mateus, Cachoeiro de Itapemirim, Colatina e Linhares	76
Quadro 7- Indicadores e variáveis selecionadas para operacionalização da pesquisa	79
Quadro 8- Evolução da malha municipal de São Mateus (ES) 1872 a 1960	86
Quadro 9- Evolução da malha municipal de São Mateus (ES) 1970 a 2001	87
Quadro 10- Número de internações obstétricas do Hospital Maternidade São Mateus (2008)	122
Quadro 11- Cursos ofertados pelas principais Instituições de Ensino Superior de São Mateus (ES) – 2009	131
Quadro 12- Cursos oferecidos pelas escolas técnicas em São Mateus(ES)	136
Quadro 13- Dinâmicas indutoras e vetores de expansão urbana de São Mateus	141
Quadro 14 - Indicadores e variáveis socioeconômicas investigadas em São Mateus (ES)	148
Quadro 15- Madeira em tora para papel e celulose: dez maiores produtores do Espírito Santo (2008)	153
Quadro 16- Agências bancárias por município da Macrorregião Norte do Espírito Santo (2008)	155

LISTA DE TABELAS

Tabela 1- Número de estabelecimentos e pessoal ocupado no comércio varejista em São Mateus (ES) no período de 1940-1970	100
Tabela 2- Número de Atendimentos por Origem do Hospital Dr. Roberto Arnizaut Silvaes, do Município de São Mateus (ES), no período 2004-2008	123
Tabela 3- PIB e renda <i>per capita</i> de São Mateus-ES (2002-2006)	149
Tabela 4- PIB Municipal São Mateus (ES) – Valor Agregado por Setores Econômicos (em %)	150
Tabela 5- PIB Municipal São Mateus (ES) – Valor Agregado por Setores Econômicos (em R\$mil)	150
Tabela 6- PIB dos municípios da Macrorregião Norte do Espírito Santo (2007) ...	151
Tabela 7– Análise Econômica das principais atividades agropecuárias do Município de São Mateus (ES)	152
Tabela 8- Crescimento populacional (%) dos municípios mais populosos do ES (2000-2007)	156
Tabela 9- Estoque de imigrantes, por origem, de São Mateus (ES)	158
Tabela 10- Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M) da Macrorregião Norte do Espírito Santo no ano de 2000	161
Tabela 11- Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M) das capitais do Sudeste no ano de 2000	162
Tabela 12- Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal (2006)	166

LISTA DE SIGLAS

CACON- Centro de Atendimento Oncológico

CEASA- Centrais de Abastecimento do Espírito Santo

CEDTEC- Centro de Desenvolvimento Técnico Ltda

CEUNES- Centro Universitário Norte do Espírito Santo

CNDU- Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano

FIRJAN- Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro

HRAS- Hospital Dr. Roberto Arnizaut Silveiras

IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IFES- Instituto Federal do Espírito Santo

IJSN- Instituto Jones dos Santos Neves

INCAPER- Instituto Capixaba de Pesquisa, Assistência Técnica e Extensão Rural

IPEA- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

PETROBRAS- Petróleo Brasileiro S.A.

PND- Plano Nacional de Desenvolvimento

REGIC- Regiões de Influência das Cidades

SUPPIN- Superintendência dos Projetos de Polarização Industrial

SUS- Sistema Único de Saúde

UNISAM- Universidade São Mateus

UNIVC- Faculdade São Mateus-Instituto Vale do Cricaré

SUMÁRIO

PAG

INTRODUÇÃO	17
-------------------------	-----------

CAPÍTULO 1- NOVOS PAPÉIS E ARTICULAÇÕES DAS CIDADES REGIONAIS NA REDE URBANA BRASILEIRA: UMA REFLEXÃO CONSIDERANDO SÃO MATEUS (ES)

1.1- A rede de localidades centrais enquanto categoria de análise da rede urbana brasileira	29
1.2- Cidades Médias: a trajetória dos estudos e o seu papel no contexto da urbanização contemporânea brasileira	38
1.2.1- Conceitos, definições e classificações das cidades médias	38
1.2.2- O crescimento das cidades médias enquanto estratégia para políticas de planejamento urbano	49
1.2.3- O papel das cidades médias na rede urbana contemporânea brasileira	57
1.3- Evolução de São Mateus na rede de cidades capixaba	63

CAPÍTULO 2- GÊNESE E EVOLUÇÃO DA CENTRALIDADE DE SÃO MATEUS

2.1- Formação da centralidade	81
2.1.1- Aspectos históricos de São Mateus: da povoação ao município	81
2.1.2- Porto de São Mateus: interações espaciais e sua influência na formação da cidade	91

2.2- Fortalecimento da centralidade: A urbanização impulsionada pelos investimentos industriais	106
2.2.1- A influência da atividade petrolífera no reaquecimento da economia	106
2.2.2- Capital agroindustrial enquanto indutor do crescimento urbano	111
2.3- Redefinição da centralidade: a ampliação da oferta de prestação de serviços – a Saúde e a Educação em foco	121
2.3.1- A Saúde enquanto vetor do desenvolvimento mateense	121
2.3.2- A Educação enquanto promotora do crescimento socioeconômico e espacial mateense	130

CAPÍTULO 3- O CENÁRIO ATUAL DA CENTRALIDADE DE SÃO MATEUS: ALGUMAS CONSTATAÇÕES E POSSIBILIDADES DE EMERGÊNCIA DE UMA CIDADE MÉDIA

3.1- A polarização de São Mateus e o seu papel na organização do espaço regional	147
3.1.1- Indicadores econômicos	148
3.1.2- Dinâmica populacional	156
3.2- São Mateus rumo à categoria de cidade regional: ou, pode-se dizer, Cidade Média?	162

CONSIDERAÇÕES FINAIS	172
-----------------------------------	------------

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	179
---	------------

Introdução

A urbanização brasileira pode ser considerada produto de longo processo de transformação territorial do país, no qual a dinâmica e as alternativas de localização das atividades econômicas representam relevante papel indutor. Essa transformação vem despertando o desenvolvimento de estudos que procuram apreender os efeitos dessas mudanças sobre a configuração da rede urbana do Brasil.

Assim, diversos são os estudos que buscaram analisar a configuração e as tendências da evolução da rede urbana do Brasil, abarcando as mudanças ocorridas no processo de crescimento econômico, funcional e espacial das cidades brasileiras. Dessa forma, várias pesquisas tiveram como foco a atualização de estudos referentes à hierarquia urbana e à descrição das regiões de influência das cidades brasileiras, a fim de subsidiar a formulação de políticas públicas no âmbito nacional, regional e municipal.

A urbanização brasileira contemporânea foi influenciada pelas transformações econômicas, políticas, sociais e espaciais provocadas pela intensificação e mudança nas formas de articulação do Brasil com a economia capitalista. No decorrer das últimas décadas vem ocorrendo transformações significativas no processo de urbanização brasileiro, em especial aquelas relacionadas ao crescimento demográfico, à concentração urbana e à metropolização.

Esse processo em andamento tem se caracterizado por distintos fenômenos, destacando-se a ocupação de frentes pioneiras, o adensamento populacional em áreas já consolidadas e o crescimento de cidades pequenas e médias.

A partir da década de 1980 houve o que se chama de desmetropolização, com os índices de crescimento econômico maiores nas cidades de porte médio, havendo

assim um gradativo processo de desconcentração econômica resultante da redução das distâncias em função da implantação de modernos sistemas de transportes e de comunicações.

A partir dos anos 1980, o padrão de urbanização brasileiro apresentou mudanças que merecem ser destacadas. São elas:

Embora as metrópoles continuem crescendo proporcionalmente mais que o país, o ritmo desse crescimento diminuiu. As cidades de porte médio, com população entre 100 mil e 500 mil habitantes, crescem a taxas maiores do que as metrópoles nos anos 80 e 90 (4,8% contra 1,3%) (MARICATO, 2000, p.24).

A diminuição relativa do crescimento demográfico das duas principais metrópoles - São Paulo e Rio de Janeiro - ocorreu à medida que outras metrópoles regionais cresceram em ritmo mais acentuado, em função da desconcentração da atividade produtiva industrial. Como parte do mesmo movimento, as cidades médias tiveram aumento de participação nesse sistema urbano, à medida que parte das cidades pequenas do país perdeu importância relativa, tanto demográfica como economicamente (SPOSITO, 2007, p. 39).

Para Sposito (2001, p. 625), a descentralização da atividade industrial produtiva ocorrida de forma mais nítida a partir do início da década de 1990 representou o aumento dos papéis de muitas cidades grandes e médias.

Como resultado dessas transformações, a rede urbana brasileira foi profundamente alterada, propiciando a reorganização da hierarquia urbana. Desse modo:

A hierarquia urbana inscreve-se cada vez mais num contexto econômico internacional que transforma a natureza das relações entre as cidades e seus *hinterlands*, entre as cidades de mesmo nível e entre os centros urbanos de diferente importância (EGLER, 2001, p. 34).

Assim, as mudanças introduzidas pelo processo de internacionalização da economia provocaram alterações na hierarquia urbana brasileira como fruto do surgimento de novas cidades e consolidação de centros intermediários. Nesse sentido, Costa (2002, p.116) comenta que o processo de desconcentração da população e das atividades beneficiou particularmente as cidades médias. Isso se efetivou em especial por que:

O progresso dos transportes e das comunicações, assim como a redução de instrumentos reguladores do fluxo de capital e a prática da oferta de benefícios fiscais e financeiros aos grandes empreendimentos permitiram às

idades intermediárias implementar novas estratégias de desenvolvimento. (IPEA, 2002, p.30)

Assim, essas cidades se apresentaram como alternativas à localização de atividades e pessoas em função de sua dimensão nos aspectos demográfico e econômico. Costa (2002, p.116) acrescenta que com o processo de globalização, a cidade média é parte de um sistema aberto, onde a sua integração não se faz somente com a região ou o país a que pertence, mas compreende também a escala internacional.

O contínuo e crescente dinamismo da urbanização reflete-se não só no aumento do número de cidades e de suas dimensões demográficas, mas também no tocante à sua relevância funcional e articulações no contexto regional, nacional e global. Desse modo, com a intensificação do processo de urbanização, a cidade se transforma de variadas formas.

Dessa maneira, percebe-se que há uma redefinição na rede urbana brasileira, uma vez que relações hierárquicas foram modificadas através de alterações e/ou ampliações dos papéis das cidades, criando novos espaços de fluxos e novas formas espaciais.

É no contexto dessas mudanças que se optou em realizar uma pesquisa que identifique os diferentes papéis assumidos por São Mateus (ES) ao longo de sua trajetória histórica, e, especialmente, qual papel essa cidade desempenha no contexto contemporâneo do processo de urbanização brasileiro. Junta-se a isso a busca da compreensão do conteúdo da sua centralidade urbana nos diferentes momentos históricos, privilegiando-se uma abordagem na escala da rede urbana.

A justificativa de tal direcionamento partiu das atuais evidências e tendências do potencial de desenvolvimento de São Mateus possibilitado pelos investimentos de diferentes segmentos sociais, econômicos e políticos, nas esferas municipal, estadual e federal. Tais investimentos têm imprimido na cidade um maior dinamismo e têm propiciado a ampliação de seus papéis e a especialização cada vez maior de suas funções, fortalecendo, assim, a sua centralidade em nível regional e possibilitando o início da emergência de novas formas de expressão de centralidade intraurbana.

Nesse sentido, a presente pesquisa está pautada em uma preocupação em investigar a posição de São Mateus enquanto importante nó da rede urbana capixaba, bem como o seu significado regional. Assim, além de demonstrar a sua relevância econômica e funcional, pretende-se identificar as suas interações espaciais e apresentar elementos que evidenciem a sua centralidade urbana.

Considera-se, ainda, que a presente pesquisa se justifica pela insuficiência de estudos sobre a cidade de São Mateus e a região na qual está inserida, além de representar uma importante contribuição no plano acadêmico no que tange à temática da rede urbana no Espírito Santo, bem como servir de subsídio para a tomada de decisões inerentes ao planejamento urbano municipal.

Diante dessa problemática, deparou-se com a emergência de alguns questionamentos. Assim, para nortear a presente pesquisa, foi eleita a seguinte questão central: Quais são os atuais papéis assumidos por São Mateus responsáveis pelo fortalecimento de sua centralidade e pela sua relevância na rede urbana do Espírito Santo?

A partir dessa questão central, a mesma desdobrou-se em alguns questionamentos, a saber:

- 1- Como se deu a formação da centralidade de São Mateus? Como essa centralidade evoluiu ao longo do tempo?
- 2- Quais os agentes responsáveis pela centralidade de São Mateus em distintas épocas?
- 3- Quais são as relações espaciais de São Mateus?
- 4- Quais são os agentes subjacentes a essas interações? Como se constituíram essas relações?
- 5- Quais são os efeitos da centralidade de São Mateus na organização interna da cidade?
- 6- Em que medida as dinâmicas econômicas recentes são capazes de alterar o atual *status* de São Mateus na rede urbana capixaba?

7- Em qual medida a centralidade de São Mateus é relevante para caracterizá-la como uma cidade média?

Portanto, visando responder a esses questionamentos, esta dissertação tem como objetivo geral compreender o processo de evolução da centralidade urbana de São Mateus, possibilitando a identificação de suas interações espaciais ao longo do tempo, de seus atuais papéis e de sua importância na rede urbana do Espírito Santo.

Os objetivos específicos são os seguintes:

- 1- Avaliar de que forma se deu o processo de expansão urbana de São Mateus;
- 2- Explicar a evolução da hierarquia urbana de São Mateus, comparando sua posição na rede urbana capixaba com outras localidades centrais;
- 3- Indicar os agentes responsáveis pela centralidade de São Mateus em distintos momentos;
- 4- Demonstrar as tendências do fortalecimento da centralidade de São Mateus e identificar os novos papéis assumidos na atualidade;

Para responder aos objetivos propostos o trabalho está estruturado em três capítulos, além das considerações finais. O primeiro capítulo apresenta uma análise acerca dos novos papéis e articulações das cidades regionais na rede urbana brasileira, com ênfase em São Mateus. Para tentar explicar a hierarquia da rede urbana, buscou-se na clássica Teoria das Localidades Centrais o embasamento teórico para realizar tal reflexão. Somaram-se às contribuições dessa Teoria, as tentativas de sua recuperação feitas através de idéias renovadoras contemporâneas de Milton Santos e Roberto Lobato Corrêa.

Em seguida, é realizada uma revisão bibliográfica sobre as cidades médias, cujo desdobramento se deu a partir de uma série de reflexões de estudos e artigos sobre o tema, numa tentativa de oferecer uma abordagem teórica sobre a temática em questão, buscando traçar uma trajetória das reflexões de diferentes autores voltadas para as dificuldades de se propor um conceito de cidade média, fazendo-se importante menção aos critérios que têm estado na base de sua definição.

Enfocam-se também os relevantes estudos realizados no Brasil, dando-se um destaque especial às contribuições de pesquisadores de Minas Gerais, que desempenharam um papel pioneiro no surgimento e no desenvolvimento de pesquisas sobre as cidades médias, que possibilitou a conquista de importantes resultados, tais como as três classificações hierárquicas das cidades médias mineiras elaboradas por Amorim Filho e associados (1982, 2000 e 2006).

Constituiu-se, ainda, como referencial teórico, a abordagem sobre a promoção das cidades médias na década de 1970 como instrumentos de políticas de urbanização e crescimento econômico, bem como a exposição do desenvolvimento dos sucessivos planos nacionais ou estaduais, no Brasil, que contemplavam a temática urbana e uma discussão sobre o papel das cidades médias no contexto da urbanização contemporânea brasileira.

Para finalizar o Capítulo 1, buscou-se descrever a evolução de São Mateus na rede de cidades capixaba, a fim de verificar sua trajetória hierárquica e delimitar as suas áreas de influência. Para isso, elegeu-se alguns estudos empíricos realizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) publicados a partir da década de 1970. Além de permitir uma visão das modificações ocorridas no nível hierárquico de São Mateus ao longo do tempo, os resultados desses estudos possibilitaram estabelecer um paralelo com centros urbanos não-metropolitanos dotados de maior centralidade no Espírito Santo, como Cachoeiro de Itapemirim, Colatina e Linhares, e por meio deste apontar evidências do desenvolvimento de São Mateus em relação a essas cidades.

A análise da evolução hierárquica de São Mateus a partir da década de 1970 permitiu delinear suas áreas de influência e esclarecer as suas articulações com outras cidades, colocando-a numa posição de destaque na rede urbana capixaba. No entanto, desde a sua gênese, a cidade de São Mateus constituiu-se em um importante ponto do território capixaba, apresentando-se como uma relevante localidade central.

Contudo, no decorrer do tempo, a centralidade de São Mateus apresentou conteúdos distintos em virtude da atuação de diferentes agentes sociais, políticos e econômicos. Assim, fez-se necessário estabelecer uma periodização para compreender a mudança do conteúdo da centralidade de São Mateus e, ao mesmo

tempo, identificar as suas interações espaciais estabelecidas com o passar dos anos.

Para tanto, considerou-se fundamental a construção de indicadores visando apreender os aspectos necessários que permitissem apresentar informações importantes sobre a centralidade de São Mateus ao longo de sua história. Nesse sentido, elegeu-se alguns aspectos que constituem consenso em alguns estudos sobre o universo das cidades médias, tomando-se como referência alguns indicadores utilizados nas pesquisas realizadas por Amorim Filho, Sposito e Castello Branco. Os indicadores definidos foram os seguintes: a) principais atividades econômicas; b) dinâmica populacional; c) equipamentos e infraestrutura; d) centralidade urbana; e e) espaços de moradia. Agrupadas nesses indicadores, algumas variáveis foram selecionadas para investigação, as quais serão explicitadas no final do Capítulo 1.

Apoiando-se nas informações disponibilizadas através da adoção e investigação dessas variáveis, procurou-se no Capítulo 2 estabelecer uma periodização da centralidade de São Mateus, buscando identificar os principais agentes econômicos e sociais que contribuíram para elevar o seu *status* em nível regional, bem como as suas influências na expansão urbana da cidade. A periodização definida foi: a) de 1970 a 2000, que versa sobre o fortalecimento de sua centralidade e b) a partir dos anos 2000, que aborda a redefinição da centralidade de São Mateus.

A cidade de São Mateus sempre ocupou uma posição de expressiva centralidade na região na qual se localiza. Por esse motivo, fez-se necessário inicialmente fazer uma abordagem acerca da maneira de como se deu a formação dessa centralidade e de como isso repercutiu na produção do espaço urbano.

Para tanto, essa abordagem abarca aspectos históricos da cidade a partir de 1764, tendo como principal enfoque a atividade comercial realizada durante muito tempo no Porto de São Mateus, tornando-o um dos mais movimentados da época. Através dele, as mercadorias eram escoadas, destacando-se a farinha de mandioca, o café e a madeira, que foram os principais responsáveis pelo dinamismo comercial do passado mateense.

Essa delimitação inicial justifica-se pelo fato de que, em 1764, quando São Mateus foi elevada à vila, a cidade conheceu um expressivo desenvolvimento econômico, tornando-se uma das cidades mais atrativas da época no Espírito Santo. Isso se deveu, principalmente, ao dinamismo da navegação fluvial, que possibilitou intensamente as trocas comerciais e contribuiu para a formação da centralidade de São Mateus. Porém, a partir da segunda metade do século XX, com a decadência do transporte fluvial, o Porto perdeu as suas casas comerciais, assistindo, assim, o fim dos seus momentos áureos. Apesar disso, São Mateus não perdeu a sua condição de local central, pois novos agentes e dinâmicas emergiram para induzir o seu crescimento urbano, como a implantação da BR-101 que possibilitou o revigoramento das atividades comerciais na Cidade Alta.

O primeiro período, cuja investigação será pautada na centralidade de São Mateus a partir da década de 1970, terá como enfoque a influência da exploração petrolífera e da implantação de projetos agroindustriais no processo de urbanização da cidade. A entrada desses novos agentes econômicos contribuiu para uma mudança no perfil demográfico de São Mateus, que se caracterizou pelo aumento da população urbana em virtude das migrações inter-regional e rural-urbana.

Como resultado desse crescimento demográfico, novas áreas foram ocupadas expandindo o tecido urbano de São Mateus e a oferta de bens e serviços foi ampliada para dar suporte ao desenvolvimento dessas novas atividades e às necessidades da população. A análise dessas dinâmicas revelou a ampliação das relações espaciais de São Mateus e permitiu identificar nesse período o fortalecimento da sua centralidade.

Já mais recentemente, a partir dos anos 2000, identificou-se a intensificação dessas dinâmicas, as quais têm contribuído para a redefinição da centralidade de São Mateus. A pesquisa revelou que essa intensificação resultou, em grande medida, da ampliação da oferta de serviços relacionados aos segmentos da saúde e da educação.

Nesse sentido, a investigação realizada acerca dos fluxos gerados pelos deslocamentos dos usuários para o acesso aos serviços de saúde públicos mostrou a capacidade de São Mateus em atrair pessoas de variadas localidades, apontando

uma tendência de crescimento desses deslocamentos para a realização de atendimento médico-hospitalar.

Com intensidade e ritmo diferentes, a modernização do ensino em São Mateus constitui-se em outro fator responsável pela ampliação dos papéis da cidade. O aumento da oferta de cursos técnicos e de cursos superiores tem se constituído em um importante vetor do processo migratório verificado nos últimos anos em São Mateus, uma vez que essa cidade tem representado o destino de estudantes oriundos de diversas localidades.

Assim, a intensificação da atuação desses segmentos tem induzido migrações, fortalecido os papéis, ampliado o espaço de relações de São Mateus e apontado uma tendência de consolidar-se como polo regional de saúde e educação. Além disso, esse redimensionamento da atuação desses segmentos tem contribuído para a promoção de mudanças de várias naturezas, em especial às que se referem às formas de consumo e a estruturação urbana da cidade, em virtude da ampliação das atividades comerciais e da expansão do mercado imobiliário.

Por fim, pretende-se no Capítulo 3 estabelecer um direcionamento para a compreensão do nível de centralidade de São Mateus na atualidade e o seu papel na organização do espaço regional, de forma a vislumbrar as possibilidades futuras de sua consolidação enquanto cidade regional, ou seja, a sua emergência à categoria de cidade média.

O caminho metodológico adotado para a elaboração desta dissertação teve início através da utilização de fontes primárias e secundárias visando levantamentos bibliográficos de cunho teórico, empírico, documental e cartográfico.

Primeiramente, esses levantamentos consistiram na seleção e organização das fontes secundárias inerentes à leitura, fichamento, análise e reflexões de livros, artigos, dissertações e teses eleitos através de trabalhos publicados por variados pesquisadores no tocante à temática da rede urbana. Esses levantamentos foram realizados em bibliotecas públicas, em relatórios de pesquisas disponíveis na *internet* e em publicações de alguns órgãos, instituições e grupos de pesquisa.

Inicialmente, buscou-se na Teoria das Localidades Centrais o embasamento teórico para parte do desenvolvimento desta dissertação, uma vez que consiste na mais

difundida a respeito da hierarquia urbana. Ademais, procurou-se de forma simplificada destacar as contribuições críticas a essa Teoria, a partir das idéias renovadoras de Milton Santos e Roberto Lobato Corrêa. Assim, a releitura da Teoria das Localidades Centrais e as tentativas de sua recuperação representam uma valiosa contribuição para a compreensão das diferentes formas de organização espacial da sociedade.

Dentre as publicações utilizadas para o desenvolvimento do trabalho, destacam-se as dos pesquisadores do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA) e de alguns autores que compõem a Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe), cujos estudos estão voltados para as cidades médias. Dentre os pesquisadores dessa rede, destaca-se o empenho desenvolvido nos últimos anos por Maria Encarnação Beltrão Sposito no que concerne às reflexões sobre as cidades médias, cujos trabalhos publicados tiveram um papel fundamental na compreensão dessa temática e na elaboração desta dissertação.

Também foram de valiosa contribuição os estudos de centralidade e hierarquia da rede urbana brasileira realizados pelo IBGE, a saber: *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas* (1972) e *Regiões de Influência das Cidades-REGIC* (1987, 2000 e 2007). Utilizou-se ainda os resultados obtidos através do estudo *Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil –IPEA/IBGE/UNICAMP* (2002) e resultados parciais da pesquisa em curso *Dinâmica Urbana dos Estados/Rede Urbana do Brasil e da América do Sul*, fornecidos pelo Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN). Tais estudos foram utilizados, especialmente, para verificar o desenvolvimento hierárquico da cidade de São Mateus na rede urbana do Espírito Santo.

Para a discussão acerca da gênese e evolução da centralidade de São Mateus, foi preciso realizar um levantamento de dados históricos através da consulta de livros de autoria local que abarcam a história do município, de documentos disponíveis no Arquivo Público Estadual com sede em Vitória, de publicações digitalizadas no *site* do IBGE referentes, principalmente, aos censos demográfico, agrícola e comercial a partir da década de 1950.

Para o período mais recente, a consulta e análise de fontes primárias foram realizadas por meio de documentos e publicações de órgãos públicos como as fornecidas pelo Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN), Instituto Brasileiro de

Geografia e Estatística (IBGE), Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN), e do Plano de Desenvolvimento Espírito Santo 2025.

Também foram relevantes os dados e informações obtidos:

- na Secretaria Municipal de Saúde, na qual foi possível obter dados e informações acerca dos investimentos que estão sendo realizados para o avanço da saúde na cidade de São Mateus;
- na Secretaria Municipal de Planejamento, Desenvolvimento Econômico e Captação de Recursos, a qual disponibilizou material cartográfico acerca da expansão urbana municipal;
- no Hospital Dr. Roberto Arnizaut Silveiras, o qual forneceu dados referentes ao número e procedência dos pacientes atendidos;
- no Setor Municipal de Cadastro Imobiliário, referentes à relação dos loteamentos registrados em cartório;
- na PETROBRAS (Petróleo Brasileiro S.A.), com informações concernentes ao histórico da exploração do petróleo em São Mateus;
- no CEUNES (Centro Universitário Norte do Espírito Santo), no qual se obteve dados e informações inerentes ao número de alunos, a demanda dos cursos e a sua área de abrangência;
- no INCAPER (Instituto Capixaba de Pesquisa, Assistência Técnica e Extensão Rural), no qual foi possível ter acesso a informações relacionadas à agricultura local.

Os dados e informações obtidos foram selecionados e submetidos a um tratamento estatístico. Assim, eles foram organizados através de tabelas, gráficos e quadros, utilizando para tal o Microsoft Excell 2007. Em seguida, foi feita uma análise e interpretação destes, visando encontrar respostas para os questionamentos propostos, os quais foram objeto de investigação.

Em relação à base cartográfica, foram adquiridas junto ao Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN) fotografias aéreas da cidade de São Mateus das décadas de 1970 e 1980, o que permitiu desenvolver análises sobre a expansão urbana do município. Além disso, foi consultado o banco de dados do Sistema Integrado de Bases

Geoespaciais do Estado do Espírito Santo (GEOBASES), a fim de obter acesso às informações geoespaciais de São Mateus. Ressalta-se, ainda, que alguns mapas utilizados foram extraídos dos diversos estudos consultados para a construção da dissertação.

Paralelamente às ações acima, foram realizadas entrevistas visando alcançar os dados que não puderam ser encontrados em registros e fontes documentais e para completar as informações extraídas de outras fontes. Além disso, foram feitos contatos diretos com pessoas que contribuíram com o fornecimento de dados e com sugestões de possíveis fontes de informações.

De maneira geral, a busca de informações, tanto nos setores públicos, quanto nos setores privados, apresentou êxito visto a disposição e empenho dos mesmos em atender, na medida do possível, as nossas solicitações. Porém, parte da metodologia definida inicialmente não foi utilizada, como a aplicação de questionários nas instituições de ensino, pois a demora na autorização por parte dos órgãos responsáveis inviabilizou a aplicação dos mesmos devido ao prazo destinado à dissertação.

Mediante o exposto, a trajetória desta dissertação inicia-se a seguir com uma reflexão sobre os novos papéis e as formas como as cidades (sub) regionais se articulam atualmente na rede urbana brasileira, tendo como recorte espacial de análise a cidade de São Mateus, no Espírito Santo.

Novos papéis e articulações das cidades regionais na rede urbana brasileira: uma reflexão considerando São Mateus (ES)

1.1- A rede de localidades centrais enquanto categoria de análise da rede urbana brasileira

Constituindo-se como um conjunto de centros funcionalmente articulados, a rede urbana consiste em um importante objeto analítico de estudo de pesquisadores de distintas áreas, em vista do significado que o processo de urbanização adquiriu, especialmente a partir do século XX.

Admite-se a existência de uma rede urbana quando, ao menos, são satisfeitas três condições, a saber:

1. A existência de uma economia de mercado com uma produção que é negociada por outra que não é produzida local ou regionalmente, pressupondo um grau mínimo de divisão territorial do trabalho;
2. A existência de pontos fixos no território onde os negócios acima referidos são realizados, ainda que com certa periodicidade e não de modo contínuo;
3. A existência de um mínimo de articulação entre os núcleos anteriormente referidos, cuja verificação se dá através da circulação, etapa necessária para que a produção exportada e importada se realize plenamente (CORRÊA, 1989, p.77).

Dessa maneira, composta por um conjunto de centros urbanos e pelas relações espaciais entre eles, a rede urbana tem sido investigada privilegiando-se, acima de tudo, os atributos fixos que distinguem os seus centros. Para Corrêa (2004, p.311), a

rede urbana, entendida como um conjunto de centros funcionalmente articulados constitui-se em um reflexo social, resultado de complexos e mutáveis processos engendrados por diversos agentes sociais.

No Brasil, apesar da realização de numerosos estudos, o tema da rede urbana está longe de ser exaurido, uma vez que a sua dimensão continental é bastante extensa. Além disso, a introdução de inovações tecnológicas e transformações nas redes técnicas, a intensificação da globalização da economia brasileira e o impulso da fronteira de ocupação desencadearam alterações marcantes no território, o que representa um estímulo a novas investigações de forma a permitir uma visão atualizada da evolução da rede urbana brasileira.

Assim, a temática da rede urbana tem sido abordada por distintos pesquisadores através de diferentes vias, que, de acordo com Corrêa (1989, p.10), as mais relevantes se referem à distinção das cidades em termos de suas funções, dimensões básicas de variação, relações entre tamanho demográfico e desenvolvimento, hierarquia urbana e relações entre cidade e região.

Apesar dessas vias se relacionarem de alguma forma entre si, pretende-se privilegiar uma breve abordagem sobre os estudos referentes à hierarquia existente entre as cidades, visto que estes representam os mais tradicionais e numerosos dentre as pesquisas realizadas. Esses estudos englobam a quantidade, a dimensão e a distribuição das cidades, bem como o processo de diferenciação entre elas.

Esse grande número de estudos sobre a temática em questão resultou do crescente interesse, principalmente de geógrafos, em face da intensificação das desigualdades entre as cidades devido à complexidade crescente do capitalismo, especialmente após a Segunda Guerra Mundial. Como consequência do aprofundamento dessas diferenças, assistiu-se a alterações na hierarquia urbana, constituindo-se em oportunidades para a atualização de estudos.

Dentre todos os estudos realizados, destaca-se a Teoria das Localidades Centrais formulada pelo geógrafo alemão Walter Christaller, em 1933, como importante ferramenta teórica para o entendimento da hierarquia urbana. A teoria em questão considera:

O conjunto de centros de uma região ou país – cidades, vilas, povoados e estabelecimentos comerciais isolados na zona rural – em seu papel de distribuição varejista e de prestação de serviços para uma população neles residente. Estes centros são denominados localidades centrais e a centralidade de que dispõem é derivado de seu papel como centros distribuidores de bens e serviços, ou seja, das funções centrais que desempenham. (REGIC/IBGE, 1987, p. 11)

Assim, tal teoria pressupõe a existência de uma rede hierarquizada de localidades centrais, as quais oferecem um conjunto de bens e serviços a certa área de influência, podendo ser classificadas hierarquicamente segundo a quantidade e variedade de bens e serviços que fornecem às suas respectivas áreas envolventes. Desse modo, o trabalho de Christaller partia da hipótese de que os lugares centrais seguiam uma lógica hierárquica segundo uma rede de interdependência que tenderia de forma natural à centralização.

Portanto, a centralidade de uma localidade seria resultante da relevância das funções centrais oferecidas. Assim, quanto maior fosse a sua oferta de bens e serviços, maior seria a sua área de influência, a quantidade de pessoas por ela atendida e, conseqüentemente, maior o nível de sua centralidade.

Outros aspectos apresentados pela teoria de Christaller dizem respeito ao alcance espacial máximo (*maximum range*) e ao alcance espacial mínimo (*minimum range threshold*). Sobre tais conceitos, tecem-se os seguintes comentários:

O primeiro refere-se à área determinada por um raio a partir da localidade central: dentro desta área os consumidores efetivamente deslocam-se para a localidade central visando à obtenção de bens e serviços. A área em questão constitui a região complementar. Para além dela os consumidores deslocam-se para outros centros que lhe estão mais próximos, implicando isto menores custos de transporte. O alcance espacial mínimo, por sua vez, compreende a área em torno de uma localidade central que engloba o número mínimo de consumidores que são suficientes para que uma atividade comercial ou de serviços, uma função central, possa economicamente se instalar (CORRÊA, 1989, p.21).

A partir dessas proposições, verifica-se uma distinção na oferta de bens e serviços. Quando eles fossem consumidos frequentemente, poucos consumidores seriam suficientes para possibilitar sua viabilidade econômica, necessitando, assim, de um reduzido alcance espacial mínimo. Por outro lado, o seu alcance espacial máximo também seria menor, visto que a oferta generalizada desses mesmos bens e

serviços em outros centros mais distantes coloca dificuldades para os consumidores com relação aos custos com transportes necessários aos deslocamentos.

Por outro lado, quando determinadas funções centrais fossem de consumo menos frequente, haveria a necessidade de um maior número de consumidores para justificar a sua oferta. Desse modo, elas necessitariam de um maior alcance espacial mínimo, visto que a área que é abrangida por essas pessoas apresenta uma dimensão mais ampla. Como a frequência da procura dessas funções centrais é menor, elas sustentariam os custos com transportes mais onerosos, apresentando, assim, um maior alcance espacial máximo. Como resultado, seria reduzido o número de localidades centrais a fornecer tais funções e as distâncias entre elas seriam maiores.

Como consequência dessa distinção na oferta de bens e serviços, fica determinada uma hierarquia entre as localidades centrais. A hierarquia desses centros se processa de modo que:

As localidades centrais de baixo nível hierárquico distribuem bens e serviços procurados muito frequentemente, possuindo área de influência espacialmente restrita; as de nível imediatamente superior distribuem além daqueles bens e serviços distribuídos pelos centros inferiores, bens e serviços menos procurados, possuindo uma área de influência maior que inclui os centros menores e suas respectivas áreas de influência. O centro de mais alto nível distribui, finalmente, todos os bens e serviços já distribuídos pelos centros inferiores, distribuindo, ainda, alguns para os quais se constitui no único centro distribuidor para uma ampla região do país. (REGIC/IBGE, 1987, p. 11)

Essa conclusão coloca em evidência que quanto maior o nível hierárquico de uma localidade central, menor será em quantidade e mais distante estará de outra localidade de mesmo nível. Além disso, quanto maior uma localidade apresentar-se com relação ao seu nível hierárquico, maior também será a sua hinterlândia e o total de sua população atendida.

Em suma, de acordo com a teoria em questão, a localização das atividades básicas induz à organização de um sistema hierarquizado de cidades. Christaller (1966), citado no estudo *Série Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil*, apoiado na concepção de equilíbrio geral, postulava que:

- o espaço geográfico apresenta características físicas e humanas que lhe conferem uma homogeneidade (do quadro físico, da distribuição da população, concorrência perfeita entre os produtores, etc.);
- os preços são fixos para todos os agentes sociais que convergem em direção a um centro elementar;
- para o consumidor, que sempre apresenta um comportamento racional, o transporte de um produto tem um custo que aumenta proporcionalmente com a distância, o que tende a levá-lo a frequentar os pontos de venda mais próximos; daí, o conceito de limiar de um bem ou serviço;
- o patamar de consolidação de um produto corresponde ao volume mínimo de clientela potencial, que assegura renda suficiente ao produtor;
- as economias de escala na produção de bens propiciam a algumas cidades condição para concentrar a produção a fim de revender em territórios mais ou menos estendidos (IPEA/IBGE/UNICAMP, 2002, p.26).

Desse modo, vale refrisar que qualquer estabelecimento comercial, industrial ou de prestação de serviços oferece bens e serviços a uma localidade mais ou menos distante do centro fornecedor, o que representa a polarização espacial da aglomeração urbana. Constitui-se, assim, uma hierarquia de cidades, cuja polarização territorial é bastante diferenciada.

Basicamente, esses são os principais pressupostos da Teoria Christalleriana. Todavia, apesar de sua validade na investigação da configuração das redes urbanas, as proposições da teoria estão sujeitas a várias críticas, quais sejam:

A primeira delas é relativa à disposição espacial das cidades num território dado, que nunca obedece a uma distribuição rigorosamente geométrica. Da mesma maneira, a distribuição populacional está longe de ser homogênea. A região de influência (em termos de extensão geográfica) de um centro urbano é bem menor numa região densamente povoada do que numa área pouco povoada. (IPEA/IBGE, UNICAMP, 2002, p. 26)

Soma-se a essas críticas a que é feita com respeito ao comportamento racional do consumidor, visto que este se apresenta cada vez mais imprevisível em virtude da crescente mobilidade urbana e interurbana que caracteriza a sociedade urbana. Além disso, essa Teoria negligencia um leque de serviços imprescindíveis ao desenvolvimento regional, como turismo, defesa, transportes, etc. Acrescenta-se, ainda, que estudos empíricos colocaram em evidência variações relacionadas ao modelo clássico concernentes:

Ao arranjo espacial da rede de centros, ao caráter temporário de seu funcionamento, à ausência de níveis intermediários de centros na rede, à composição dos bens e serviços oferecidos, dimensão da área de influência e volume da população servida por centros de mesmo nível hierárquico, e à existência de *dois circuitos* na rede, um *superior* e outro *inferior* (REGIC/IBGE, 1987, p.12).

Sem desconsiderar a relevância do aprofundamento das variações supracitadas, optou-se em dar um enfoque especial à contribuição de Milton Santos no que diz respeito aos *dois circuitos* da economia urbana, os circuitos *superior e inferior*¹. A existência desses circuitos nos países subdesenvolvidos consiste em uma das principais críticas da Teoria das Localidades Centrais em sua formulação clássica.

O *circuito superior* deriva da inovação tecnológica, enquanto o *inferior* resulta, indiretamente, da mesma inovação e está voltado às pessoas que pouco ou nada se beneficiam dela. O *circuito superior* possui como clientela as classes ricas e parcela significativa das classes médias, que também utilizam o *circuito inferior*, interligando um ao outro. No entanto, apesar de sua aparente interdependência, o *circuito inferior* apresenta-se dependente do *circuito superior*.

Para Santos (1979), os dois circuitos da economia interferem na rede de localidades centrais, estruturando-a de modo que cada centro atue simultaneamente nos circuitos, dispondo duas áreas de influência. Na análise do autor, essa interferência se faz mediante mecanismos básicos de estruturação da hierarquia urbana, com alcance espacial mínimo e máximo, em três níveis de centros: a metrópole, a cidade intermediária e a cidade local.

Nas localidades de baixo nível hierárquico, o *circuito superior* é pouco expressivo ou quase nulo. Já nas grandes cidades, o *circuito superior* adquire uma expressão maior. Em contrapartida, enquanto nas pequenas cidades o *circuito inferior* é bastante expressivo, projetando-se na área de atuação máxima das pequenas

¹ Em síntese, o circuito superior é constituído pelos bancos, comércio e indústria voltados para a exportação, pela indústria moderna vinculada ao mercado interno, pelos serviços modernos e empresas atacadistas e de transportes. Já o circuito inferior é constituído por atividades que não utilizam capitais de modo intenso, possuindo ainda uma organização primitiva: a fabricação de bens, certas formas de comércio e serviços compõem a ampla gama do circuito inferior, que atende, sobretudo, às classes pobres (CORRÊA, 1996, p.73).

localidades centrais, por meio da oferta de bens e serviços de consumo frequente, nas grandes cidades ele limita-se à aglomeração urbana.

Esses dois circuitos também estão presentes nos distintos níveis intermediários da hierarquia urbana, podendo a área de influência de cada um ser maior ou menor que a do outro, dependendo da região em que o centro intermediário se encontra. De outra maneira, Corrêa abordou essa questão seccionando a rede de localidades centrais em dois planos:

De um lado, o plano superior, onde uma rede hierarquizada de localidades centrais é identificada; de outro, o plano inferior, onde os mesmos centros hierarquizados do plano superior apresentam-se indiferenciados, atuando como localidades centrais de níveis inferiores para áreas próximas. Esta diferenciação resulta das disparidades de renda de dois grupos, o de alto e médio status socioeconômico, de um lado, e o de baixo status, de outro, que apresentam capacidades diferenciadas de consumo (REGIC/IBGE, 1987, p. 14).

Isso quer dizer que a rede de localidades centrais somente existe para a fração da população constituída pelos donos dos meios de produção e assalariados bem remunerados. Já a porção da população formada por assalariados regulares e irregulares mal remunerados e camponeses, a rede de localidades centrais é ausente, existindo apenas um conjunto de centros, dentre os quais o mais próximo é procurado para a satisfação de sua limitada demanda.

De acordo com Corrêa (2004, p.312), a rede urbana está submetida a um dinamismo, maior ou menor e com ritmos variados, próprio de cada contexto espaço-temporal, isto é, de cada formação espacial. Segundo esse autor, esse dinamismo pode acarretar transformações no tamanho, na densidade e nas funções dos centros urbanos, assim como na natureza, na intensidade, na periodicidade e no alcance espacial das interações, e na forma espacial da rede.

Na atualidade, a rede urbana brasileira é produto de uma dinâmica que, recentemente, foi capaz de modificá-la profundamente. Entretanto, as transformações que provocaram uma maior complexidade da rede urbana brasileira foram marcadas por uma diferenciação espaço-temporal, ou seja, os processos que ocorreram modificando a rede urbana não se manifestaram simultaneamente em todos os lugares.

Essas transformações, ainda em andamento na sociedade brasileira, provocaram uma intensificação na divisão territorial do trabalho. Nesse sentido, o avanço da divisão técnica e territorial do trabalho e as alterações derivadas das inovações relativas à comunicação ampliaram a organização em redes cujos nós são constituídos pelas cidades.

Offner (2000), citado no estudo *Regiões de Influência das Cidades* (IBGE, 2007, p. 09), observa que atualmente convivem dois tipos de sistema urbano: o sistema de localidades centrais, com regiões formadas no entorno dos centros, e o sistema reticular, em que a cidade funciona como nó de uma rede mundial.

Isso significa que, em um país como o Brasil, marcado por profundas disparidades de renda e de acesso a mercados consumidores, a rede urbana divide-se entre uma arquitetura clássica desenhada pelos fluxos materiais e os pontos inseridos nas redes globais, mais dinâmicos economicamente.

Assim, a hierarquia urbana brasileira se insere cada vez mais em um contexto econômico internacional que altera a natureza das relações entre as cidades e seus *hinterlands*, entre as cidades de mesmo escalão e entre os centros urbanos de distintas categorias. Nesse sentido, Corrêa (2004, p.324) comenta sobre a crescente complexidade funcional dos centros urbanos, os quais não podem mais ser classificados com base em suas funções centrais, definidoras da posição de cada centro na hierarquia de lugares centrais, isto é, como metrópoles regionais, capitais regionais e assim sucessivamente. E ainda, esse autor alerta que:

Especializações produtivas emergiram conferindo às cidades funções especializadas, muitas das quais melhor as definem. As especializações geraram centros que, em maior ou menor grau, gravitam em torno das indústrias metalúrgica, de calçados, confecções, móveis, maquinário agrícola, papel, entre outras, ou de serviços, como o religioso ou de ensino superior, ou do lazer, entre outras especializações (CORRÊA, 2004, p.324).

Em decorrência dessa crescente complexificação funcional dos centros urbanos, a articulação entre centros e regiões também se ampliam, tornando as interações mais intensas e complexas. Desse modo, centros urbanos de mesmo nível intensificam suas relações em escala local e regional, bem como centros de dimensões e de localização distintas se articulam para intensificar suas relações.

Em função da combinação da complexificação funcional dos centros e das relações espaciais, atualmente a rede urbana brasileira apresenta padrões de redes mais complexos, que ao ver de Corrêa (2004, p.326), não são mais dendríticos e christallerianos, mas que poderiam ser definidos como padrões complexos com múltiplos circuitos.

Deve-se, por fim, enfatizar que nas últimas décadas o processo de urbanização brasileiro manteve-se acelerado e apresentou diversas e heterogêneas situações no território nacional, a saber: a interiorização do fenômeno urbano; a acelerada urbanização das áreas de fronteira econômica; o crescimento das cidades médias; a periferização dos centros urbanos; e a formação e consolidação de aglomerações urbanas metropolitanas e não-metropolitanas.

Esses fenômenos consistem em consequências do processo de reestruturação econômica em vigência no Brasil. Dentre todos eles, o que nos interessa no momento é colocar em destaque o aumento da participação das cidades médias no sistema urbano nacional, as quais, em muitos estudos, são tratadas como cidades regionais.

Dessa maneira, a crescente importância dessa categoria de centros urbanos nos convida a fazer uma abordagem sobre a trajetória das reflexões de diferentes estudos realizados no Brasil, tornando-se também relevante focar o papel que eles desempenham na atual configuração espacial da rede urbana brasileira. É o que veremos a seguir.

1.2- Cidades Médias: a trajetória dos estudos e o seu papel no contexto da urbanização contemporânea brasileira.

1.2.1- Conceitos, definições e classificações das cidades médias

Nas últimas décadas, o crescente número de pesquisas voltadas às cidades médias indica uma peculiar preocupação com a sua (in) definição, e, ao mesmo tempo, aponta para a insuficiência de apresentação de um quadro teórico estruturado, que historicamente limitou a construção do seu conceito. Vários estudos revelam a dificuldade em estabelecer uma definição precisa e sólida para as cidades médias, seja pela multiplicidade das realidades, seja pela temporalidade dos fenômenos socioeconômicos.

Corrêa (2007, p.23) nos adverte sobre a existência de obstáculos ao intencionarmos conceituar cidades médias, partindo da afirmação de que, em relação à rede urbana brasileira, a cidade média é importante nó e de onde é possível pensá-la como tal e em relação à rede urbana global, a cidade média pode ser vista como um nó menos importante. Assim, percebe-se que o nível de dificuldade aumenta ao definir uma cidade média quando o ponto de partida é um nível de escala local para a mundial, passando por diferentes escalas entre essas duas extremidades.

Dentre essas dificuldades, Corrêa (2007, p.25) discute três delas referentes ao tamanho demográfico: o tamanho absoluto, a escala espacial de referência e o recorte temporal considerado.

Constituindo a primeira dificuldade, o tamanho demográfico absoluto deve ser relativizado. Como ilustração, esse autor comenta que 200 mil habitantes tem sentido diferente ao se fazer uma comparação entre os Estados Unidos, a Finlândia e o Uruguai, países que apresentam processos distintos de urbanização.

Os três países exibem estruturas dimensionais de suas cidades marcadas, de um lado, por um continuum de tamanhos de cidades que se aproxima da denominada regra da ordem-tamanho, de outro, caso do Uruguai, marcadas pela primazia ou macrocefalia urbana, na qual verifica-se a ausência de cidades de tamanho médio. Nos dois primeiros países verificou-se um

processo de dispersão relativa das atividades econômicas e da população, enquanto no caso da primazia urbana do Uruguai, verifica-se forte concentração espacial do processo de urbanização (CORRÊA, 2007, p. 25).

A escala espacial de referência, segunda dificuldade apontada por Corrêa, também consiste numa questão para investigação. Ele afirma que a cidade média deve ser pensada segundo uma dada escala espacial, em relação a qual pode adquirir sentido. Cita o exemplo de Aracaju, que pode ser concebida como cidade média na escala nacional, mas na escala sergipana surge como uma macrocefálica cidade.

A terceira dificuldade é identificada como sendo a dimensão temporal. Conforme o veloz e intenso processo de urbanização verificado por toda parte, é necessário levar em consideração que 100 mil habitantes possuem significados diferentes tendo como referência os anos de 1940, 1960, 1980 e 2000. Assim, uma cidade considerada média em um passado recente, não poderá ser pensada assim 20 ou 30 anos depois. Dessa forma, Corrêa (2007, p.26) complementa que é preciso qualificar a cada momento o que se entende do ponto de vista demográfico, por cidade média.

Frequentemente, o critério demográfico tem sido utilizado para realizar a classificação de cidades médias. Inicialmente, acreditou-se que as cidades que apresentassem um desempenho populacional médio seriam suficientes para defini-las como cidades médias. No entanto, convém destacar que o recorte demográfico identifica somente as cidades de porte intermediário, mas não aquelas que desempenham essencialmente o papel de cidades médias. Assim,

Apesar do uso deste parâmetro – em função de sua aparente comodidade – na maior parte dos projetos elaborados pelas políticas públicas, o máximo que se conseguia definir era um grupo de *cidades de porte médio*, noção certamente importante, mas que não coincide necessariamente com a de *cidade média*, bem mais complexa (AMORIM FILHO; RIGOTTI, 2002, p.4).

Tradicionalmente, esse parâmetro tem sido aplicado na definição de cidades médias. No final da década de 1970, Rochefort (1977, apud AMORIM FILHO, 2007, p. 70) realiza uma das reflexões mais profundas e críticas acerca das principais características das cidades médias francesas. Para ele, a noção de cidade média

repousa, primeiramente, em um critério, o efetivo da população. A sua crítica em relação à classificação das cidades médias exclusivamente alicerçada no tamanho demográfico indicou que este critério, mesmo em um único país, sofre variações significativas. Ele justificou essa sua crítica ao afirmar que a posição de uma cidade na hierarquia urbana e, por conseqüência, seu pertencimento a tal ou a qual categoria estatística variam com a época e que uma cidade não nasce média.

De acordo com o pesquisador e planejador francês Monod (1974, apud AMORIM FILHO;RIGOTTI,2002, p. 22), buscar uma definição científica para as cidades médias seria em vão , tendo em vista sua complexidade e variabilidade de um país para outro, ou de uma região para outra.

Já Lajugie (1974, apud AMORIM FILHO;RIGOTTI, 2002, p. 4), professor da Universidade de Bordeaux, com mais precaução ainda, diz que o máximo que se pode tentar determinar é uma faixa no interior da qual se situa certo número de cidades que podem pretender à qualidade de cidades médias. Outra afirmação de Lajugie é que a cidade média se define, antes de tudo, por suas funções, pelo lugar que ela ocupa na rede urbana, entre a metrópole, com vocação regional, e os pequenos centros urbanos, com influência puramente local.

No Brasil, os estudos pioneiros sobre as cidades médias foram realizados em Minas Gerais, pelo geógrafo francês Yves Leloup, em meados da década de 1960, e por Amorim Filho, na década de 1970. Uma das principais contribuições de Amorim Filho nesta década foi o conjunto de critérios para a caracterização de cidades médias apresentado em um de seus trabalhos com a finalidade de propor uma conceituação mais abrangente dessa categoria de cidade. De forma sintetizada, esses critérios foram os seguintes:

- interações constantes e duradouras tanto com seu espaço regional, quanto com aglomerações urbanas de hierarquia superior;
- tamanho demográfico e funcional suficientes para que possam oferecer um leque bastante largo de bens e serviços ao espaço microrregional a elas ligado;
- capacidade de receber e fixar os migrantes de cidades menores ou da zona rural, através do oferecimento de oportunidades de trabalho, funcionando, assim, como pontos de interrupção do movimento migratório na direção das grandes cidades, já saturadas;
- condições necessárias ao estabelecimento de relações de dinamização com o espaço rural microrregional que as envolve;

- diferenciação do espaço intra-urbano, com um centro funcional já bem individualizado e uma periferia dinâmica, evoluindo segundo um modelo bem parecido com o das grandes cidades, isto é, através da multiplicação de novos núcleos habitacionais periféricos;
- aparecimento, embora evidentemente em menor escala, de certos problemas semelhantes aos das grandes cidades, como, por exemplo, a pobreza das populações de certos setores urbanos (AMORIM FILHO, 1976, apud AMORIM FILHO;RIGOTTI, 2002, p. 5)

Levando-se em consideração a validade teórica de tais critérios, Amorim e Rigotti (2002, p.5) afirmam que nem toda *cidade de porte médio* possui as qualidades que podem fazer dela uma *cidade funcionalmente média*. Portanto, sustentar a definição de cidade média em apenas critérios que estão vinculados à sua dimensão demográfica é insuficiente e as implicações disso podem ser amplas para o estabelecimento de um conceito de cidade média.

Apesar de o critério demográfico ser usualmente um dos mais aplicados para a classificação da dimensão de cidades e contribuir de certa forma para as atividades realizadas pelo pesquisador, ele envolve, em uma mesma categoria, cidades com as mais distintas características.

Além disso, Amorim e Rigotti (2002, p.10) chamam a atenção para o fato de que os limites populacionais definidores do pequeno e do médio não são universais ou ubíquos. Essa questão também foi tratada por Costa (2002, p.107) ao dizer que um dos fatores que explica a dificuldade de encontrar um valor quantitativo que identifique uma cidade média é o fato de a dimensão populacional proposta variar com a escala de análise. Ela ainda destaca que:

À escala mundial os valores apontados são bastante heterogêneos, o que demonstra a dificuldade em sustentar a definição de cidade média em critérios que se relacionam com a sua dimensão física e demográfica e em efetuar ora estudos comparativos entre países ora evolutivos no tempo (COSTA, 2002, p.107).

De acordo com Amorim e Rigotti (2002, p.11), dada a variabilidade entre as posições e o relacionamento das cidades com a região e a rede urbana da qual fazem parte, os limiares demográficos que separam as pequenas e as médias são muito diferentes nos diversos países do mundo. A título de exemplo, esses autores

mencionam vários tamanhos de cidades da América do Sul considerados como médios:

CIUDAD	POBLACIÓN URBANA (1992)
La Serena (Chile)	109.293
Osorno (Chile)	142.368
Talca (Chile)	218.842
Chillán (Chile)	145.759
Ovalle (Chile)	56.067
San Miguel de Tucuman (Argentina)	654.000 (1991)
Formiga (Brasil)	61.755 (1991)
Mérida (Venezuela)	171.756 (1990)

QUADRO 1 – CIDADES MÉDIAS DA AMÉRICA DO SUL
Fonte: Amorim e Rigotti (2002)

Observa-se a existência de uma variedade de cidades, cuja população oscila entre pouco mais de 50 mil habitantes, no caso Ovalle, no Chile, e acima de 600 mil habitantes, como San Miguel de Tucuman, na Argentina.

A utilização exclusiva do parâmetro demográfico tem sido bastante criticada por alguns autores no decorrer da trajetória dos estudos das cidades médias. Apesar de no Brasil os esforços no sentido de estabelecer o entendimento por cidade média terem origem na década de 1970, Amorim Filho e Serra (2001, p.21) comentam que com a chamada globalização e as mudanças paradigmáticas e axiológicas do início da década de 1990, observou-se uma retomada vigorosa do interesse governamental, econômico, acadêmico, da mídia e de certa parte da opinião pública pelas questões relacionadas com as cidades médias.

Nota-se que os critérios que poderão estar na base da definição desta categoria de cidade voltam a ser discutidos com mais dinamismo e os estudos referentes a este tema ganham um novo impulso com um maior interesse e quantidade de pesquisas, publicações e eventos relacionados às cidades médias. Com a retomada dessas discussões, se fortaleceu a necessidade de maior precisão conceitual referente à sua definição. Nesse sentido, sobressaem as contribuições de Amorim e Serra (2001), Sposito (2001) e Castello Branco (2006). Assim, Sposito:

Traz nova contribuição à questão da definição de cidades médias, adotando perspectiva geográfica, enfatizando a importância do sítio e situação ou posição geográfica, das relações espaciais da cidade, especialmente as que dizem respeito ao consumo, do seu papel na divisão do trabalho, das

funções que desempenham e da questão da distância de centros de maior nível hierárquico (SPOSITO, 2001, apud CASTELLO BRANCO, 2006, p.247).

Pode-se observar que o conceito de cidade média sofreu algumas transformações ao longo do tempo. Castello Branco (2007, p.91) diz que se, inicialmente, o elemento básico definidor dessa categoria era o tamanho populacional, hoje essa característica é complementada por outras informações que permitem melhor qualificar esta categoria de cidades. E acrescenta:

Alguns aspectos fundamentais constituem consenso quando se investiga o universo de cidades médias ou intermédias. Na operacionalização dos conceitos considerados mais relevantes, buscaram-se informações quantitativas coletadas em nível nacional, segundo o mesmo critério de levantamento. Assim, foram consideradas as seguintes características como definidoras desse patamar de cidades em todo o território nacional: o tamanho populacional e econômico, o grau de urbanização, a centralidade e a qualidade de vida. (CASTELLO BRANCO, 2006, p.249)

O Brasil foi um dos países pioneiros a realizar estudos voltados às cidades médias. A união dos esforços de variados profissionais para o desenvolvimento de pesquisas direcionadas para essa temática possibilitou a conquista de importantes resultados, tais como as três classificações das cidades médias de Minas Gerais realizadas por Amorim Filho e associados desde o final dos anos 1970.

A primeira dessas classificações hierárquicas foi o resultado de um trabalho pioneiro realizado entre 1974 e 1981 por Amorim Filho, Bueno e Abreu, que se tornou possível devido: aos conhecimentos teóricos e empíricos de Amorim Filho sobre o tema das cidades médias; ao domínio de técnicas quantitativas de classificação por parte de Abreu; e às habilidades cartográficas e gráficas desenvolvidas por Bueno. A segunda classificação, que resultou de pesquisas realizadas entre 1997 e 1999 por Amorim Filho e Abreu, apresentou um forte vínculo com o maior potencial para o desenvolvimento tecnopolitano² dessa categoria de cidades. E por fim, a terceira classificação, foi elaborada em meados de 2006, por Amorim Filho, Rigotti e Campos.

² Prioriza a criação, reciclagem e inovações tecnológicas.

A primeira classificação das cidades médias mineiras tornou-se realidade como um dos frutos de aproximadamente dez anos de investigações sobre o tema, efetivadas inicialmente a partir de 1969 na Fundação Universitária do Oeste de Minas Gerais – FUOM – em Formiga, por Amorim Filho e associados; em seguida, entre 1971 e 1973, na Universidade de Bordeaux III (França); e, finalmente (1974-1981), no Instituto de Geociências da Universidade Federal de Minas Gerais.

Publicado em 1982, este estudo realizado por Amorim Filho, Bueno e Abreu, intitulado *Cidades de Porte Médio e o Programa de Ações Sócio-Educativo Culturais para as populações carentes do meio urbano de Minas Gerais*, teve uma importância significativa para a busca de soluções para os problemas socioeconômicos urbanos em Minas Gerais. Além dessa contribuição, esta pesquisa obteve outro importante resultado: a identificação de 102 cidades mineiras consideradas médias, com exceção de Belo Horizonte e toda sua região metropolitana.

No entanto, foi concluído que as mesmas estão longe de formar um grupo hierárquico e tipologicamente homogêneo. Deste modo, foram identificados pelos pesquisadores pelo menos 4 grupos hierarquizados entre as 102 cidades consideradas como médias em Minas Gerais. São eles: a) grandes centros urbanos regionais; b) cidades médias de nível superior; c) cidades médias propriamente ditas e d) centros urbanos emergentes.

A possibilidade da classificação hierárquica e da análise da distribuição dos distintos níveis deste grupo de cidades mineiras contou com a utilização de uma técnica pouco explorada no Brasil denominada Análise de Componentes Principais – ACP. Para a classificação estatística das 102 cidades, 25 variáveis foram selecionadas, referindo-se aos seguintes parâmetros:

- crescimento da população urbana;
- migrações;
- distribuição setorial da população ativa;
- arrecadação municipal;
- equipamentos e relações dos setores comercial e de serviços;
- equipamentos e relações do setor industrial;
- infra-estrutura de comunicação em geral;
- posição da cidade considerada na rede urbana regional (AMORIM FILHO; RIGOTTI; CAMPOS, 2007, p.8).

A classificação pioneira de 1982 apresentou aspectos relevantes das cidades médias mineiras, os quais serão expostos de forma resumida no quadro a seguir.

NÍVEL HIERÁRQUICO	CARACTERÍSTICAS	QUANTIDADE
Grandes centros urbanos regionais	Corresponde ao limiar superior, servindo para fazer a transição entre as cidades médias de nível superior e as grandes cidades. São dotados de forte contingente populacional e de uma economia equilibrada nos setores secundário e terciário, bem como a existência de núcleos de desenvolvimento de inovações tecnológicas.	01
Cidades médias de nível superior	Consideradas pela população regional como cidades grandes, exercem forte centralidade em suas regiões, detentoras de um dinamismo demográfico sustentado e que desenvolveram, paralelamente à indústria, dinâmico setor terciário. Possuem estruturas bem consolidadas e tendência ao crescimento futuro.	13
Cidades médias propriamente ditas	Apresentam características mais intermediárias no que se refere ao tamanho demográfico, à hierarquia e às funções econômicas. Através da posição geográfica geralmente nos eixos ou entroncamentos principais das vias de comunicação, mantêm relações importantes com centros maiores e constantes e diretas com as cidades menores e com o espaço microrregional a elas ligado.	43
Centros urbanos emergentes	Equivaleram às cidades que se encontram na faixa transicional entre as pequenas cidades e as cidades médias propriamente ditas. Em geral, possuem uma economia em fase de estruturação e em muitos casos observa-se importante vínculo com o meio rural.	45

QUADRO 2 – NÍVEIS HIERÁRQUICOS DAS CIDADES MÉDIAS MINEIRAS (1982)

Fonte: Filho, Rigotti e Campos (2007).

Organização: Soliane Bonomo

Diante do contexto, é válido reiterar que os limiares demográficos inerentes à dimensão espacial das cidades médias no Brasil apresentam variações e em função disso elas não formam um grupo homogêneo. Considerando-se esse fato, o trabalho realizado por Amorim Filho e Abreu (2000) visando em parte atualizar o estudo de 1982, identificou os seguintes tamanhos populacionais aos respectivos níveis hierárquicos de cidades médias em Minas Gerais:

- Nível 1: capitais regionais, com mais de 500 mil habitantes;
- Nível 2: cidades médias de nível superior, com população maior do que 200 mil pessoas;
- Nível 3: cidades médias propriamente ditas, incluindo desde cidades com menos de 50 mil habitantes até algumas com mais de 160 mil;
- Nível 4: cidades médias de nível inferior, os centros emergentes, cuja população pode variar de 10 mil a 50 mil habitantes. (AMORIM FILHO e RIGOTTI, 2002, p.19)

A atualização do estudo de 1982 tornou-se necessária, uma vez que as pesquisas sobre as cidades médias no Brasil se reduziram na década de 1980. Uma das justificativas para tal fato se deve à diminuição dos recursos destinados ao planejamento urbano e regional, que na década de 1970 representou uma estratégia de interesse pelas cidades médias. Soma-se a esse fato a mudança de foco de políticas públicas que dão prioridade aos problemas intra-urbanos, em especial aqueles vinculados à pobreza nos grandes centros urbanos.

Entretanto, a partir da década de 1990, o tema das cidades médias ganha um novo impulso, com a retomada e aumento do interesse e de estudos, tendo como base de que estas cidades possuem os requisitos necessários para a criação e desenvolvimento de polos tecnológicos.

Esse interesse, no decorrer dos anos 1990, se baseou no fato de que as cidades médias têm sido consideradas (com maior ou menor razão) como lugares privilegiados em termos de qualidade de vida, de preservação do meio ambiente e do patrimônio urbanístico, e como pólos de atração dos crescentes fluxos turísticos. Além disso, nos campos científico e tecnológico, as cidades médias têm sido muito vinculadas (principalmente na França) ao conceito de tecnópolis, um dos mais importantes fenômenos da economia globalizada (AMORIM FILHO; RIGOTTI; CAMPOS, 2007, p.12).

Constituindo-se sedes para a criação desses polos tecnológicos, a ideia inicial era de que as grandes aglomerações urbanas corresponderiam aos locais propícios para a difusão de inovações. No entanto, tal ideia se enfraqueceu e percebeu-se que esses grandes centros não poderiam gozar exclusivamente o privilégio de se constituírem os locais de inovações tecnológicas em virtude de já se encontrarem num considerável estágio de saturação e também por não atenderem às novas exigências para o desenvolvimento de projetos tecnopolitanos, como por exemplo, a oferta de níveis elevados de qualidade de vida. Desse modo, e do ponto de vista de muitos estudiosos, o desenvolvimento de polos tecnológicos que possuem melhores condições de obter sucesso são aqueles situados em cidades médias.

Nessa perspectiva, o trabalho realizado por Amorim Filho e Abreu entre os anos 1997 e 1998 teve como foco a atualização dos conhecimentos referentes à rede e à hierarquia das cidades médias de Minas Gerais e, conseqüentemente, a identificação daquelas com maior potencial tecnopolitano.

Os resultados desse estudo possibilitaram a realização da segunda classificação hierárquica das cidades médias mineiras, sendo publicados em 1999. A maioria dos critérios adotados para esta pesquisa foram os mesmos utilizados na classificação de 1982, destacando-se a inclusão de duas variáveis: as iniciativas de algumas cidades médias na esfera das tecnologias de ponta e a qualidade de vida urbana. As variáveis selecionadas foram agrupadas nos seguintes indicadores:

- população urbana;
- índice de desenvolvimento urbano (IDH);
- renda familiar *per capita* média;
- número de indústrias de ponta;
- total de eixos rodoviários que convergem para cada cidade;
- presença de aeroportos;
- presença e número de cursos superiores (AMORIM FILHO;RIGOTTI;CAMPOS, 2007, p.13).

Com capacidade de identificar as hierarquias das cidades médias mineiras e de escolher aquelas com maior potencial à criação e ao desenvolvimento de um parque tecnológico, essas variáveis permitiram a elaboração de uma nova classificação, bem como estabelecer um paralelo com o quadro hierárquico produzido na classificação anterior.

É oportuno salientar que foram descartadas deste estudo as cidades médias inseridas na Região Metropolitana de Belo Horizonte, visto que estas apresentam grande parcela das qualidades exigidas para se tornarem sede de um polo tecnológico, bem como as pequenas cidades, por não possuírem atributos suficientes para a implantação de um parque tecnológico.

Essa análise comparativa revelou algumas variações na posição hierárquica das cidades médias mineiras. Enquanto algumas delas mantiveram suas posições no período compreendido entre os dois estudos, outras apresentaram significativas modificações. Dentre as conclusões obtidas, vale ressaltar o aumento expressivo do número de cidades classificadas como centros urbanos emergentes e a redução da categoria cidades médias propriamente ditas. Justificam-se essas variações os fatores ligados ao próprio dinamismo das cidades ao longo dos anos, bem como a utilização de informações mais confiáveis e a melhoria das técnicas de tratamento desses dados.

Para dar continuidade à atualização das informações existentes sobre as cidades médias mineiras, Amorim Filho, Rigotti e Campos iniciaram um trabalho em 2005 tendo como objetos de análise 131 cidades, que atualmente correspondem às cidades que podem ser consideradas médias em Minas Gerais, em seus quatro níveis hierárquicos. As informações inerentes a essas cidades foram direcionadas através da definição dos seguintes indicadores: a) demografia; b) atividades econômicas (agropecuárias e extrativas, industriais, comerciais e de serviços); e c) comunicações e transportes.

Com a utilização desses indicadores, novos resultados foram alcançados. Visto que a pretensão no momento não é descrever todos eles, serão tecidos apenas alguns comentários de algumas variações observadas no comportamento hierárquico das cidades médias mineiras pesquisadas.

Observou-se na categoria das cidades médias de nível superior um equilíbrio no quantitativo de cidades, uma vez que ele passou de 17, em 1999, para 18 em 2006, apresentando apenas oscilações quanto às cidades inseridas nessa classificação hierárquica. O mesmo não foi diferente com as classificadas como cidades médias propriamente ditas: quase não houve alteração entre os estudos de 1999 e 2006, pois o número dessas cidades caiu de 26 para 25. Entretanto, houve um aumento considerável do número de centros emergentes, passando de 45, em 1982, para 59 em 1999 e para 86 em 2006. Através deste último resultado, é bem possível que, nos próximos anos, o número de cidades médias mineiras deverá apresentar um crescimento.

1.2.2- O crescimento das cidades médias enquanto estratégia para políticas de planejamento urbano

A velocidade acelerada do processo de urbanização mundial representou um dos fatores responsáveis pelo aumento da relevância do planejamento urbano e regional que ocorreu após a Segunda Guerra Mundial, tendo preferencialmente como escopo das pesquisas e políticas de planejamento as grandes aglomerações urbanas.

Em alguns países europeus, em especial a Inglaterra e a França, o fenômeno da urbanização atingiu tamanha proporção, que acabou sendo adotada uma política de desconcentração como forma de determinar um equilíbrio entre os centros da rede urbana macrocefálica, concentradas fortemente em Londres e Paris, visto que estas cidades já apresentavam graves problemas socioeconômicos.

De acordo com Corrêa (2007, p.27), a ideia de desconcentração traduz-se na intenção de alterar a estrutura político-administrativa do país, herdada da Idade Média, criando novas províncias cujas sedes seriam as capitais regionais ou cidades médias. Neste sentido, se manifesta a necessidade de uma nova forma de planificação urbana e regional denominada, na França, *aménagement du territoire*.

Sistematizado desde 1952, Amorim Filho e Serra (2001, p.5) comentam que o *aménagement du territoire* resulta de uma reflexão sobre a procura de uma distribuição mais equilibrada das atividades, das riquezas e dos homens sobre o espaço nacional e regional. As fortes evidências dos intensos desequilíbrios inter-regionais e intra-redes urbanas na Europa, em particular na França, levaram este país, a partir de 1954, a começar a colocar em prática os princípios desta política como a descentralização e desconcentração espacial da população e das atividades econômicas.

Segundo Amorim Filho e Serra (2001, p.5), a primeira fase da implementação desta política, que correspondeu ao período de 1954 a 1962, se restringiu às ações voltadas às intervenções de caráter setorial, como o fomento à indústria, à produção de energia, etc., ou de caráter pontual, através da determinação de certas atividades em cidades selecionadas.

Após este período, em 1963, a percepção da política das *metrópoles d'equilibre* começa a adquirir mais consistência, buscando, através dela, uma conformidade entre as várias regiões que constituem o espaço francês, que até então era fortemente polarizado por Paris. Nesse sentido:

Em meados da década de 1960, a hierarquia urbana da França elaborada através de um estudo por Michel Rochefort e Jean Hautreux revela a relevância das aglomerações metropolitanas com populações variando de 100 mil até 1 milhão de habitantes e a necessidade de seu fortalecimento voluntário como “metrópole de equilíbrio” para Paris (AMORIM FILHO;SERRA, 2001, p.6).

A confirmação dessa política de *metrópoles d'equilibre* ocorreu em 1966, através do V Plano de Desenvolvimento Econômico e Social. A partir deste ano, uma sucessão de providências foi tomada em favor das oito metrópoles de equilíbrio selecionadas, tais como as citadas por Amorim Filho e Serra (2001, p.6): canalização de investimentos industriais, instalação de numerosos equipamentos terciários, desenvolvimento das redes de comunicação e transporte, etc.

No entanto, o fortalecimento dessas metrópoles de equilíbrio começou a apresentar com o tempo claros indícios de que captariam os capitais e os recursos humanos de suas respectivas áreas de influência, a exemplo do que vinha sendo feito por Paris em escala nacional. Além disso:

Para uma integração mais adequada entre as metrópoles de equilíbrio e o espaço regional a ela ligado, um certo número de cidades aí localizadas deveria exercer a função de *relais* entre as metrópoles de equilíbrio, as pequenas cidades e o mundo rural. Desse modo, uma política para as cidades médias (que poderiam cumprir essa função de *relais*) era uma consequência lógica do aprofundamento da orientação de descentralização e de procura de maior equilíbrio (AMORIM FILHO;SERRA, 2001, p.7)

Assim, no início dos anos 1970, as cidades médias francesas tornam-se objetos privilegiados das políticas de *aménagement du territoire* que foram definidas no VI Plano de Desenvolvimento Econômico e Social (1971-1975). Dentre os principais objetivos deste plano, Costa (2002, p.104) enfatiza a distribuição mais equilibrada do emprego, a continuação do desenvolvimento da região Oeste e o reforço das regiões de fronteira. Sobre esses objetivos, essa autora ainda comenta que o

suporte territorial para atingi-los dependia da existência de uma rede urbana equilibrada e para a qual era imprescindível o reforço das cidades médias.

A promoção das cidades médias na França não representou a resolução para todos os problemas espaciais, porém, figurou uma fase considerável no processo de *aménagement du territoire*, se revelando como uma alternativa para os países que estavam também apresentando graves problemas de desequilíbrio urbano-regional e interurbano.

Assim, as contribuições da experiência referente à política de *aménagement du territoire* extrapolou os limites do espaço francês, sendo alvo de debate na Confederação Mundial sobre a População promovida pela ONU, no ano de 1974, em Bucareste. Esse encontro culminou com importantes orientações no sentido de amenizar o crescimento excessivo das grandes aglomerações, sobressaindo a necessidade da criação ou fortalecimento da rede mundial de médias e pequenas cidades.

Desse modo, o crescimento das cidades médias, a partir dos anos 1970, justifica-se pelo papel de cada uma delas enquanto instrumento de intervenção das políticas de planejamento urbano e regional. É nesse período que se desenvolvem também no Brasil os primeiros planos nacionais ou estaduais para a promoção das cidades médias.

Porém, desde a década de 1960 já existia uma intenção de se formular uma política urbana nacional através dos sucessivos planos que contemplavam, mesmo que de forma superficial, a temática urbana. De acordo com Steinberger e Bruna (2001, p.38-40), esses planos podem ser assim sintetizados:

- Plano Trienal (1963-1965): o espaço urbano não aparecia como objeto de planejamento. As cidades eram referidas como “grandes coletividades” e havia apenas referências a trabalhadores urbanos, zonas urbanas e ao setor urbano comparado com o rural. No entanto, é válido ressaltar que a política regional desse plano possuía um olhar dirigido para o desenvolvimento das diferentes áreas existentes no país com a finalidade de minimizar as desigualdades regionais de níveis de vida. Essa questão, juntamente com outras focadas no plano, como a

urbanização resultante da industrialização, a pobreza, as condições de vida precárias, só iriam fazer parte dos discursos de política urbana anos mais tarde.

- Plano de Ação Econômica do Governo-Paeg (1964-1966): falava-se em uma política de planejamento urbano na qual deveria estar contida uma política habitacional. Porém, esta política não foi formulada e a previsão era de apenas conceder auxílio a estados e municípios para elaborar planos urbanos.
- Plano Decenal (1967-1976): definiu-se as bases de uma política nacional de desenvolvimento urbano e propôs-se que o potencial local microrregional e sua estratégia de aproveitamento se baseassem em regiões-programas e polos de desenvolvimento. Nesse caso, não se chegou a manifestar uma política urbana, e sim uma metodologia para tal. Vale destacar que foi nessa ocasião que as teorias que contribuíram para a origem das cidades de porte médio chegaram ao Brasil. É válido ainda lembrar que se observou nesse plano o surgimento de uma nova concepção acerca de política regional designada “regional-nacional”, que, paralelamente ao crescimento econômico, pretendia promover a integração das diversas regiões do país.
- Programa Estratégico de Desenvolvimento-PED (1968-1970): inclusão do espaço urbano nas “Políticas de Emprego e População”, sendo uma de suas linhas de ação a distribuição espacial. Falava-se da necessidade de uma política de desenvolvimento urbano integrado entre as regiões do país.
- Metas e Bases para a Ação de Governo-Mebag (1970): apesar da existência de um capítulo sobre desenvolvimento regional e urbano, observou-se o retorno das informações dispersas sobre o espaço urbano, sem falar mais sobre política urbana. A temática urbana foi introduzida na política regional e foi proposta a integração do núcleo industrial-agrícola do Centro-Sul (eixo São Paulo-Rio-Belo Horizonte) com as áreas próximas através do planejamento das áreas metropolitanas e dos principais centros urbanos.
- I Plano Nacional de Desenvolvimento-I PND (1972-1974): breves apontamentos foram feitos inerentes ao espaço urbano, vinculados ao regional e à estratégia de integração nacional, como: a criação das regiões metropolitanas como uma medida

para consolidar o desenvolvimento do Centro-Sul e a reorientação dos fluxos migratórios rural-urbanos do Centro-Sul para o Nordeste e para as áreas de fronteira.

Percebe-se na maioria desses planos a presença de uma ligação entre a temática urbana e a regional, bem como a sinalização da problemática urbana geradora de preocupação governamental relacionada a assuntos como redistribuição espacial e equidade, migração, habitação e saneamento, questões estas importantes para a futura formulação de uma política urbana nacional.

Apesar da forma secundária pela qual a questão urbana era tratada até então pelos planos nacionais, as menções acerca dessa temática tinham pretensões de se constituir num esforço embrionário visando a implantação gradativa de uma política urbana em nível nacional. Não foi diferente com a promoção das cidades médias, que no I PND não se apresentaram claramente como objeto de intervenção, visto que a estratégia de desenvolvimento regional estava focada na política de integração nacional.

No entanto, essa situação deu sinais de reversão através do lançamento do II Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (II PND), em 1975, com vigência prevista até o ano de 1979, no qual, por meio da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, delineava, segundo Pontes (2001, p.569), no nível das macrorregiões brasileiras, as estratégias concernentes aos centros urbanos de médio porte.

Portanto, o texto oficial do II PND deixa evidente a necessidade do fortalecimento das metrópoles regionais e das cidades de porte médio, perspectiva esta apontada por Amorim Filho e Serra (2001, p.13) ao afirmarem que neste documento é explicitada a política de apoio aos centros médios das áreas economicamente defasadas como necessários à contenção dos fluxos migratórios em direção ao Sudeste. O fato de este documento apresentar um capítulo destinado exclusivamente à temática “Desenvolvimento Urbano”, favoreceu a sua consagração enquanto marco temporal da primeira política urbana nacional brasileira.

Steinberger e Bruna (2001, p.35) comentam que nos anos 1970 e 1980, no Brasil, falar de cidades de porte médio significava falar de política urbana nacional enquanto política pública. Assim, a experiência brasileira vinculada ao planejamento territorial dirigida pelo Estado no período correspondido entre os anos de 1975 e 1986 esteve pautada no estabelecimento de um programa que tinha por objetivo fomentar as cidades de porte médio a centros estratégicos da rede urbana nacional.

Esse programa, denominado *Programa de Cidades de Porte Médio*³, vigorou por aproximadamente uma década (1976-1986) e, segundo Serra (1991, p.88), tinha por objetivos propiciar novos pólos de desenvolvimento, desconcentrar a população e as atividades econômicas, criar novos empregos e reduzir as disparidades de renda.

Com relação à classificação dessas cidades, elas deveriam estar agrupadas da seguinte forma: centros com função de desconcentração e centros com função de dinamização. De acordo com Serra (1991, p.89), os primeiros deveriam ser capazes de se constituir em alternativas para as aglomerações do Rio de Janeiro e de São Paulo e se situar relativamente próximos a estas. Pontes (2001, p.571) complementa que nestes centros o programa propunha melhorar os sistemas de transportes e comunicações no nível regional, estimular e assegurar espaço e infraestrutura para o setor secundário, criar distritos industriais, promover a indústria local e proteger o meio ambiente.

Já os centros com função de dinamização, Serra (1991, p.89) comenta que corresponderiam àqueles situados nas áreas para as quais se pretende direcionar o desenvolvimento, principalmente no Nordeste, no Norte e no Centro-Oeste. Nesses centros, o programa propunha:

A melhoria dos transportes regionais e mais apoio à comercialização e estocagem de produtos primários, a criação de facilidades creditícias para a indústria regional, o treinamento gerencial, o desenvolvimento das telecomunicações e a construção de equipamentos sociais urbanos (PONTES, 2001, p. 571).

Porém, para que essas diretrizes fossem implementadas era preciso em primeiro lugar estabelecer critérios de seleção dos centros de porte médio que seriam objeto

³ Esse Programa envolveu 140 cidades, distribuídas pelas cinco macrorregiões, sendo que no Espírito Santo foram selecionadas as cidades de Cachoeiro de Itapemirim, Colatina e Vitória.

de intervenção. De forma bastante sucinta, esses critérios foram assim mencionados:

- a) Critérios espaciais: relevância regional, localização em relação aos eixos principais, existência de programas especiais na área, distância de outras aglomerações ou centros e posição estratégica;
- b) Critérios intra-urbanos: dimensões demográficas, desempenho recente, grande proporção de migrantes recentes, estrutura da PEA, pobreza urbana e evolução urbana recente (SERRA, 1991, p.90-92).

Steinberger e Bruna (2001, p.51) afirmam que a escolha desses centros não seguiu critérios rígidos, pois levavam-se em conta não apenas o tamanho mas também a localização e a relevância de sua função regional na rede urbana. Além do mais, o emprego desses critérios à rede urbana brasileira se revelou bastante complexo.

Isto se deveu, principalmente, às transformações econômicas da época que atingiam gravemente a estrutura do emprego em nível nacional, em especial nos estados do Nordeste e do Norte, e também ao alto grau de pobreza da classe trabalhadora, que no caso da força de trabalho nordestina representava 80%, o que estimulava a emigração, uma vez que os investimentos do programa não contemplavam a criação de emprego e o aumento da renda e sim a melhoria da qualidade de vida.

Na medida do possível, os planos inseridos no Programa de Cidades de Porte Médio buscaram gerar benefícios para as cidades médias que tivessem condições de atender aos objetivos traçados nas duas políticas urbanas nacionais: a do II PND e a da Resolução do CNDU. Esse programa, encerrado oficialmente pelo Banco Mundial no ano de 1986, foi avaliado por três instituições: o Conselho Nacional do Desenvolvimento Urbano (CNDU) (1984), o World Bank (1989) e a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU/USP) (1984).

Os relatórios elaborados dessas avaliações revelaram conclusões importantes acerca das ações que o programa apresentou em relação aos objetivos previstos. Porém, sem intenção de discorrer sobre todas elas, será dado um enfoque geral a respeito dos resultados convergentes apontados por tais instituições, visto que estes representam a maioria.

Tendo por base o programa de forma integral, ele revelou com clareza que a sua atuação se limitou à dimensão intraurbana, visto que a maior parte dos recursos foi aplicada em projetos setoriais de infraestrutura urbana local incapazes de proporcionar um impacto regional. A respeito desse resultado, pode-se afirmar que:

Os benefícios foram somente pontuais, ou seja, em cada uma das cidades envolvidas, frustrando qualquer tipo de expectativa de uma atuação interurbana que promoveria as cidades médias a centros estratégicos da rede urbana nacional, mas requereria ter dado prioridade a projetos ligados à base econômica. Assim, pode-se dizer que houve um visível “gap” entre o discurso de política urbana que embasou o programa e a sua prática efetiva (STEINBERGER;BRUNA, 2001, p.62).

Pontes (2001, p.604) também chama atenção para esse aspecto, quando coloca o questionamento acerca da distância existente entre a teoria encampada pelo governo e a prática evidenciada através da execução do Programa. Essa autora ainda enfatiza que no confronto entre a teoria e a prática do Programa, uma evidência não pode ser negada: a escolha das cidades, em certas ocasiões, e a seleção dos projetos sempre obedeceu, prioritariamente, a pressões políticas.

No entanto, os esforços destinados ao sucesso do Programa geraram resultados positivos, que ao ver de Steinberger e Bruna (2001, p.63) correspondem àqueles ligados à capacitação municipal, à criação de um processo de planejamento e articulação interinstitucional e intersetorial ou à própria implantação de obras e serviços. Porém, mesmo considerados ganhos reais do Programa, estes tiveram uma importância secundária em relação os objetivos da política urbana.

Ao que tudo indica, a forma como o *Programa de Cidades de Porte Médio* foi gerada e implantada provocou uma experiência espacialmente fragmentada em termos interurbanos, visto que os seus efeitos foram restritos ao espaço intraurbano e não alcançaram as expectativas dos objetivos previstos pelas políticas urbanas nacionais dos anos 1970 e 1980.

Levando em consideração essa experiência fragmentada, Steinberger e Bruna (2001, p.63) afirmam que, devido a esse fato, a existência das cidades médias na atualidade não se deve exclusivamente ao Programa. Richardson (1983, apud STEINBERGER e BRUNA, 2001, p.63) concordava com esse ponto de vista ao afirmar que embora as cidades médias já crescessem mais do que a maioria das

regiões metropolitanas, isto se devia às forças espontâneas de dispersão e não à existência de uma política espacial.

Em meio às discussões se as cidades médias surgiram oriundas das propostas de uma política urbana nacional e do *Programa de Cidades de Porte Médio* ou se elas despontaram a despeito dessas propostas, não há como negar que essas cidades se tornaram uma realidade e que por meio delas observou-se na configuração da rede urbana brasileira no final da década de 1990 uma substancial “desconcentração”.

1.2.3- O papel das cidades médias na rede urbana contemporânea brasileira

Partindo-se da constituição hierárquica das redes urbanas, as cidades médias tinham, desde meados do século XX, seus papéis definidos na sua maioria pela situação geográfica que ocupavam e, em algumas situações, pelas funções político-administrativas que desempenhavam. Deste modo, a relevância de uma cidade média relacionava-se diretamente com a área pela qual ela era capaz de exercer influência. Assim, percebe-se a grande importância do papel da proximidade, caracterizada pela distância e pelo tempo necessário aos deslocamentos, que insere uma cidade média como parte de um espaço de relações determinado pela contiguidade.

Atualmente, a importância das cidades médias ainda está pautada em grande medida nesta relação, pois continuam a desempenhar papel de polos para os quais diferentes segmentos da sociedade estão dispostos a se deslocar para realizar o consumo de bens e serviços mais sofisticados, do que aqueles que possuem a disposição nas cidades menores.

No entanto, apesar da proximidade exercer um importante papel, verifica-se uma ampliação nas distâncias pelas quais os consumidores estão dispostos a se deslocar, uma vez que o tempo gasto nesses deslocamentos tem diminuído em virtude da melhoria dos meios de transportes e, em especial, com o maior acesso a

veículos próprios, bem como as facilidades oferecidas pelo sistema de transporte coletivo. Assim, segundo Sposito (2001, p.637), esses fluxos definem-se no âmbito da região e marcam e são marcados pela existência de um espaço de continuidade territorial, cuja configuração é de uma área.

Porém, a proximidade e a contiguidade territoriais não são mais os únicos elementos que determinam a vida de relações de uma cidade. Somam-se a esses fatores as possibilidades proporcionadas pela conectividade, considerando os atuais meios técnico-informacionais que tornam viáveis as comunicações de longa distância, via satélite.

Dessa forma, no tocante à aquisição a certos tipos de bens, como aqueles que podem ser adquiridos via correio, telefone ou *internet*, após consulta a catálogos, vendedores à distância, etc. e ao acesso a determinados tipos de serviços como produção do conhecimento e tecnologia, transações financeiras, consultorias e assessorias de diferentes naturezas, dentre outros, a distância de centros que apresentam uma maior concentração de oferta desses consumos não representa mais obstáculo ao acesso a eles.

Nesse sentido, a crescente importância das telecomunicações possibilita a constituição de conexões entre uma cidade que, sob a qualidade de ponto de uma rede, tem condições de estabelecer uma articulação com outros pontos do território mais longínquos, resultando numa configuração do espaço de relações, determinada pela descontinuidade territorial.

Contudo, fazendo-se referência ao acesso aos serviços relacionados ao lazer e à cultura ou ao consumo de bens de valor elevado, é preciso que os consumidores realizem deslocamentos para centros maiores e, nessa circunstância, a proximidade torna válida a configuração de um espaço de relações marcado pela contiguidade.

As razões para a realização desses deslocamentos podem ser bastante objetivas, quando exigem a presença física do consumidor para que ocorra a efetivação do consumo, como, por exemplo, a realização de um exame ou consulta médica. Porém, em muitas ocasiões, os consumidores têm motivos subjetivos, quando, por exemplo, existem possibilidades de se obter o produto por telefone ou *internet*, mas

o prazer de comprar em um espaço de consumo com *status* – um *shopping center*, por exemplo – serve de estímulo para realizar o deslocamento.

Nota-se, então, que a proximidade continua a ter grande importância, porém, a ela se associam as possibilidades apresentadas pela conectividade. Diante desse novo contexto de caráter espaço-temporal, comenta-se que:

O espaço de relações é marcado por articulações espaciais, sem que haja necessariamente continuidades territoriais. As relações espaciais que assim se conformam não estruturam áreas ou regiões, mas sobrepõem a áreas e regiões, organizadas por lógicas territoriais, outros fluxos que podem ultrapassar essas áreas ou regiões de comando de uma cidade média e o fazem, gerando estruturas espaciais em rede, cuja morfologia não contém continuidade territorial (SPOSITO et al., 2007, p.38).

Assim, pode-se inferir que, hoje, as relações espaciais estão mensuradas por duas escalas: a das distâncias entre os espaços e a da conectividade possibilitada pelas redes de transmissão de informações. Portanto, para a realização de um estudo analítico das cidades médias, é necessário levar em consideração as interações desses espaços com outros através da contiguidade e da conectividade, bem como as relações determinadas entre os fluxos materiais e imateriais, ou seja, entre o sistema de transporte e o de comunicações, visto que eles estão articulados entre si.

Mediante essas considerações, pode-se afirmar que os fluxos estabelecidos por vias e sistemas de transportes têm intensificado as continuidades territoriais, ao mesmo tempo em que a eficiência das telecomunicações tem proporcionado as descontinuidades territoriais, uma vez que dispensam a presença real do consumidor.

Para se compreender melhor como ocorrem essas relações, Sposito (2001, p.630) aponta alguns processos que estão em andamento que têm gerado repercussões significativas na redefinição dos papéis das cidades médias enquanto partes essenciais na constituição das redes urbanas. De acordo com esta autora, esses processos estão intimamente ligados ao consumo e são caracterizados pelos seguintes aspectos: a) concentração e centralização econômicas, b) melhoria e diversificação dos sistemas de transporte e telecomunicações, c) formas contemporâneas de organização espacial das atividades econômicas ligadas ao

comércio de bens e serviços e d) consumo de bens e serviços especializados ligados à modernização do setor agropecuário.

A concentração e a centralização econômicas estão associadas, respectivamente, ao lugar da produção industrial e ao lugar das decisões. O que se verifica na atualidade é a separação territorial entre esses processos em função das novas estratégias de grupos empresariais, econômicos ou conglomerados, que propiciam a alteração ou ampliação dos papéis urbanos em cidades de distintos tamanhos.

No caso dos grandes centros urbanos brasileiros, como São Paulo, observou-se desde o início dos anos de 1980, a ocorrência de um processo de desconcentração espacial da produção, cuja opção locacional da atividade industrial recaiu sobre as cidades de porte inferior na hierarquia urbana. Apesar dessa alteração nas principais áreas metropolitanas do Brasil, seus papéis se ampliaram em virtude da centralização espacial dos capitais nessas áreas pelo fato de representarem a localização de sedes de comando.

Por outro lado, a deslocalização industrial das áreas metropolitanas para cidades de hierarquia inferior que oferecem uma situação geográfica favorável no que concerne aos meios de comunicação materiais e imateriais e uma qualidade de vida atrativa, tem redefinido os papéis urbanos de várias cidades médias brasileiras. Nesse sentido:

As cidades de porte médio não-metropolitanas reúnem, em grande parte das vezes, essas condições, o que as tornam propícias para receber capitais industriais nacionais e estrangeiros, ampliando a oferta de emprego, sobretudo os mais qualificados, tendo em vista a tendência contemporânea de informatização e automação da produção industrial e dos serviços que lhes dão apoio (SPOSITO, 2001, p.631).

A ampliação da oferta de emprego que exige maior qualificação tem acarretado deslocamentos populacionais para as cidades médias, visto que em grande parte delas observa-se a ausência desse tipo de mão de obra. Essa nova dinâmica representa para essas cidades uma maior demanda de bens e serviços, ocasionando o aumento do consumo em virtude da presença de segmentos socioeconômicos de padrão aquisitivo mais elevado.

No entanto, o aumento da oferta e do consumo de bens e serviços nas cidades médias tem ocorrido também em função dos consumidores de outras cidades e de áreas rurais próximas, cuja mobilidade territorial tem sido oportunizada, como dito anteriormente, em decorrência da melhoria e diversificação dos sistemas de transporte e telecomunicações. Esse processo veio acompanhado da redução dos custos de circulação de mercadorias, pessoas e informações, que, além de proporcionar os deslocamentos de diferentes clientelas para consumir bens e serviços mais requintados, contribuiu para a deslocalização industrial.

A diversificação de bens e serviços colocados à disposição dos consumidores nas cidades médias deve-se, em grande medida, às formas recentes de organização espacial das atividades econômicas ligadas a esse setor. Destaca-se nesse processo o importante papel das diversas redes de variadas filiais, em especial de eletrodomésticos, e de supermercados e hipermercados, que outrora se localizavam predominantemente nas maiores cidades do país e passaram a atuar em cidades menores com condições de polarizar mercados consumidores regionais.

Para Sposito (2001, p.633), esse processo foi, em grande parte, estimulado pela entrada, no país, de capitais estrangeiros que geraram maior competitividade e a adoção de estratégias de fusão e concentração econômica. Dentre essas estratégias, sobressai a implantação de novos espaços de consumo de bens e serviços, como os *shopping centers*, tendo como principais atores econômicos responsáveis por essas novas formas de comércio nas cidades médias os incorporadores imobiliários. Vale ressaltar nesse processo, o importante papel desempenhado pela mídia e pelo *marketing*, que contribuem para a propagação de signos e de valores que aumentam o consumo e fortalecem e diversificam os papéis comerciais e de serviços das cidades médias.

É digno ainda de nota as profundas transformações observadas nas cidades médias no que concerne à reestruturação do setor bancário, à organização do setor médico-hospitalar, do ensino superior e de serviços modernos variados, tais como aqueles ligados à difusão da agricultura científica e do agronegócio. Nesse sentido, pode-se afirmar que:

O setor bancário é um vetor da redefinição dos papéis das cidades médias, uma vez que, em suas dinâmicas de reestruturação de gestão e funcionamento, os grandes conglomerados do setor financeiro e bancário fecharam unidades em cidades pequenas, ampliaram papéis das agências de cidades médias e grandes, concentraram papéis de comando em metrópoles nacionais e globais. (SPOSITO, 2007, p.238)

Verificam-se, em muitas cidades médias, um crescimento do número e da diversidade dos serviços de saúde, além do aumento da densidade técnica em procedimentos e equipamentos sofisticados. Os referidos serviços de alta complexidade concentram-se em cidades de grande e médio porte, produzindo fluxos de pessoas, produtos e informações que reforçam o papel polarizador das atividades econômicas dessas localidades. (RAMIRES, 2007, p.173)

As cidades médias vinculadas à instalação de uma agricultura científica globalizada intensificaram sua vida de relações, como decorrência de uma atividade econômica que as transforma em um ponto da topologia de grandes empresas, impondo novos ritmos e novas exigências a seu cotidiano. (ARROYO, 2006, p.82)

Portanto, compreender as redefinições regionais e as cidades médias no Brasil atual, requer refletir sobre os principais processos que são vetores da reorganização produtiva do território. Atualmente, encontram-se no Brasil cidades consideradas como médias que tiveram seus papéis redefinidos e suas redes de relações se tornaram suprarregionais. Esse tipo de redefinição pode ser ilustrado por:

Cidades como Uberlândia (MG), cuja força do comércio atacadista expandiu os vetores de suas relações e colocou, para este ramo da atividade econômica, esta cidade no centro do sistema; por Ribeirão Preto (SP), cuja centralidade no que concerne aos agronegócios é ímpar; por Petrolina (PE), em cuja região o desenvolvimento da fruticultura, é a explicação da redefinição e ampliação dos fluxos que interligam essa cidade a outras; ou mesmo por Barreiras (BA), que há vinte anos atrás, nem seria considerada uma cidade média de papéis regionais bem definidos (SPOSITO, 2007, p.242).

Porém, Arroyo (2006, p.83) observa que, embora as cidades médias se diferenciem por serem mais dinâmicas e complexas, raramente elas têm um papel de comando. Na realidade, sua área de ação política é reduzida, pois são as metrópoles, que abrigam as sedes de grandes empresas nacionais e estrangeiras, que continuam a centralizar as decisões e exercem um maior controle territorial.

Diante do exposto, é preciso reconhecer a tendência contemporânea da redefinição e/ou ampliação dos papéis urbanos das cidades médias e considerar a necessidade de aprofundar as análises das dinâmicas e agentes econômicos responsáveis por

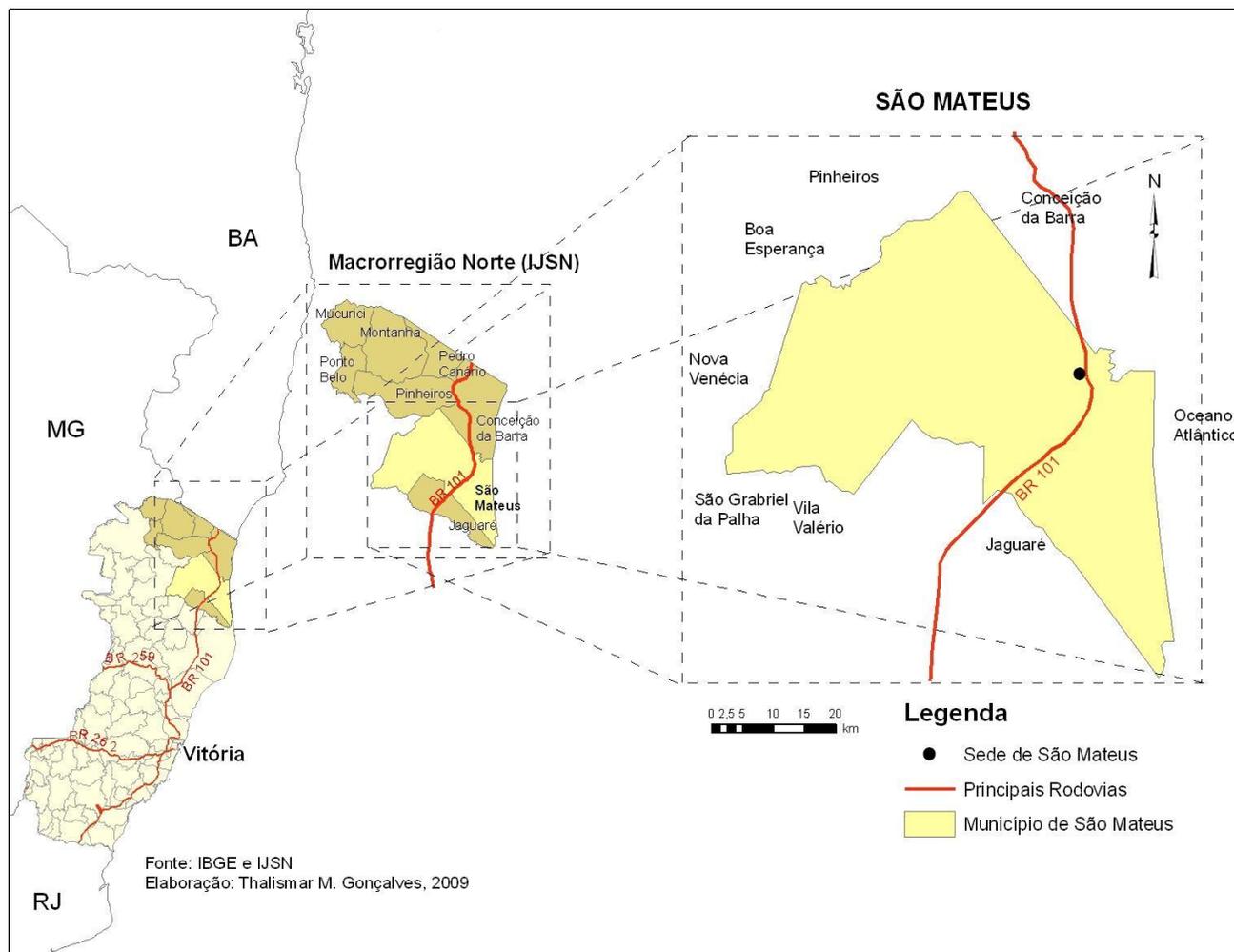
essas alterações, uma vez que a estruturação das mesmas tem progredido de forma mais complexa.

Como a redefinição e/ ou ampliação dos papéis das cidades de distintas dimensões têm alterado a hierarquia urbana brasileira e, conseqüentemente, tem provocado mudanças na configuração da rede urbana do país, será apresentada a seguir a trajetória do desenvolvimento da posição hierárquica de São Mateus na rede urbana a qual está inserida a fim de compreender os atuais papéis desempenhados pela cidade.

1.3- Evolução de São Mateus na rede de cidades capixaba

A cidade de São Mateus localiza-se na macrorregião Norte do Espírito Santo, limitando-se ao norte com os municípios de Boa Esperança, Pinheiros e Conceição da Barra; ao sul com São Gabriel da Palha, Vila Valério, Jaguaré e Linhares; a leste com o oceano Atlântico e a oeste com Nova Venécia.

Com uma área de 2 543 km² – o que equivale a 5,12% do território capixaba -, São Mateus corresponde ao maior município em extensão da macrorregião Norte e o segundo do Estado. Dista da capital 219 km e o principal acesso à cidade é pela BR-101.



MAPA 1- LOCALIZAÇÃO DE SÃO MATEUS (ES)

Atualmente, São Mateus constitui-se na principal cidade da macrorregião Norte, relevância esta que conservou ao longo de sua história. Porém, apesar de sua importância regional em distintos momentos, ela sofreu alterações concernentes à sua posição hierárquica no que concerne às mudanças no processo de urbanização brasileiro.

Nesse sentido, para elucidar o desenvolvimento do nível hierárquico de São Mateus é preciso realizar uma exploração dos principais estudos sobre regionalização e dinâmicas urbanas do Brasil. Com o objetivo de verificar a evolução da cidade de São Mateus na rede de cidades do Espírito Santo e delimitar as regiões de influência associadas a ela, adotou-se como principais referências alguns estudos empíricos publicados a partir da década de 1970. São eles:

1. *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas – 1972* (IBGE);
2. *Regiões de Influência das Cidades (REGIC) – 1987, 1993 e 2007* (IBGE);
3. *Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil – 2002* (IPEA/IBGE/UNICAMP);

Deve-se ressaltar que as considerações que serão feitas a seguir abarcam apenas parte dos resultados dos estudos supracitados, uma vez que a proposta no momento é apresentar apenas a trajetória hierárquica de São Mateus dentro da rede urbana capixaba, bem como averiguar o seu desempenho quanto à sua área de influência do decorrer dos anos.

Assim, realizou-se um exame mais detalhado da rede urbana a qual São Mateus está inserida, no esforço de captar as informações necessárias aos objetivos dessa seção. Portanto, pontuam-se a seguir, de maneira cronológica, as principais contribuições e conclusões presentes nos estudos selecionados.

O estudo intitulado *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas* (1972), resultou da revisão e reelaboração das áreas de influência das cidades brasileiras apresentadas em “*Esboço Preliminar da Divisão do Brasil em Espaços Polarizados*” publicado em 1967. A metodologia aplicada nesse estudo consistiu na contagem de relacionamentos existentes entre os centros urbanos em três setores de atividades: fluxos agrícolas, distribuição de bens e serviços à economia e à população.

A diretriz metodológica desse estudo partiu da concepção de que a cidade não representa somente uma forma, mas também uma estrutura dada pela presença de uma economia básica urbana, apta a estabelecer relações econômicas entre as cidades e as suas regiões.

Baseando-se nessas informações, o estudo oportunizou o conhecimento das relações entre as cidades brasileiras e determinou as suas áreas de influência e a hierarquia dos centros urbanos, bem como identificou quatro níveis hierárquicos, a saber:

NÍVEL	1° nível				2° nível		3° nível		4° nível	
	Centros Metropolitanos				Centros Regionais		Centros Sub-regionais		Centros Locais	
CATEGORIA	1a	1b	1c	1d	2a	2b	3a	3b	4a	4b

QUADRO 3- HIERARQUIA DOS CENTROS URBANOS

Fonte: IBGE/*Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas* (1972)

Organização: Soliane Bonomo, 2009.

Dentro dessa classificação, São Mateus foi identificada como centro de nível 4, ou seja, um centro local subordinado a Colatina (centro de nível 3) e diretamente vinculada à Vitória (centro regional) e à área de atuação regional do Rio de Janeiro. Classificada na categoria “b”, São Mateus subordinava os municípios de Boa Esperança, Conceição da Barra e Pinheiros, oferecendo-lhes uma considerável quantidade de serviços. Além disso, exercia um grande papel na concentração da produção agrícola e atendia, com menor intensidade de serviços, a outros municípios vizinhos.

Para atualizar esse estudo, foi realizada nova pesquisa para traçar as regiões de influência das cidades brasileiras, cujos resultados foram revelados através da publicação *Regiões de Influência das Cidades (REGIC)*, em 1987. A base dessa pesquisa teve como referencial teórico a Teoria das Localidades Centrais formulada por Christaller na década de 1930, já indicado brevemente no início deste capítulo.

Assim, considerando essa teoria como uma categoria de análise da rede urbana brasileira, a operacionalização da pesquisa esteve focada na rede de localidades centrais do Brasil existente no final da década de 1970.

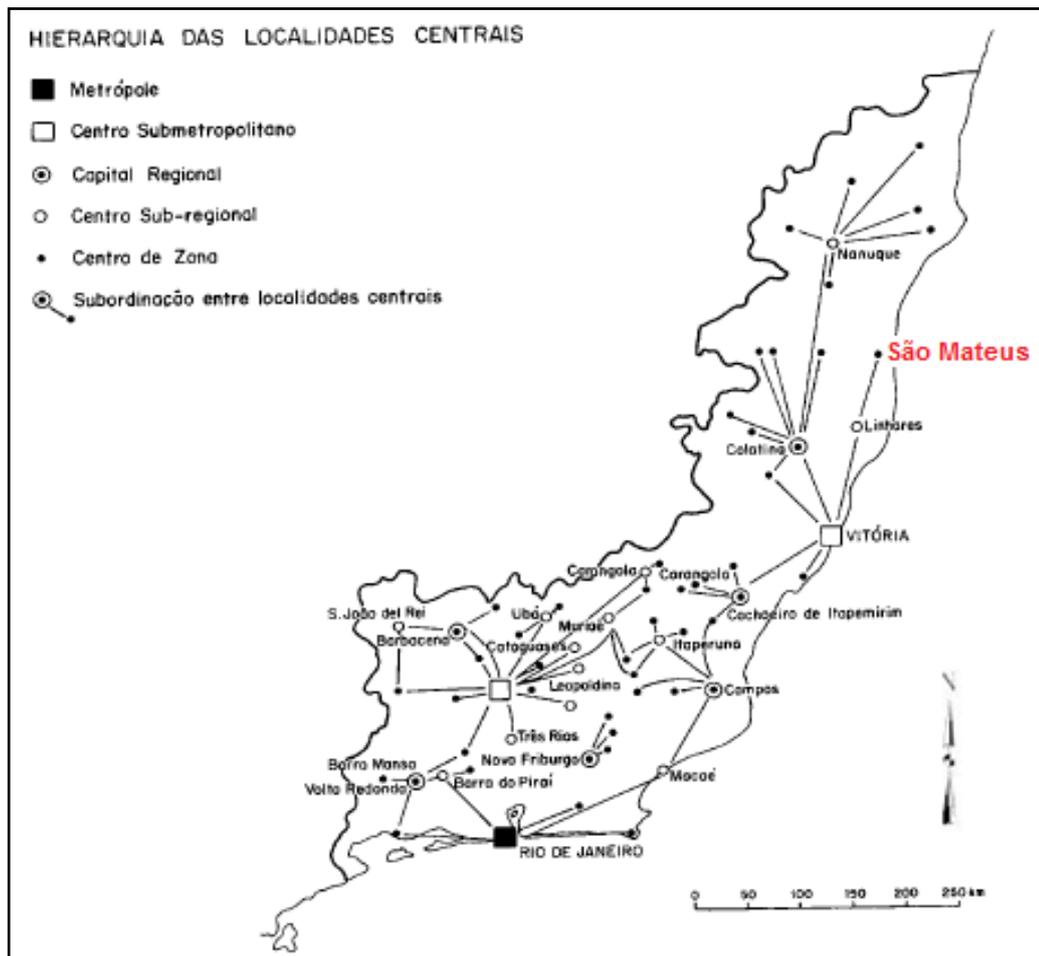
Nesse contexto, de acordo com os dados obtidos sobre a distribuição dos bens e serviços e a área abrangida por essa distribuição pelos centros urbanos brasileiros

selecionados para a pesquisa, foi possível mensurar a intensidade das relações entre os municípios e localidades centrais e entre estas, e a partir daí, identificar o nível hierárquico das cidades pesquisadas.

Portanto, baseando-se na centralidade dos centros urbanos analisados, os mesmos foram classificados de acordo com os seguintes níveis hierárquicos: a) MetrÓpole Regional, b) Centro Metropolitano; c) Capital Regional; d) Centro Sub-regional; e e) Centro de Zona.

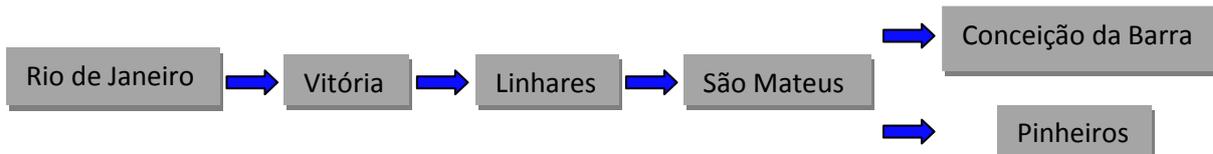
Constituindo-se um dos centros urbanos pesquisados, São Mateus foi identificada como uma localidade central de baixo nível hierárquico, subordinada à metrÓpole regional do Rio de Janeiro.

Pode-se observar no mapa 2 que São Mateus é indicada como um Centro de Zona, não apresentando avanços quanto à sua hierarquia, visto que no estudo anterior, o de 1972, ela foi classificada como uma cidade local.



MAPA 2- REGIÃO DE INFLUÊNCIA DO RIO DE JANEIRO
Fonte: adaptado de IBGE/REGIC (1987)

Percebe-se, porém, que São Mateus não se encontra mais subordinada à cidade de Colatina e, sim, ao Centro Sub-Regional de Linhares, que no estudo anterior apresentava-se em um plano inferior ao de São Mateus. Ao se analisar o esquema abaixo, verifica-se a área de atuação espacial de São Mateus nitidamente regional, porém, com uma menor magnitude da apresentada por Colatina.



Acredita-se que, em parte, essas mudanças ocorreram em função das diferenças existentes na metodologia empregada nos dois estudos, uma vez que a pesquisa de 1966 levou em consideração a distribuição de bens no varejo e atacado e de serviços, bem como as relações baseadas na comercialização de produtos agropecuários, ao passo que esse estudo considerou somente a divisão do país em termos de centralidade. Deve-se levar em conta também que tais mudanças podem ter ocorrido em virtude das alterações ocorridas na rede urbana brasileira.

Independentemente dessas diferenças, a cidade de São Mateus foi selecionada em ambos estudos, cujos resultados serviram de subsídio para o processo de tomada de decisões com relação à localização de atividades econômicas, bem como contribuíram em grande medida para aprofundar os estudos sobre a rede urbana brasileira.

No entanto, esses estudos não pararam por aí. No decorrer dos anos, com a intensificação do processo de urbanização no Brasil, novos levantamentos foram realizados para revelar o novo quadro da rede urbana brasileira. Os resultados dessas pesquisas culminaram, em 2000, na edição de uma nova versão do Projeto *Regiões de Influência das Cidades (REGIC)*, preparada pelo IBGE.

Nesse estudo, as cidades brasileiras aparecem classificadas e hierarquizadas segundo seus níveis de centralidade, bem como são definidas suas relações espaciais e cartografadas suas áreas de atuação ou de mercado. Dessa forma,

como na versão anterior, buscou-se para o desenvolvimento do estudo, um embasamento teórico utilizando a Teoria das Localidades Centrais.

Para alcançar uma maior diferenciação entre as cidades brasileiras, foram empregados oito níveis de centralidade. O quadro a seguir mostra os níveis de centralidade propostos, a quantidade de centros em cada um deles e uma suposta comparação com aqueles modelos de cidades normalmente utilizados.

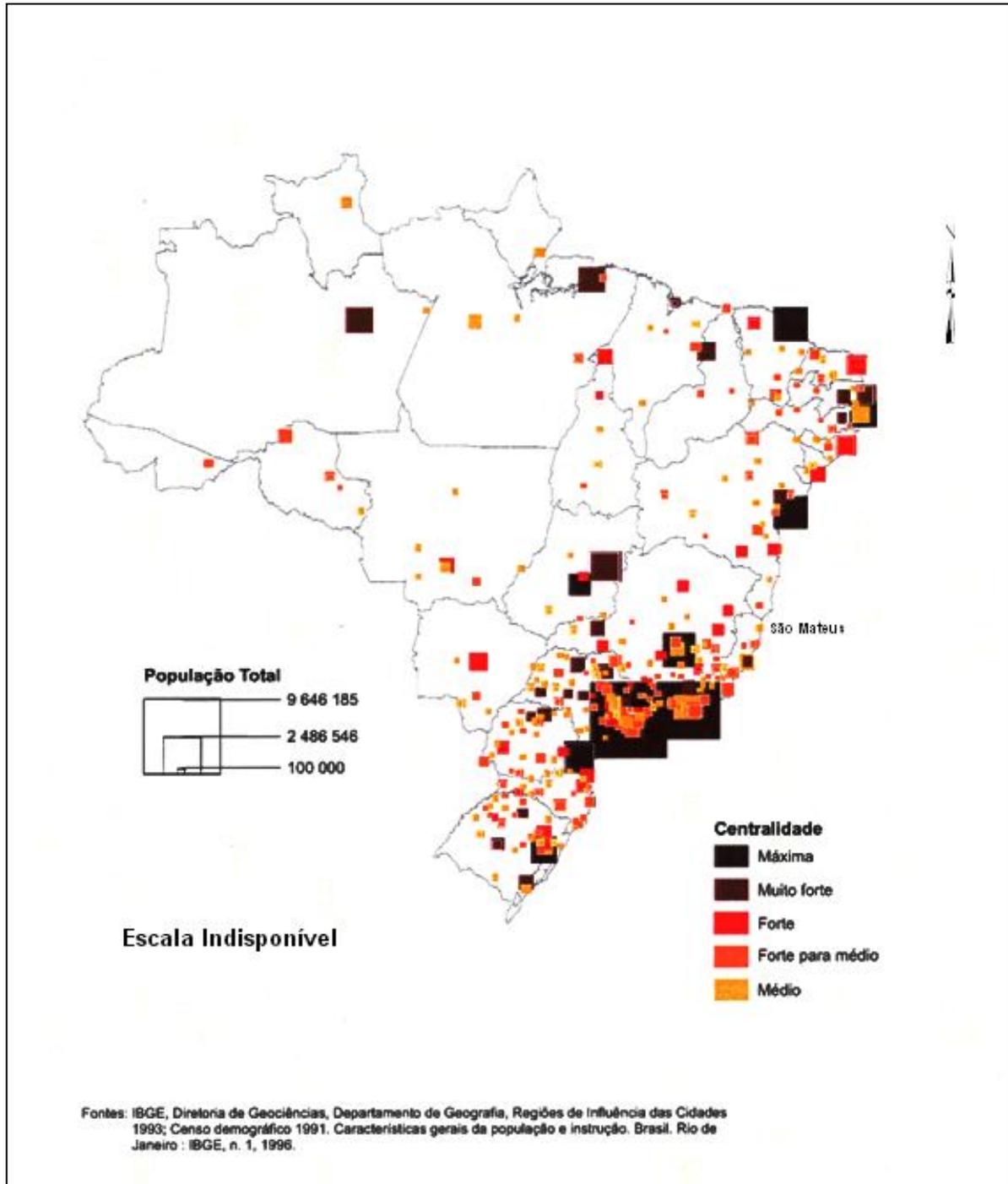
Níveis	Nº de cidades	Padrão das Cidades
Máximo	9	Metropolitano
Muito forte	24	Predominantemente Submetropolitano
Forte	35	Predominantemente de Capital Regional
Forte para médio	108	Predominantemente de Centro Sub-Regional
Médio	141	Tendendo a Centro Sub-Regional
Médio para fraco	195	Predominantemente de Centro de Zona (ou Centro Local)
Fraco	250	Tendendo a Centro de Zona (ou Centro Local)
Muito fraco	3733	Municípios Subordinados

QUADRO 4 – NÍVEIS DE CENTRALIDADE DAS CIDADES BRASILEIRAS (1993)

Fonte: IBGE, Diretoria de Geociências, Departamento de Geografia.

Para a obtenção desses níveis, utilizou-se a posição relativa dos centros, numa combinação de variáveis que mostram a intensidade dos fluxos ou intensidade da demanda, o alcance espacial da área de atuação de cada cidade e a quantidade de equipamentos funcionais disponíveis.

Preenchendo os pré-requisitos estabelecidos para a centralidade mínima, São Mateus foi classificada como uma cidade de nível de centralidade médio, permanecendo subordinada à área de atuação de Linhares e Vitória, respectivamente. Veja no mapa a seguir.



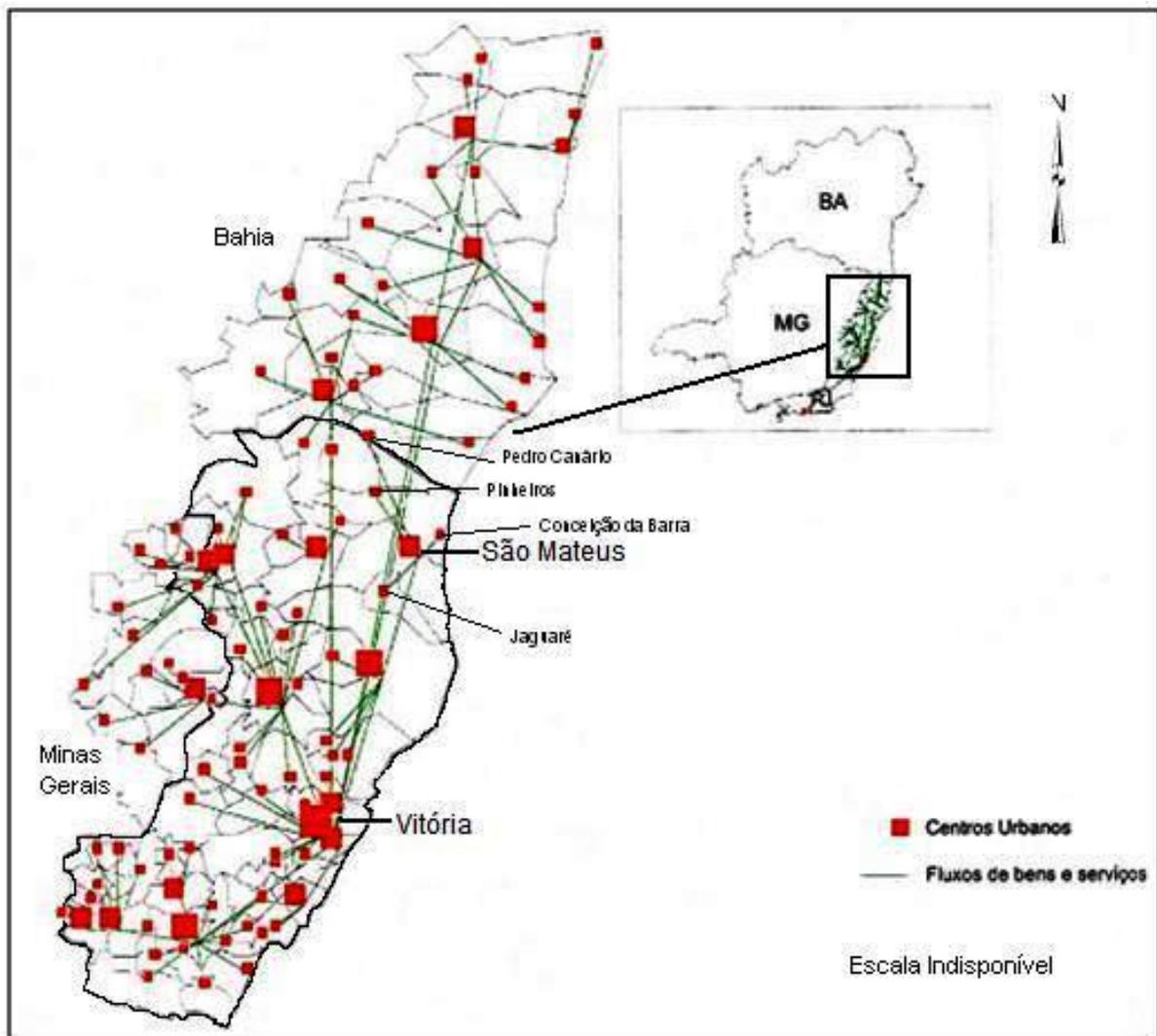
MAPA 3- NÍVEIS DE CENTRALIDADE (1993)

Fonte: adaptado de IBGE/REGIC (2000)

Pode-se observar no mapa 3, que, além de São Mateus, somente outros três municípios capixabas foram considerados centros urbanos de nível de centralidade médio, a saber: Cariacica, Vila Velha e Alegre. Levando-se em consideração que Cariacica e Vila Velha encontram-se inseridas na região metropolitana de Vitória, pode-se dizer que São Mateus teve seus papéis fortalecidos, uma vez que o estudo

apontou uma tendência dessa cidade se enquadrar num novo padrão urbano, o de Centro Sub-Regional, em função de ter se constituído anteriormente em uma localização industrial vantajosa.

Outra evidência consiste na ampliação da área de influência de São Mateus, que através do mapa abaixo pode-se visualizar a subordinação dos municípios de Conceição da Barra, Jaguaré, Pedro Canário e Pinheiros na busca do consumo de bens e serviços.



MAPA 4- REDE DE LUGARES CENTRAIS E ÁREA DE ATUAÇÃO DE VITÓRIA (ES).

Fonte: adaptado de IBGE/REGIC (2000).

As previsões desse estudo acerca da emergência de São Mateus como um Centro Sub-Regional foram confirmadas na última versão do REGIC publicada no ano de 2008. De início, esse estudo estabeleceu uma classificação dos centros e, depois,

delimitou-se suas áreas de influência. Para a realização da classificação, privilegiou-se a função de gestão do território, analisando níveis de centralidade dos Poderes Executivo e Judiciário na esfera federal, e de centralidade empresarial, assim como a existência de distintos equipamentos e serviços.

Para delinear as áreas de influência das cidades, investigou-se a intensidade dos relacionamentos existentes entre elas e, a partir dos resultados, foi possível estabelecer uma hierarquização dos centros urbanos. Dessa forma, os centros urbanos foram classificados em cinco grandes níveis, e, ainda, subdivididos em dois ou três subníveis, conforme quadro a seguir.

NÍVEIS	Metrópoles	Capital Regional	Centros Subregionais	Centros de Zona	Centros Locais
SUBNÍVEIS	a) Grande Metrópole Nacional	a) Capital Regional A	a) Centro Sub-Regional A	a) Centro de Zona A	-
	b) Metrópole Nacional	b) Capital Regional B	b) Centro Sub-Regional B	b) Centro de Zona B	-
	c) Metrópole	c) Capital Regional C	-	-	-

QUADRO 5- HIERARQUIA DOS CENTROS URBANOS (2007)

Fonte: IBGE- Regiões de Influência das Cidades (2008)

Organização: Soliane Bonomo, 2009.

Sem querer fazer uma abordagem exaustiva das características de todos esses níveis, serão tecidos breves comentários sobre os Centros Sub-Regionais, visto que nessa categoria se enquadra a cidade de São Mateus.

No Brasil, esse nível integra 169 centros com atividades de gestão menos complexas e apresenta uma área de influência mais reduzida que as capitais regionais. Geralmente, as ligações dessas cidades com centros externos à sua própria rede se dão somente com as três metrópoles nacionais, São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília.

Estão presentes com maior predomínio nos espaços de maior densidade das Regiões Nordeste e Centro-Sul e, mais esparsos nas áreas menos adensadas do Norte e Centro-Oeste. Como especificado no quadro acima, esses centros urbanos estão subdivididos em dois grupos, a saber: a) Centro sub-regional A, constituído por 85 cidades, com medianas de 95 mil habitantes e 112 relacionamentos e b)

Centro sub-regional B, constituído por 79 cidades, com medianas de 71 mil habitantes e 71 relacionamentos. Veja a distribuição desses centros no mapa 5.



MAPA 5- CENTROS SUB-REGIONAIS DO BRASIL (2007)
Fonte: IBGE/REGIC (2008)

De acordo com essa subdivisão a cidade de São Mateus aparece classificada como *Capital Sub-Regional A* (Mapa 6), que possui uma ligação direta com o centro principal – Vitória – e mantém também um vínculo com centros secundários, como Conceição da Barra, Jaguaré, Pedro Canário, Montanha, Ponto Belo e Mucurici.

Sendo São Mateus uma das 85 cidades brasileiras classificadas como *Centros Sub-Regionais A*, isso nos permite colocá-la numa posição importante na rede urbana do Espírito Santo. Pode-se visualizar através do mapa 6, que no Espírito Santo existem apenas duas cidades classificadas nesse nível hierárquico: São Mateus e Colatina. A área de influência dessas cidades projeta-se, respectivamente, em diversos municípios das Macrorregiões Norte e Noroeste em virtude, especialmente, da dependência que esses possuem dos equipamentos terciários sediados em São Mateus e Colatina.

Assim, na Macrorregião Norte do Espírito Santo, vê-se o aumento da importância do papel de São Mateus enquanto principal centro urbano regional. No entanto, apesar de não ter sido projetado no mapa, São Mateus estende sua área de influência a municípios dos estados da Bahia e de Minas Gerais, exercendo funções de maior centralidade na rede urbana.

Dessa forma, a polarização de São Mateus extrapola os limites regionais em consequência da expansão da oferta de bens e serviços. Assim, o grau de integração entre a cidade de São Mateus e aquelas por ela polarizadas pode ser mensurado por meio da avaliação da centralidade da oferta de serviços, em especial os de saúde e educação, que têm imprimido um maior dinamismo nos últimos anos. Os resultados de tal investigação, que serão expostos mais adiante, destacam um número considerável de deslocamentos realizados para obter tais serviços, bem como para a obtenção de produtos e compras em geral.

Vale ainda ressaltar que, ao se comparar os resultados desse trabalho com os dos estudos anteriores, observam-se outras mudanças e/ou permanências na rede urbana capixaba. Sem pretensão de descrever todas elas, optou-se em traçar um quadro evolutivo dos níveis hierárquicos de algumas importantes cidades não-metropolitanas do Espírito Santo, tendo por base os resultados das quatro versões publicadas pelo IBGE (1972, 1987, 2000 e 2008) referentes à rede urbana brasileira. Veja no quadro 6 a seguir.

ANO	NÍVEL HIERÁRQUICO/CENTRALIDADE			
	CENTRO URBANO			
	CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM	COLATINA	LINHARES	SÃO MATEUS
1972	Centro Sub-Regional	Centro Sub-Regional	Município subordinado	Centro Local
1987	Capital Regional	Capital Regional	Centro Sub-Regional	Centro de Zona
2000	Forte para médio Predominantemente e de Centro Sub-Regional	Forte para médio Predominantemente de Centro Sub-Regional	Forte para médio Predominantemente de Centro Sub-Regional	Médio Tendendo a Centro Sub-Regional
2008	Capital Regional C	Centro Sub-Regional A	Centro Sub-Regional B	Centro Sub-Regional A

QUADRO 6– COMPARAÇÃO DOS NÍVEIS DE HIERARQUIA E DE CENTRALIDADE DAS CIDADES DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM, COLATINA E LINHARES E SÃO MATEUS.

Fonte: IBGE, *Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas* (1972); Regiões de Influência das Cidades (REGIC-1987,2000 e 2008).

Organização: Soliane Bonomo, 2009.

A análise da evolução hierárquica dos centros urbanos supracitados mostra que:

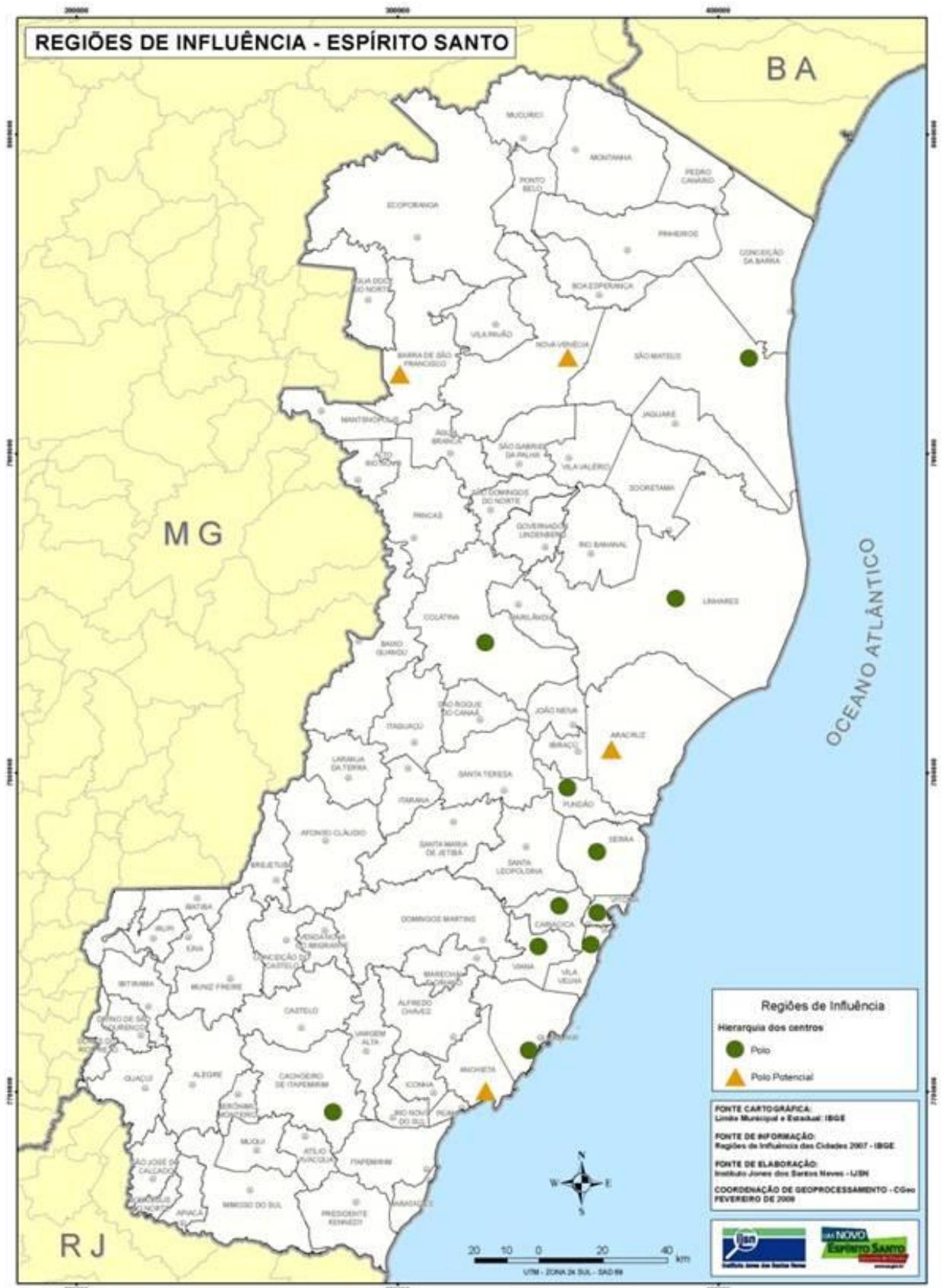
1. De modo geral, Cachoeiro de Itapemirim, em todos os estudos, manteve-se estável em seus papéis e apresentou-se como um importante centro regional no sistema urbano estadual, atingindo na atualidade o *status* de Capital Regional;
2. A cidade de Colatina, nos três primeiros estudos, esteve equiparada a Cachoeiro de Itapemirim, porém, perdeu posição e hoje possui o mesmo nível hierárquico de São Mateus, o de Centro Sub-Regional A;
3. Linhares, por sua vez, no estudo de 1972, apresentava-se somente como um município subordinado a Colatina, posição essa que foi superada no próximo estudo, uma vez que apresentou características suficientes para classificá-la como um Centro Sub-Regional. Semelhantemente a Cachoeiro de Itapemirim e Colatina, em 2000 apresentou um nível de centralidade forte para médio, mantendo-se até atualmente na posição de Centro Sub-Regional, mas numa categoria inferior a de São Mateus;
4. Por fim, São Mateus, apesar de nos primeiros estudos ter sido classificada no mais baixo nível hierárquico, com o tempo teve seus papéis fortalecidos em função, especialmente, dos investimentos industriais, apresentando novos processos dinamizadores, o que lhe conferiu o atual *status* de Centro Sub-Regional A.

Comparando a evolução do nível hierárquico desses quatro centros, percebe-se que a cidade que apresentou, proporcionalmente, um maior avanço na sua posição na rede urbana capixaba foi São Mateus.

Embora seja aceitável dizer, que, em parte, algumas das alterações ocorridas na hierarquia desses centros urbanos sejam resultado de determinados procedimentos metodológicos aplicados nos estudos - uma vez que algumas das variáveis selecionadas para o levantamento das informações foram, em alguns momentos, distintas -, é válido ressaltar que, num período que compreende já quatro décadas, há grandes evidências do fortalecimento da centralidade de São Mateus.

Além disso, nota-se a sua emergência enquanto polo regional, constituindo-se em um ponto do território capixaba do qual são emitidas decisões e é exercido o comando em uma rede de cidades.

Pelo mapa 7, a identificação de São Mateus enquanto polo confirma a sua relevância no que diz respeito às atividades de gestão.



MAPA 7- CIDADES POLOS DO ESPÍRITO SANTO (2007)
Fonte: Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN).

No entanto, como mencionado anteriormente, a cidade de São Mateus constituiu-se, desde a sua gênese, em um importante ponto do território capixaba, apresentando-se como um relevante local central, para o qual convergiam intensos fluxos migratórios. Dessa forma, procurou-se descrever no capítulo a seguir os principais agentes e dinâmicas que propiciaram tais migrações, a fim de compreender as mudanças do conteúdo da centralidade de São Mateus ao longo do tempo.

Para tanto, considerou-se fundamental a seleção de indicadores visando apreender os aspectos necessários que permitissem apresentar informações importantes sobre a centralidade de São Mateus ao longo de sua história. Os indicadores e variáveis que foram considerados no desenvolvimento da pesquisa foram os seguintes:

INDICADORES	VARIÁVEIS
1- Principais atividades econômicas	<ul style="list-style-type: none"> • Agricultura, extrativismo e silvicultura; • Empresas associadas à atividade petrolífera; • Serviços comerciais predominantes; • Atuação do mercado imobiliário.
2- Dinâmica populacional	<ul style="list-style-type: none"> • Evolução população total, urbana e rural; • Migração; • Distribuição setorial da população ativa; • Evolução do IDH.
3- Equipamentos e Infraestrutura	<ul style="list-style-type: none"> • Oferta de serviços de saúde; • Presença de cursos técnicos e superiores.
4- Centralidade urbana	<ul style="list-style-type: none"> • Posição da cidade na rede urbana regional; • Ligações por fluxos de bens e serviços;
5- Espaços de moradia	<ul style="list-style-type: none"> • Loteamentos e condomínios fechados; • Loteamentos irregulares e clandestinos.

QUADRO 7- INDICADORES E VARIÁVEIS SELECIONADAS PARA OPERACIONALIZAÇÃO DA PESQUISA

Organização: Soliane Bonomo, 2009.

De maneira geral, as variáveis supracitadas foram consideradas na pesquisa, porém, algumas delas foram privilegiadas mediante uma investigação mais acurada. Dentre essas, destacam-se:

- a) as atividades agrícolas e a exploração madeireira desenvolvidas inicialmente que movimentaram durante muito tempo o comércio em São Mateus, demonstrando que as atividades primárias tiveram uma relação direta com a construção da cidade;
- b) a atuação da Petrobras (Petróleo Brasileiro S.A.), da Aracruz Celulose e da Bahia Sul celulose, que através da exploração do petróleo e do reflorestamento,

dinamizaram a economia do município e constituíram-se em agentes responsáveis pela atração populacional;

c) os serviços públicos de saúde ofertados, em especial, pelo Hospital Dr. Roberto Arnizaut Silveiras, cujos atendimentos computados no período correspondente ao ano de 2004 a 2008 revelam que a procedência dos pacientes é oriunda de diversas cidades da Macrorregião Norte do Espírito Santo e do sul da Bahia;

d) a ampliação da oferta de serviços educacionais, em especial referente ao Centro Universitário Norte do Espírito Santo (CEUNES), cujos cursos contemplam alunos advindos de municípios localizados nas regiões Norte, Noroeste e Metropolitana do Espírito Santo, bem como de alguns situados no Vale do Rio Doce e região limítrofe do Norte Capixaba (Minas Gerais) e regiões Litoral Sul e Extremo Sul da Bahia.

Pode-se dizer que essas dinâmicas, ocorridas em maior ou menor grau, contribuíram para o crescimento econômico e demográfico da cidade e, conseqüentemente, favoreceram a sua expansão urbana e resultaram na formação, no fortalecimento e na redefinição da centralidade de São Mateus.

Assim, pretende-se no capítulo a seguir expor o processo de evolução da centralidade urbana de São Mateus utilizando para tal os resultados da investigação realizada acerca das variáveis acima mencionadas. Baseando-se nessas informações, procurou-se no Capítulo 2 estabelecer uma periodização dessa centralidade, buscando identificar os principais agentes e dinâmicas econômicas e sociais que contribuíram para elevar o seu *status* em nível regional, bem como as suas influências na expansão urbana da cidade.

Desse modo, a periodização estabelecida foi: a) de 1970 a 2000, que trata sobre o fortalecimento de sua centralidade e b) a partir dos anos 2000, que aborda a redefinição da centralidade de São Mateus.

No entanto, antes de discorrer sobre esses períodos, será feita inicialmente uma abordagem acerca da maneira de como ocorreu a formação dessa centralidade e de que forma isso repercutiu na produção do espaço urbano, uma vez que São Mateus sempre ocupou uma posição de expressiva centralidade na região na qual se localiza. É o que veremos a seguir.

Gênese e Evolução da Centralidade de São Mateus

2.1- Formação da centralidade

2.1.1- Aspectos históricos de São Mateus: da povoação ao município

Situada no litoral norte do Espírito Santo, São Mateus é considerada uma das mais antigas cidades do Estado. Conforme estabelece a tradição oral, os primeiros colonizadores portugueses chegaram a São Mateus no ano de 1544, oriundos de um naufrágio. Entretanto, Nardoto e Lima (2001, p.28) afirmam que a documentação histórica que registra a presença mais remota de portugueses na região é a que trata da Batalha do Cricaré¹, ocorrida em fins de janeiro de 1558.

A ocupação realizada pelos primeiros colonizadores se deu na parte mais alta do rio Cricaré², um chapadão com aproximadamente 30 metros de altura. A escolha de locais elevados para a formação de núcleos era uma prática bastante comum utilizada pelos portugueses. A seleção do *sítio* era feita de acordo com as necessidades ou preocupações do momento.

Para Reis Filho (1968, p.124), vários são os aspectos a considerar na caracterização do *sítio* das povoações: natureza do solo, relevo, fontes de água para o consumo, cursos ou massas de água, etc. Dessa forma, o *sítio* eleito, geralmente,

¹ A Batalha do Cricaré aconteceu próximo à confluência dos rios Cricaré e Mariricu, em 1558, entre os indígenas e os homens do Capitão Fernão de Sá. Essa batalha resultou na morte de Fernão de Sá e em um dos maiores extermínios indígenas ocorrido no Brasil. (Nardoto e Lima, 2001, p. 29-30)

² Cricaré é a variação do nome Kiri-Kerê a que os índios denominavam uma planta mimosácea, como a sensitiva. É aquele que é propenso a dormir, dorminhoco. Era esse o nome indígena do rio São Mateus. (Nardoto e Lima, 2001, p. 30)

correspondia a um acidente natural, relacionado ao relevo, à água, ao microclima, dentre outros.

Além desses aspectos, outros critérios eram obedecidos para a eleição do sítio propício à fundação do núcleo. Dentre esses critérios, sobressaía a facilidade de contatos com outras cidades, bem como a sua posição em situação de fácil defesa contra os indígenas ou contra os inimigos vindos do mar. Esse último critério, correspondente a uma das regras urbanísticas portuguesas destinadas às nossas vilas, representava uma estratégia de defesa que, segundo Reis Filho (1968, p.124), a tendência geral dos núcleos mais antigos no Brasil foi a ocupação em sítios elevados.

No caso de São Mateus, a preferência por um sítio elevado estava ligada a alguns fatores: a) era uma estratégia defensiva, pois do alto poderiam avistar os invasores, em especial os indígenas; b) ficariam livres do incômodo provocado pelos mosquitos existentes na beira do rio e c) o predomínio do vento nordeste mais no alto para minimizar o calor dos trópicos. Dessa forma, esses fatores foram decisivos para a ocupação inicial na parte mais alta do rio Cricaré, dando condições para o início da implantação das primeiras formas espaciais, originando, assim, o núcleo de São Mateus.

Desse modo, as primeiras construções foram erguidas mais precisamente no local onde hoje se encontra a Praça de São Mateus, área considerada propícia à defesa e próxima ao córrego da Bica, manancial que oferecia aos moradores água para o consumo cotidiano.

Em 1764, a povoação contava com a Igreja Matriz – localizada na praça acima citada – e duas ruas ladeando a mesma: a rua da Direita, porque ficava à direita da igreja e a rua da Aldeia ou Rua de Baixo, do lado oposto, de onde partiam quatro travessas. As poucas casas que existiam nessas duas ruas eram feitas de alvenaria e habitavam nelas os proprietários de terras. Segundo Nardoto e Lima (2001, p.35), as pessoas de menor poder aquisitivo e prestígio social e político, como os comerciantes e os artífices, moravam em casas de estuque. Já os escravos, serviçais e agregados, pessoas mais desprestigiadas, moravam nas travessas.

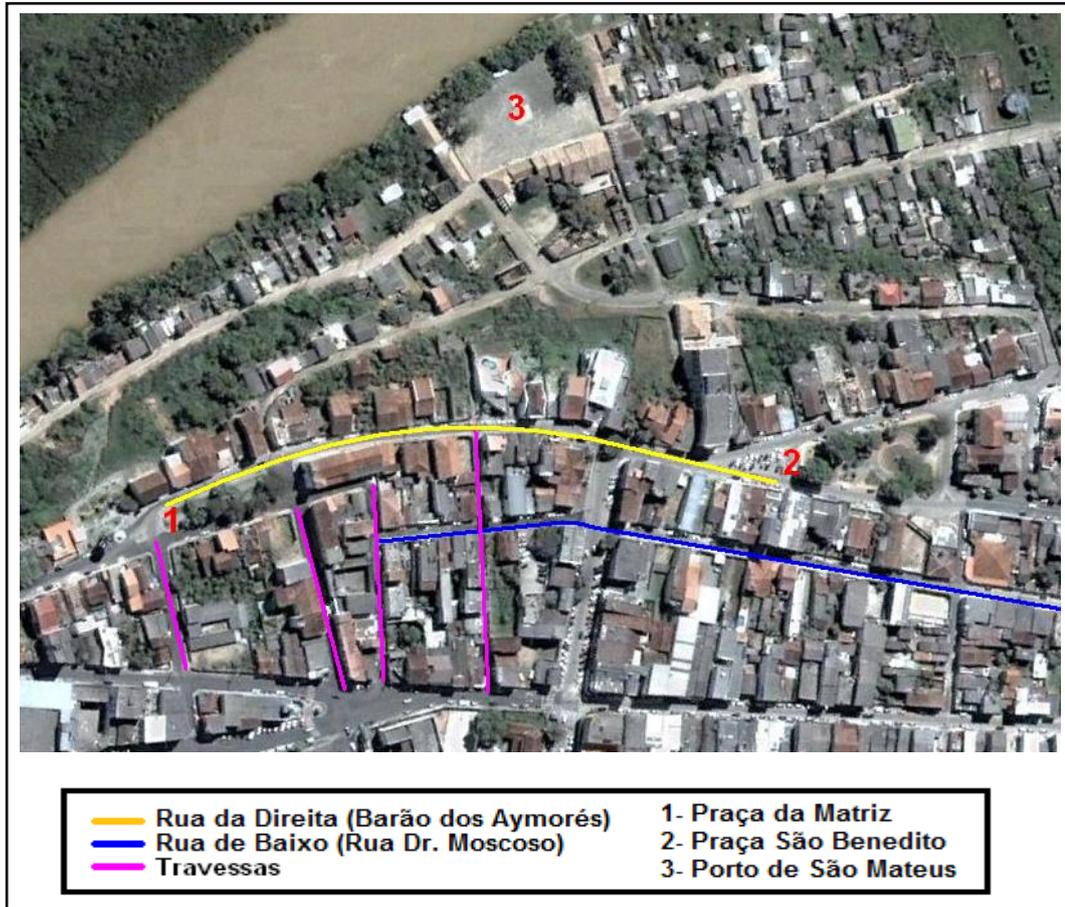
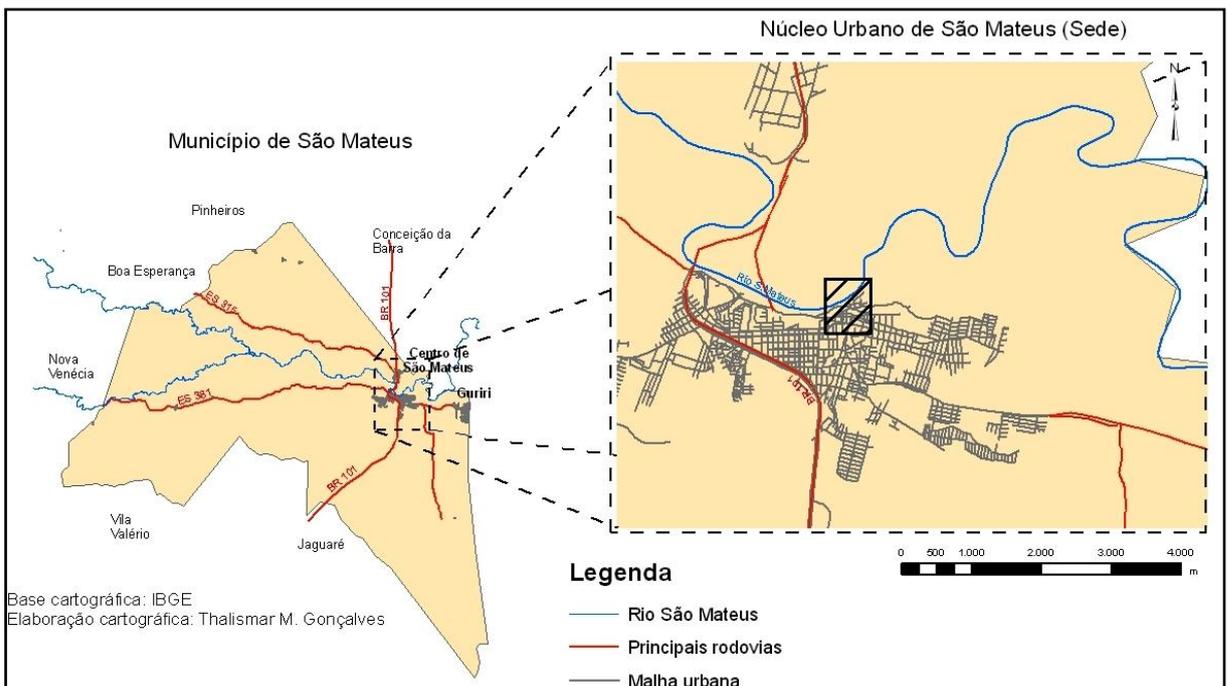


FOTO 1- LOCAL DE ORIGEM DA CIDADE DE SÃO MATEUS-ES
 Fonte: Google Earth
 Organização: Soliane Bonomo, 2009



MAPA 8 – LOCAL DE ORIGEM DA CIDADE DE SÃO MATEUS (ES)

Em 1764, essas duas ruas, bem como a área da praça em frente à Igreja Matriz foram medidas e também foi realizada a demarcação do terreno para a construção da Casa de Câmara e Cadeia. Além disso, foi cravado o Pelourinho em frente ao local onde seria construída essa Casa. Essas medidas foram tomadas para elevar a povoação à categoria de “Vila Nova do Rio São Mateus”. Esse fato coincide com a seguinte afirmação:

O pequeno núcleo de casas ao redor da capela (também chamado de *patrimônio*) poderia evoluir para a situação de *paróquia* ou *freguesia*, para depois se tornar uma vila, que deveria apresentar uma matriz ou capela ampliada, além da Casa da Câmara e Cadeia (MARICATO, 1997, p.10).

Pode-se perceber que a capela ocupava lugar de destaque, cuja edificação se deu logo após a fundação do núcleo, demonstrando a exclusividade que a Igreja possuía sobre a vida espiritual da população. A estreita relação da Igreja com o Estado Português garantia a esse o controle sobre as terras mateenses e representavam um ponto de domínio do território.

A foto que se segue retrata o que seria o embrião da configuração da área central de São Mateus. Observa-se a presença dos elementos indispensáveis para a constituição de uma vila, com um pequeno número de casas no entorno da capela e a Casa da Câmara e Cadeia identificada na foto pelo primeiro sobrado à esquerda.

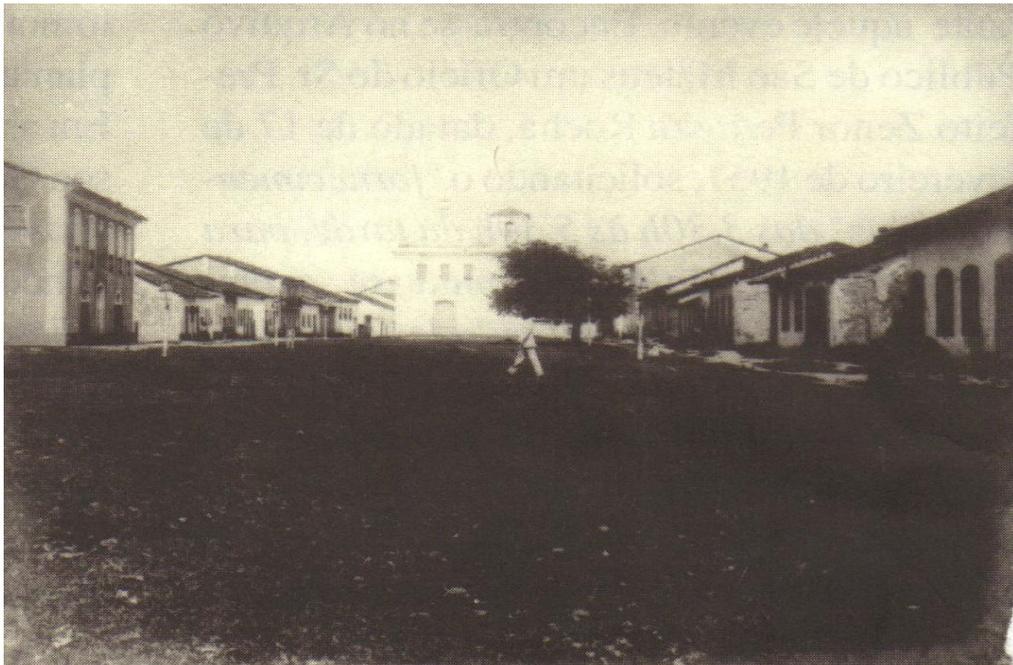
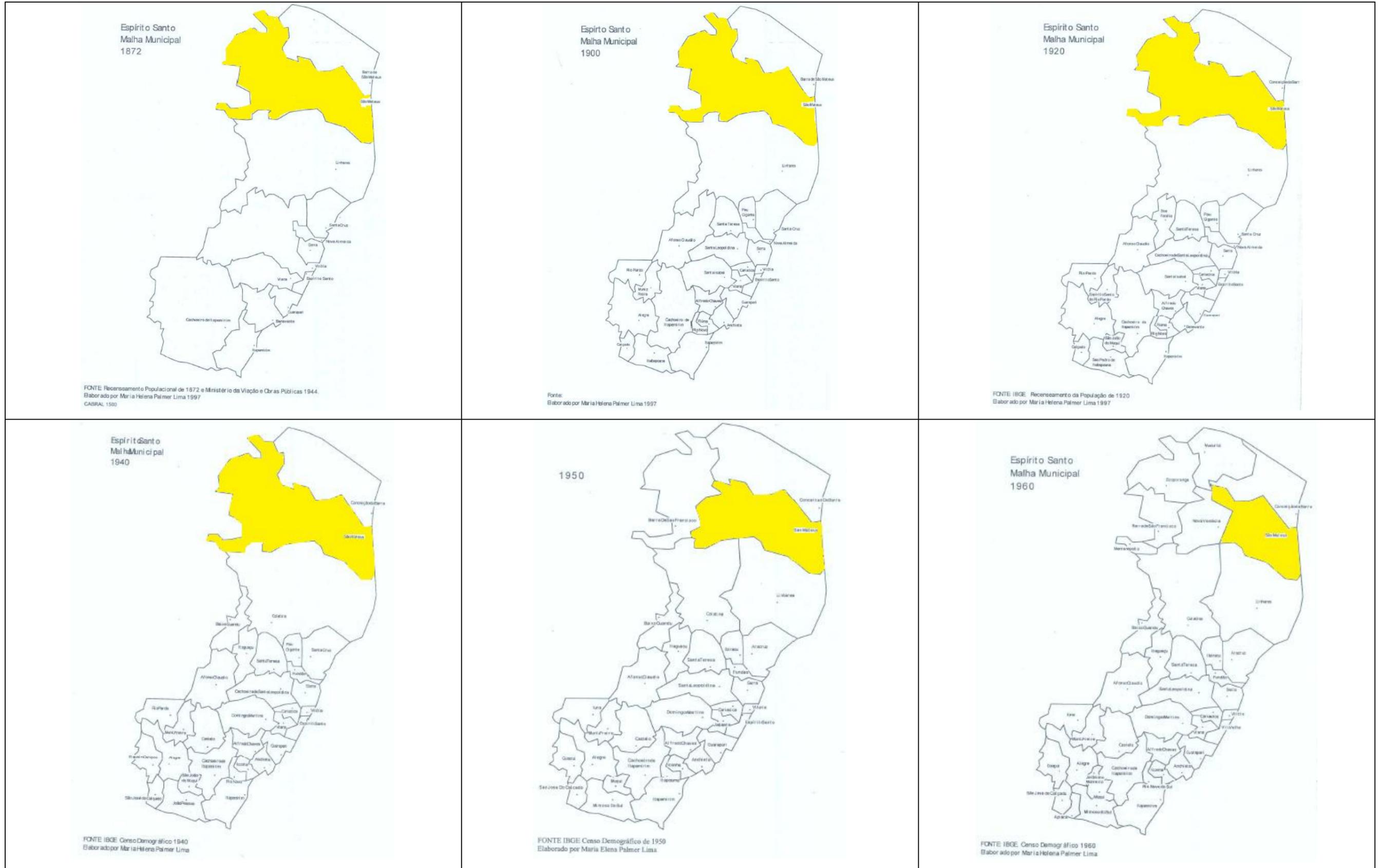


FOTO 2- PRAÇA DE SÃO MATEUS - INÍCIO DO SÉCULO XX
Fonte: Nardoto, 2001, p.232.

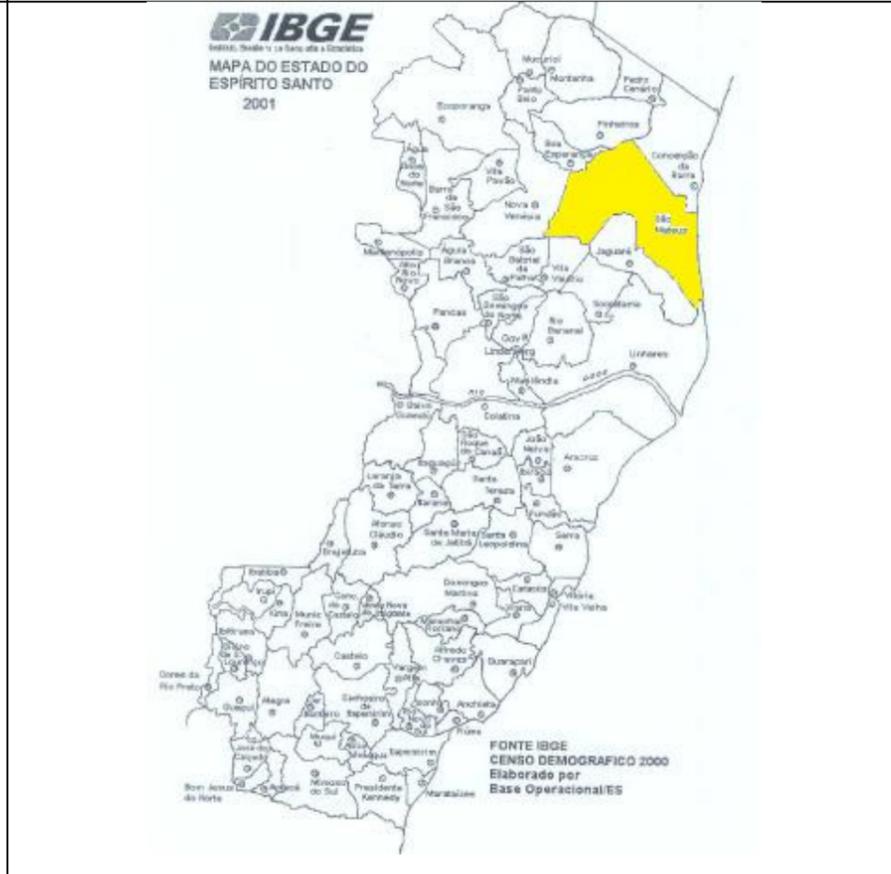
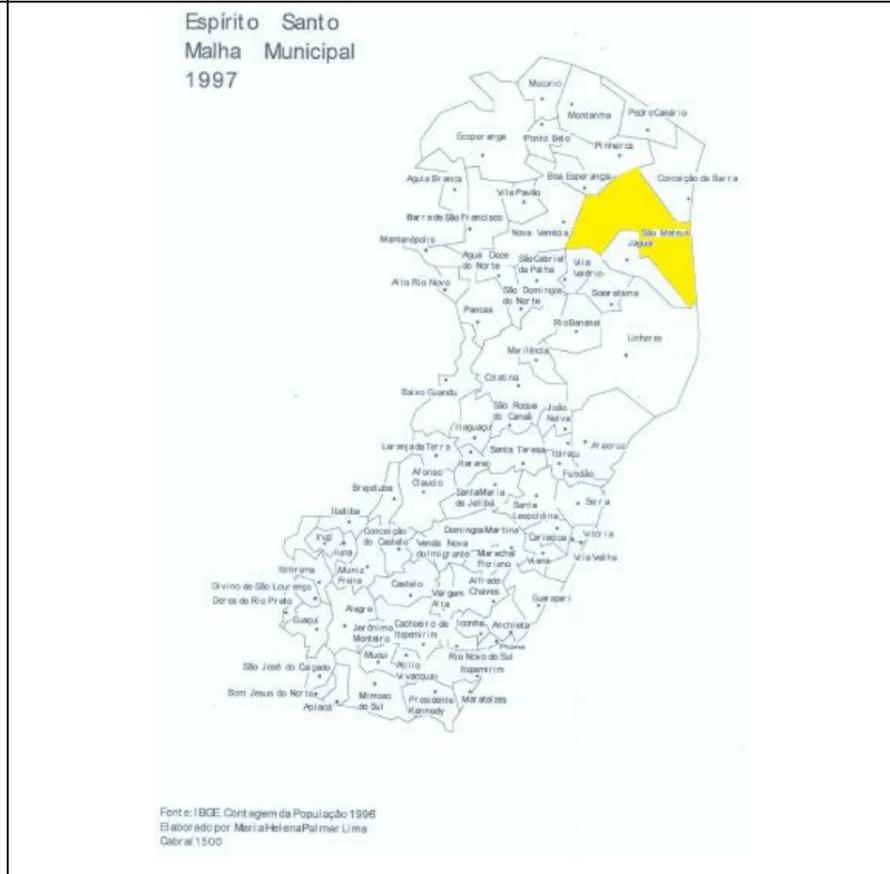
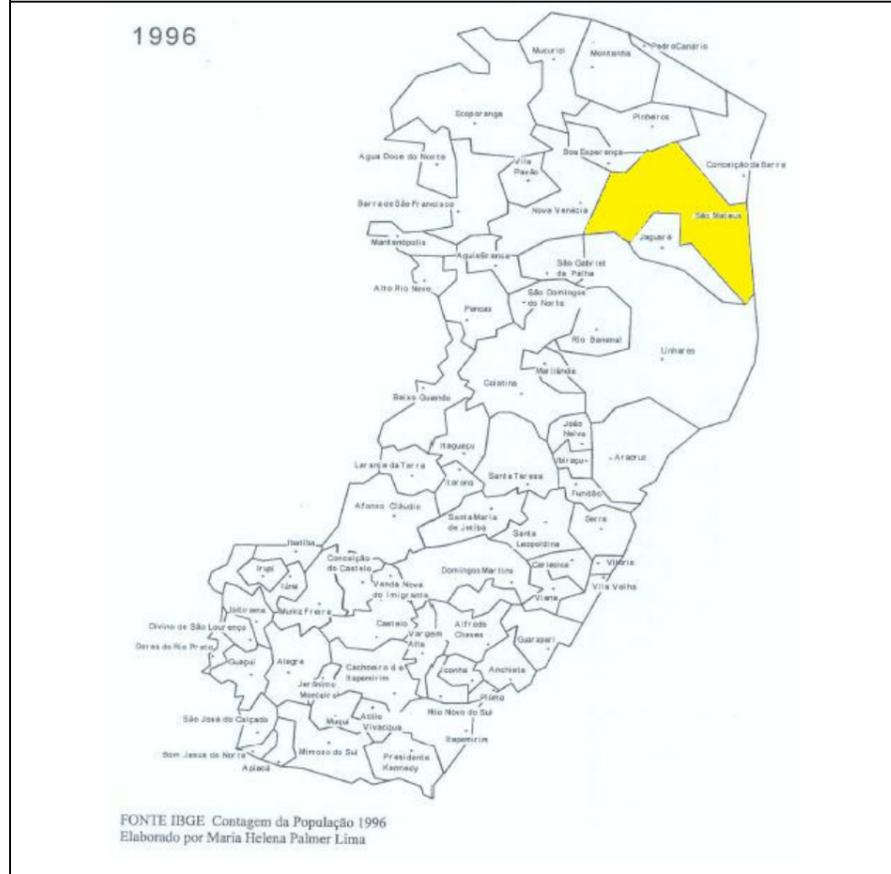
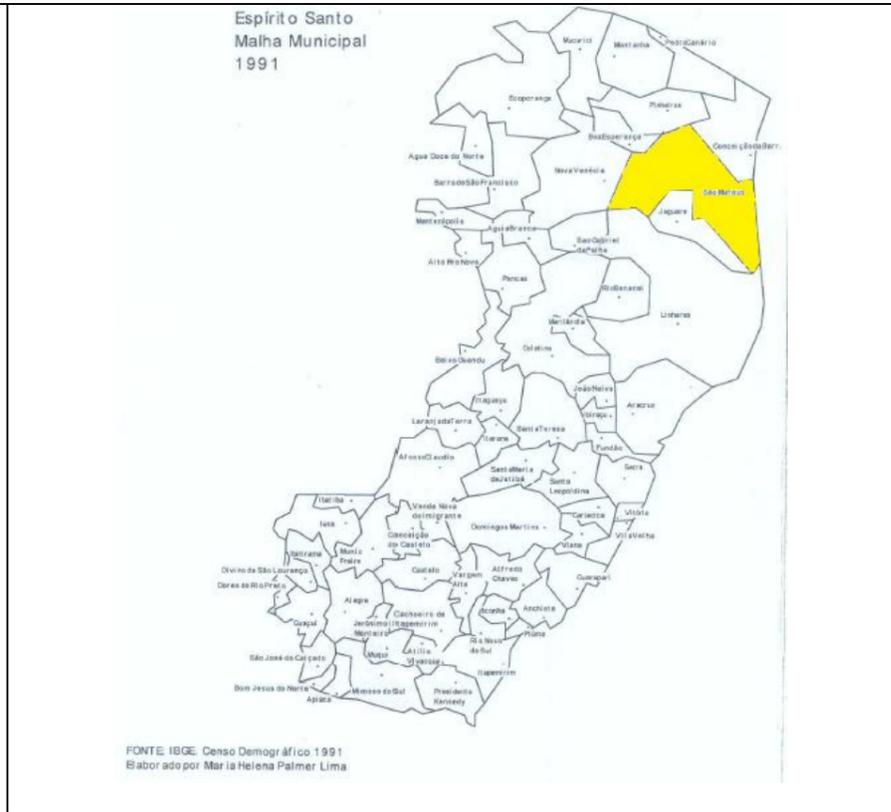
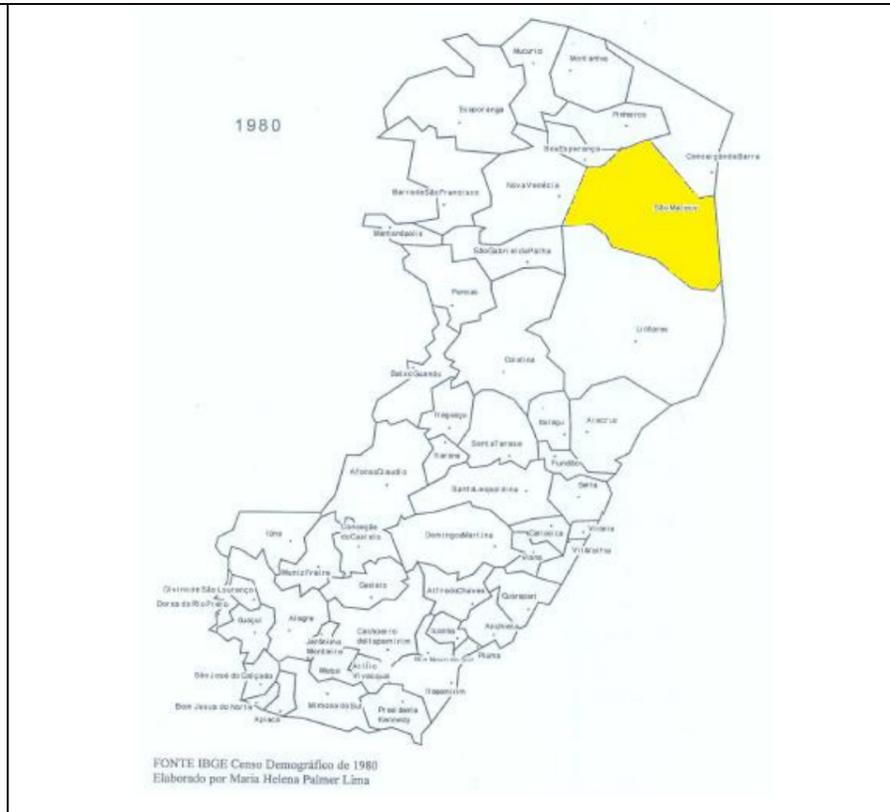
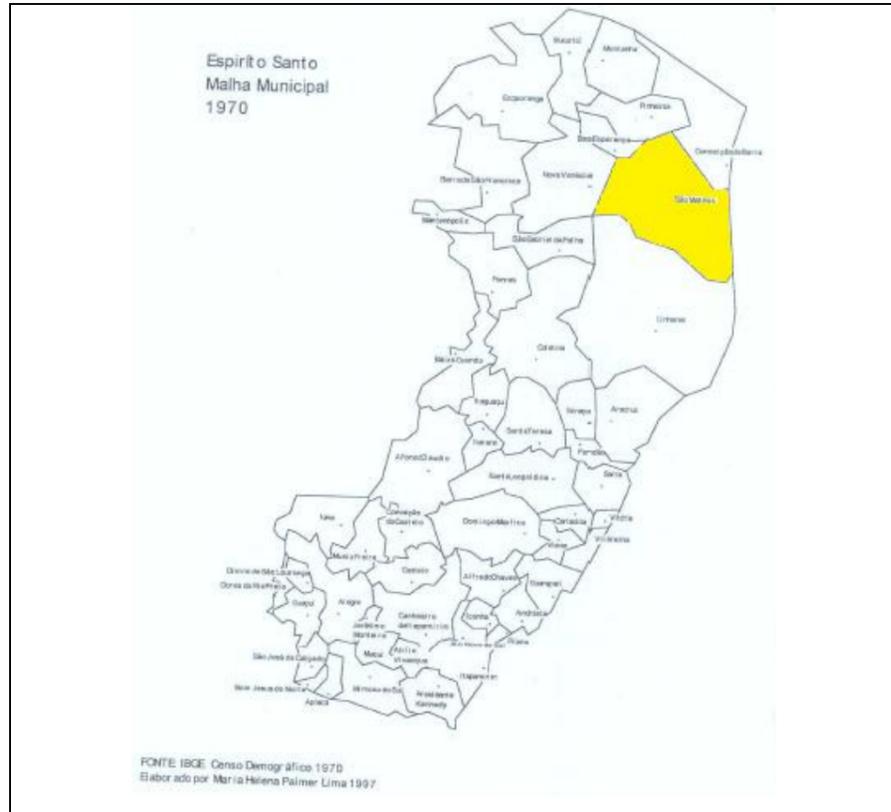
A elevação da povoação de São Mateus à categoria de vila teve como uma de suas justificativas servir de ponto de apoio militar para evitar a entrada de colonos na região onde haviam descoberto ouro, próximo à cabeceira do rio Cricaré, em Minas Gerais. Para administrar as minas encontradas em toda a região, o Marquês de Pombal nomeou para Ouvidor Geral da Capitania de Porto Seguro, Thomé Couceiro de Abreu, o qual recebeu plenos poderes, inclusive para fundar vilas e evitar que os colonos se aventurassem rio acima. Para evitar que isso acontecesse, o Ouvidor Geral usou como estratégia incentivar a agricultura para provimento local e comércio com as províncias da Bahia e do Rio de Janeiro, desde que a expansão agrícola ocorresse da vila em direção ao mar.

O período que precede a elevação da povoação de São Mateus à vila, a Capitania do Espírito Santo estava sendo administrada diretamente pela Coroa Portuguesa. Porém, as grandes dificuldades ligadas à bravura dos índios e à densidade da floresta, dificultaram a administração dos donatários, e, um a um, não conseguiram dar conta de tão difícil tarefa. Por isso também, que o Ouvidor de Porto Seguro, em 27 de setembro de 1764, elevou a povoação à categoria de vila, e até o ano de 1823 São Mateus ficou subordinada ao governo baiano, ocorrendo uma expansão das atividades comerciais devidos às migrações de muitas famílias ricas da Bahia. Apenas no século XIX, em 1848, que a vila foi elevada à cidade, com o nome de São Matheus e criado o município correspondente, totalizando nesta época uma área de 13.588 km². No decorrer do tempo, em especial na primeira metade do século XX, novos municípios foram criados (Quadros 8 e 9) através da consolidação do desmembramento do município original.

A aglomeração urbana inicial não sofreu grandes modificações até o início do século XX. Dessa forma, o aspecto inicial já exposto, organizado em torno da Igreja Matriz e o largo à sua frente e em torno da Igreja São Benedito e a praça na sua frente, com a rua da Direita colocando em comunicação ambos espaços, bem como a rua de Baixo e uma série de ruelas partindo dela, caracterizou o “centro” da cidade até as primeiras décadas do século XX. Para ilustrar esse tipo de organização, citamos Reis Filho (1968, p.136) que afirma que nos centros urbanos menores as ruas desenvolviam-se em torno das praças onde se acomodavam as casas da Câmara e as igrejas paroquiais.



QUADRO 8 – EVOLUÇÃO DA MALHA MUNICIPAL DE SÃO MATEUS (ES) – 1872 A 1960.



QUADRO 9 – EVOLUÇÃO DA MALHA MUNICIPAL DE SÃO MATEUS (ES) – 1970 A 2001.

A foto 3, datada do último quartel do século XX, mostra claramente as poucas alterações ocorridas no local de formação do núcleo de São Mateus. Ao se fazer uma comparação com a fotografia anterior, nota-se como principal mudança a construção da Praça da Matriz, que na ocasião da foto estava em reforma, bem como a presença de elementos urbanísticos como rua, meio fio, calçada e muros.



FOTO 3– PRAÇA SÃO MATEUS – ÚLTIMO QUARTEL DO SÉCULO XX
Fonte: Arquivo Eliezer Nardoto

Esse espaço se comunicava com outro, o que se localizava no entorno da Igreja São Benedito, por meio da rua da Direita. Essa rua recebeu essa denominação pelo fato de estar situada à direita da Igreja Matriz e era considerada a mais importante em virtude de nela se localizarem as residências das pessoas mais ilustres da cidade, como o Barão dos Aymorés. Atualmente, em sua homenagem, essa rua possui o seu nome.

Semelhantemente à rua de Baixo, a rua da Direita apresentava no início do século XX calçamento feito à base de pedras marroadas vindas da Bahia, bem como iluminação com lampiões a óleo, como o que pode ser percebido à esquerda da foto 4. A exemplo do que aconteceu em outras cidades coloniais, nota-se que, apesar de enfaticamente ter sido chamada de *direita*, essa rua se apresentava sinuosa e esburacada e o seu desalinhamento e o dos próprios casarios eram aspectos bastante notórios.



FOTO 4- RUA DA DIREITA, SÃO MATEUS (ES).
Foto de Eutychio D'Oliver, 1908

Na área seguinte, representada pelo foto 5, vê-se a Praça São Benedito, que até a década de 1930 nela existia apenas um grande largo com alguns pés de oitis. No seu entorno foram edificados alguns casarões para abrigar as famílias mais importantes daquela época.

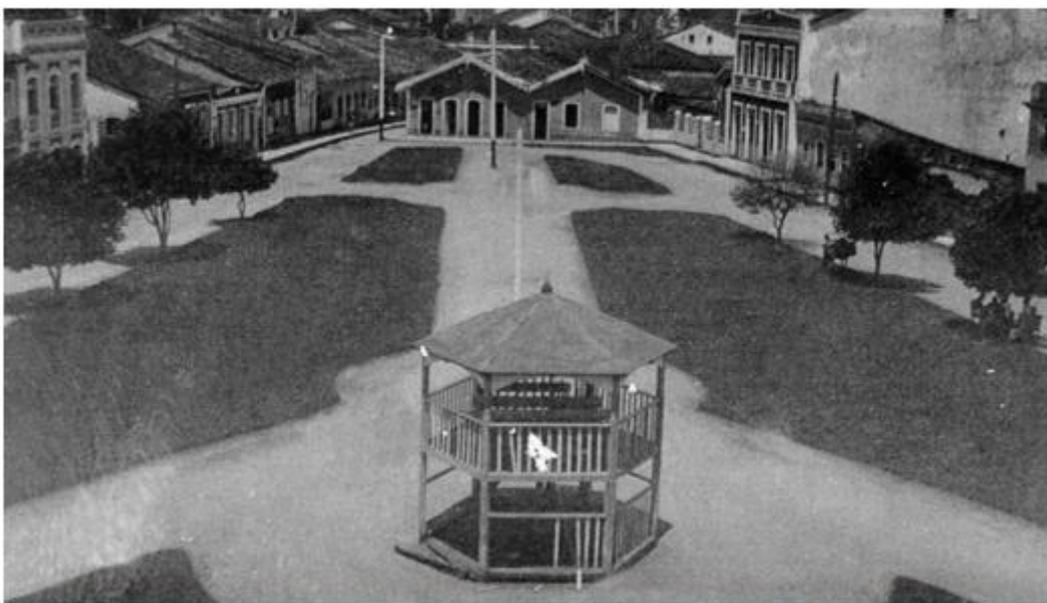


FOTO 5- PRAÇA SÃO BENEDITO FINAL DA DÉCADA DE 1930
Fonte: Arquivo Eliezer Nardoto

Em comparação com a foto abaixo, percebe-se que poucas modificações ocorreram na praça e no seu entorno entre as décadas de 1930 e 1940. A mudança mais visível é a substituição de um coreto por outro. Mas, através dessa fotografia, a possibilidade de se visualizar a constituição da área central de São Mateus é bem melhor.



FOTO 6 – PRAÇA SÃO BENEDITO DÉCADA DE 1940
Fonte: Arquivo Eliezer Nardoto

Desse modo, a leitura da imagem acima mostra os dois espaços, que interligados pela rua Direita, caracterizaram o centro de São Mateus até as primeiras décadas do século XX. Deve-se ressaltar que, como afirma Amorim Filho e Sena Filho (2007, p.134), o que é denominado de centro da cidade é este núcleo aglomerativo constituído pelos dois espaços. Vê-se no fundo da fotografia o local onde foi fundado o núcleo de São Mateus, com destaque para a Igreja da Matriz. À esquerda, encontra-se a rua da Direita, principal elo de ligação com a praça São Benedito mostrada no primeiro plano da foto.

Apesar de na década de 1930 a cidade apresentar ruas e praças bem constituídas, é interessante notar que a função residencial era predominante no tecido urbano existente, com exceção de alguns poucos estabelecimentos comerciais, o que demonstrava que os equipamentos urbanos ainda eram bastante incipientes.

Entretanto, nas décadas seguintes, a cidade assistiu a uma significativa expansão urbana e à consolidação de vários bairros oriunda de fatores diversos. Dentre esses

fatores, iremos destacar a seguir aqueles relacionados à existência de variadas formas e funções desempenhadas pelo Porto de São Mateus ao longo da sua história.

2.1.2- Porto de São Mateus: interações espaciais e sua influência na formação da cidade

No momento da criação da Vila de São Mateus - século XVIII-, o Porto era somente um local de embarque e desembarque de mercadorias, com a existência de apenas um terreiro para depósito dos produtos comercializados e com uma rua de acesso à povoação construída no alto. Porém, a partir do momento em que São Mateus permaneceu sob a jurisdição da Capitania de Porto Seguro, ela prosperou gradativamente, tornando-se o primeiro polo de riqueza do Espírito Santo, conhecendo dias venturosos quanto à sua economia.

Essa riqueza estava centrada inicialmente na incorporação pelos colonizadores portugueses do uso da farinha de mandioca e outros derivados, em substituição ao trigo, aos seus hábitos alimentares e a sua boa aceitação os estimulou à produção deste produto em larga escala. Com essa iniciativa, a farinha de mandioca foi o primeiro produto de São Mateus a ser comercializado com a Bahia e a sua aceitação se propagou atraindo mercadores de outras regiões brasileiras.

De início, o tipo de comércio realizado por esses compradores caracterizou-se pelo escambo, sendo trocada a farinha de mandioca por artefatos como facões, machados e pólvora. Porém, com o crescimento das exportações e importações, o uso da moeda corrente foi introduzido pelos portugueses na povoação.

A difusão dessas lavouras e as trocas comerciais foram tão expressivas que propiciou, a partir do século XIX, a vinda de muitas famílias desejosas de desenvolver alguma atividade lucrativa, em especial a comercial. Como o intercâmbio comercial ocorria através da via fluvial, grande parcela dessas famílias

se estabeleceu na Cidade Baixa³, onde ergueram sobrados para implantação de seus comércios e moradias.

A maior parte da mão de obra utilizada na fabricação da farinha de mandioca foi a escrava, que veio para São Mateus em maior número no início do século XIX. Nardoto (2001, p.56) comenta que o comércio negreiro apresentava-se como um excelente negócio, havendo, inclusive, empresas que se ocupavam apenas com esse ramo.

Assim, o Porto se transformou num grande centro de comércio negreiro, e poderosos senhores, segundo Aguiar (2005, p.17), participaram ativamente do comércio clandestino de importação de escravos, mesmo após a Lei nº 581⁴, conhecida como Eusébio de Queirós, de 04 de setembro de 1850, que fez do Porto de São Mateus um dos maiores centros escravocratas do país. Para se ter uma noção da força desse comércio clandestino, este autor ainda revela que em janeiro de 1856, o último navio negreiro vindo da África do Sul foi detido na barra do Cricaré com cerca de trezentos e cinquenta negros destinados ao mercado local.

Como não existiam outras vias de escoamento da produção agrícola, o movimento no Porto aumentou, principalmente após a autorização da navegação regular em 1860 e a construção do cais de concreto, em 1864, que passou a oferecer boas condições de eficiência e segurança, passando a integrar o roteiro de linhas regulares de passageiros.

Esse fato possibilitou intensos movimentos de exportação, consolidando a área portuária através da construção dos grandes sobrados junto aos cais e na borda da falésia (Cidade Alta), como pode ser visto na foto 7.

³ A Cidade Baixa se refere à área situada às margens do rio São Mateus, mais conhecida como Porto.

⁴ A Lei Eusébio de Queiroz estabelecia medidas de repressão ao tráfico de africanos, ou seja, ela tratava da extinção do tráfico negreiro no Brasil.



FOTO 7- CASARIO DO PORTO-INÍCIO DO SÉCULO XX
 Fonte: Arquivo Eliezer Nardoto

Segundo Nardoto (2001, p.50), de 1840 a 1870 foram construídos imponentes sobrados de mirantes, pátios internos, cobertos com telha canal, gradil de ferro trabalhado, símbolo do poderio econômico da elite de então. Esse autor ainda relata que é nessa época que surgem melhoramentos como iluminação pública por lâmpões, calçamento nas ruas com as pedras trazidas nos lastros dos navios, entre outros.

Assim, até 1870, São Mateus consistia em um núcleo próspero, em torno do qual existiam fazendas destinadas, principalmente, à produção de farinha de mandioca. No entanto, as terras situadas a oeste eram consideradas desconhecidas e inexploradas. Esse fato desencadeou, a partir de São Mateus, o seguinte movimento de expansão:

Antônio Rodrigues da Cunha, o barão de Aimorés, inicia uma exploração rio acima e descobre a cachoeira do Cravo, no braço sul do rio São Mateus. Aí, com o auxílio do trabalho dos índios, começa uma fazenda e mais tarde instala um engenho – o Engenho Central – mantendo grandes plantações de cana. O motivo que o levou a instalar este engenho tão longe de São Mateus está ligado a questões de fertilidade do solo, que na região dos chapadões terciários de São Mateus não se presta ao cultivo da cana-de-açúcar. Um certo dia, os índios que trabalhavam na fazenda revoltam-se e ateam fogo às plantações de cana, fugindo em seguida. Desgostoso, o barão abandona o engenho e penetra mais adiante até Serra de Cima (ao sul da atual Vila de Nova Venécia), onde instala uma fazenda de café (EGLER, 1951, p.68).

Após essa iniciativa do barão dos Aimorés, deu-se prosseguimento ao desbravamento do rio acima, dando início ao povoamento do mesmo, o que tornou São Mateus o porto de escoamento dos produtos obtidos em toda a região. Inicia-se, assim, no vale do São Mateus, a colonização italiana.

Com o objetivo de promover o povoamento da região e suprir a falta de mão de obra necessária ao desenvolvimento das lavouras, foram desviadas de um grupo de italianos que se dirigiam a Santa Tereza 50 famílias com a intenção de criar uma colônia.

Em 1888 instalou-se na região o núcleo colonial Santa Leocádia, às margens do rio Bamburral e, em 1890, o de Nova Venécia, na então chamada Serra dos Aimorés. Iniciaram-se 50 famílias italianas de Pádua, Verona e Mândua, arbitrariamente desviadas para o norte do ES, que foram instaladas em propriedades de 25 hectares (BORGOS; ROSA; PACHECO, 1996, p.76).

De acordo com relato de Nagar (1895, p.39), o núcleo Santa Leocádia possuía terrenos montanhosos, coberto de árvores seculares, entre as quais eram abundantes as madeiras para construção, que depois de desmatadas, serviam para o cultivo de café, cana-de-açúcar, milho, feijão, arroz e batata. Egler (1951, p.82) comenta que, em 1904, foram localizados no vale do São Mateus, desde Santa Leocádia até Boa Vista, cerca de 600 famílias num total de 3000 pessoas. Segundo esse autor, toda esta população era dominada totalmente por meia dúzia de comerciantes aboletados em São Mateus. Como esses núcleos localizavam-se distantes de São Mateus (Mapa 9), o café produzido neles era transportado através de tropas até a cidade para ser embarcado para Vitória.

Por volta de 1923-1924, o movimento da cafeicultura atingiu tal importância que foi construída uma estrada de ferro de São Mateus a Nova Venécia. De acordo com Borgo, Rosa e Pacheco (1996, p.108), a implantação dessa estrada de ferro teve início em 1895, por particulares, que receberam privilégio do governo estadual para a sua construção. No entanto, as obras ficaram paralisadas até 1921, quando foram reiniciadas por novos contratantes constituindo-se, em 1924, em serviço autônomo do Estado. Esses autores a descrevem como uma estrada de ferro de bitola estreita de 1m, com 68 km de extensão, de São Mateus a Nova Venécia. Atravessava “majestosas matas, ricas em madeira de lei”. Iniciou o tráfego regular de passageiros em 1924 e, funcionou até 1950.

No que diz respeito a essas matas, elas foram, com o tempo, sendo devastadas visando a utilização da madeira para construção de moradias, paióis e cercas, ao plantio do café e com mais intensidade, a comercialização da madeira.

No início, a devastação ocorreu sem nenhuma restrição e fiscalização por parte do Governo. Porém, em 1909, através da Lei nº 590, foi regulada a fiscalização de corte de madeiras e instituída a obrigatoriedade de licenças para seu comércio. Além disso, a partir de 1910, o corte de madeiras em grande escala dependia de autorização legislativa⁵.

Além da exuberância da mata Atlântica, a queda nos preços da farinha de mandioca representou um fator favorável à expansão da extração madeireira. Devido à abundância de madeiras de lei, em especial o jacarandá, muitos madeireiros realizaram uma retirada indiscriminada, tendo o rio Cricaré como principal via de escoamento.

O transporte de madeiras em toros era feito pelo rio. As árvores eram derrubadas na mata e puxadas por juntas de boi até o tombadouro, de onde eram levadas até a beira do rio. Dentro do rio Cricaré, eram amarradas umas às outras formando enormes balsas que desciam o rio em direção ao Porto de São Mateus, no período das enchentes (NARDOTO, 2001, p. 260).

O comércio da madeira ganhou um grande impulso a partir dos anos de 1920, através de um grupo de madeireiros⁶ incentivados pelas grandes concessões do governo. Teve grande participação nesse processo Nestor Gomes, que em 1924 comenta sobre o enriquecimento do Estado face à grande quantidade de madeira, e propugna pela montagem e movimentação de serrarias (BORGHO, ROSA E PACHECO, 1996, p.36). Nessa época, a grande preocupação do Governo consistia na ocupação da região norte, não feita até então em virtude da existência das densas matas, bem como o temor da região de ser invadida pela Bahia.

⁵ Foi o caso de Antônio Rodrigues da Cunha Júnior, que por meio da Lei nº 680/1910, teve um contrato aprovado para extração e exportação de madeiras em terrenos devolutos em São Mateus, bem como Wantuil Rodrigues Cunha, que através da Lei nº 730/1911, teve contrato aprovado para montagem de serraria em São Mateus, ratificado pela Lei nº 821/1912. (Borgo, Rosa e Pacheco, 1996, p.42-43)

⁶ Esse grupo de madeireiros era liderado pelos irmãos Artur e Humberto Donato, por Elosípio Cunha (Lolô Cunha), Laureano Diaz e Carlos Alberto dos Reis Castro. (Medeiros, 1999)

Dentre os principais pioneiros da extração da madeira no norte do Estado, destaca-se em São Mateus Eliosípio Cunha, mais conhecido como Lolô Cunha, que foi um dos protagonistas do 1º ciclo da madeira do Espírito Santo, conhecido como ciclo da peroba. A peroba-do-campo⁷ teve um grande papel de destaque e garantiu o suprimento da construção civil no Rio de Janeiro, atividade essa que estava em plena expansão naquele momento.

O escoamento da madeira era realizado através do rio Cricaré, que há um século, já havia intenso movimento de navios que aportavam em São Mateus para apanhar farinha de mandioca. Essa representava uma das vantagens de Lolô Cunha, pois tal movimento já tinha constituído anteriormente uma elite econômica mateense bastante forte, cujo destaque foi seu próprio pai, o barão de Aimorés. Assim, a sua peroba-do-campo já tinha transporte garantido. Além disso, a área de floresta que ele explorava já estava ocupada por várias sesmarias, aproveitando-se da infraestrutura dos proprietários de terras para cortar e colocar a madeira no rio. Desse modo, algumas vantagens contribuíram para a rapidez do enriquecimento de Lolô Cunha:

A facilidade do porto, as melhores condições para extração da madeira, e, sobretudo, as maiores facilidades para a madeira descer pelo rio (enquanto as balsas no Itaúnas não passavam de 150 toras, no Cricaré desciam com 300), tudo isso contribuiu para que Cunha enriquecesse mais depressa do que seus concorrentes. Os Donato colocaram uma grande serraria em Conceição da Barra, para fazer o aproveitamento do refugo da peroba (só iam para o Rio de Janeiro as melhores toras) e Cunha colocou uma no km 47 (que fica hoje em Nova Venécia). Os dois lados deram início também aos ciclos da madeira serrada no Espírito Santo (MEDEIROS, 1999, p.3).

Dessa forma, na década de 1930 a extração madeireira ganhou um novo impulso com a implantação de grandes serrarias em várias localidades. Do km 47, onde passava a estrada de ferro que ligava São Mateus a Nova Venécia, a madeira serrada era transportada nos vagões de carga do trem de ferro e quando este foi desativado em 1945, a madeira passou a ser transportada até o Porto através de enormes caminhões movidos à gás. Porém, essas serrarias não existiam somente nos núcleos interioranos. Várias delas surgiram na própria cidade, como aquelas que

⁷ A peroba-do-campo era madeira linheira (árvores com troncos retos), era uma das mais bonitas da mata Atlântica e a sua descoberta incentivou os industriais do Rio de Janeiro, que eram portugueses e gostavam de trabalhar apenas com madeiras claras (MEDEIROS, 1999).

foram instaladas no próprio Porto, que processava madeira que era exportada para o Rio de Janeiro.

Nesse contexto, o movimento no Porto de São Mateus tornou-se bastante intenso e, por isso, foi preciso construir trapiches – armazéns dotados de ancoradouros – para acomodar melhor as mercadorias. Dentre todos os armazéns, o mais importante era o Trapiche Carneiro Sobrinho, visto que o seu proprietário, Ermelino Carneiro Sobrinho era o agente de navegação dos maiores navios que aportavam em São Mateus. Esse trapiche é o que está localizado no canto esquerdo da fotografia abaixo.



FOTO 8- VISTA PARCIAL PORTO – 1ª METADE DO SÉCULO XX
Fonte: Nardoto e Lima,2001.

Além disso, em 1945 o transporte fluvial teve um significado tão grande para o progresso da cidade que foram realizados investimentos na implantação de um estaleiro na área portuária. Na foto 9, vêem-se os vapores Penedo e Carangola em movimentação no Porto, revelando a expressiva atividade comercial desenvolvida.



FOTO 9- VAPORES PENEDO E CARANGOLA EM MOVIMENTAÇÃO NO PORTO – 1ª METADE DO SÉCULO XX
Fonte: Nardoto e Lima, 2001.

Até a metade do século XX, por causa do transporte fluvial, o comércio se desenvolveu em função do Porto. E para se ter uma idéia do grande volume de negócios da época, foi colocado em funcionamento em um casarão da Rua do Comércio, no Porto, o Banco de Crédito Agrícola do Espírito Santo.

A expansão das serrarias em São Mateus deveu-se, sobretudo, a três fatores: a) assoreamento dos rios Itaúnas e Cricaré, que passou a dificultar a navegação; b) o surgimento de caminhões, que possibilitou a exploração madeireira por parte de outros grupos; e c) a redução da peroba-do-campo. Assim, esses fatores contribuíram para que os madeireiros pioneiros cessassem a retirada da madeira e concentrassem suas atividades no beneficiamento industrial da mesma.

O 2º ciclo da peroba deu-se ao longo do rio Doce, em especial no trecho entre a cidade mineira de Governador Valadares e Colatina, cuja área representava a porção mais exuberante da mata Atlântica. Em função disso e da presença de um número maior de madeireiros que operavam em São Mateus, a peroba-do-campo esgotou-se rapidamente, em menos de dez anos (entre os anos de 1940 e 1950).

Assim, no início dos anos de 1950, a segunda geração de “perobeiros” deixou o vale do rio Doce, dirigindo-se para o Norte e Noroeste do Estado, utilizando-se de outro

modo de exploração das matas com base no transporte rodoviário. Se durante o 1º ciclo da peroba a madeira era escoada via fluvial, neste 2º momento esse meio de transporte foi substituído por carretas puxadas por caminhões importados.

Entretanto, a partir da segunda metade do século XX, o Porto foi aos poucos perdendo as grandes casas comerciais que se deslocaram para a Cidade Alta. O Porto assistiu, então, o desenrolar de um novo processo e o surgimento de um novo cenário econômico e social, estando diretamente ligado às seguintes mudanças nos meios de transporte: abertura das estradas de rodagem, desativação da ferrovia e a decadência do transporte fluvial.

Em meados de 1965, o Porto vivia seus derradeiros momentos do comércio marítimo... os grandes estabelecimentos haviam fechado as portas em função da decadência da navegação de cabotagem e a conseqüente abertura da rodovia, também já havia perdido a Estrada de Ferro e a importância dos anos de esplendor (AGUIAR, 2005, p.53).

O declínio das serrarias em virtude do término das madeiras e a baixa produtividade agrícola em função das estiagens, aliados ao assoreamento do rio Cricaré, contribuíram para a desistência de atividades exercidas por muito comerciantes. Pode-se observar na tabela abaixo que o número de estabelecimentos comerciais do tipo varejista apresentou um declínio entre os anos de 1950 e 1960, fato esse possivelmente explicável em face do fechamento de importantes casas comerciais no Porto e da migração de alguns comerciantes.

Tabela 1– Número de estabelecimentos e pessoal ocupado no comércio varejista em São Mateus (ES) no período de 1940-1970

Comércio Varejista	Ano			
	1940	1950	1960	1970
Nº estabelecimentos	53	162	148	177
Pessoal ocupado	76	204	180	309

Fonte: IBGE-Censo Comercial 1940-1970
Organização: Soliane Bonomo, 2009.

A princípio, a decadência das atividades comerciais no Porto gerou um clima de instabilidade econômica na cidade, cuja sociedade se viu à margem de uma possível estagnação na economia. Se por um lado, a impossibilidade de navegação fluvial acarretou tal tensão, por outro, induziu a cidade a encontrar alternativas para se adaptar a uma nova dinâmica econômica. Talvez, a percepção da lenta redução do

vai e vem das embarcações serviu de estímulo para os comerciantes buscarem estratégias para a sua sobrevivência. Uns foram embora. Outros optaram pela transferência de suas casas comerciais para locais mais adequados à comercialização.

Assim, a gradativa perda das atividades exercidas no Porto deu início a uma nova dinâmica na cidade. Ao longo da década de 1960, principalmente, o comércio, que antes era predominante no Porto, passou a ser exercido na Cidade Alta. A rua Dr. Arlindo Sodré (Foto 10), por exemplo, passou a representar um uso misto de casas comerciais, serviços e residências. Algumas dessas residências sofreram mudanças quanto ao seu uso, pois se transformaram em pontos comerciais.

A maior parte do comércio realizado era do tipo varejista, cujas principais mercadorias comercializadas eram produtos alimentícios, bebidas, tecidos, artigos de vestuários e de armarinho. Grande parte dos consumidores dessas mercadorias era procedente da zona rural, que também traziam consigo produtos primários para serem comercializados no mercado local.

Apesar da diminuição do esplendor comercial, a cidade continuou viva, e como se pode notar na tabela 1, o número de estabelecimentos entre os anos de 1960 e 1970 teve um considerável aumento, que, juntamente com a agropecuária, se constituiu na economia local. Além disso, a abertura da BR-101 passou a induzir o aparecimento do comércio na Cidade Alta, onde o acesso à mercadoria e ao transporte tornou-se mais fácil.

Enquanto essas mudanças iam ocorrendo, a cidade ia assistindo a uma gradual expansão, com a ocupação de algumas áreas. Nesse período, a cidade cresceu a sudoeste com a implantação da Avenida Jones dos Santos Neves e da Rua Coronel Mateus Cunha, a sudeste, com a implantação das ruas Coronel Cunha Junior e Coronel Constantino Cunha e a noroeste, seguindo os trilhos da estrada de ferro, hoje leito da Avenida Cricaré, na margem do rio (Foto 10).

É importante ressaltar que essas transformações estiveram, em parte, vinculadas à decadência do Porto e à transferência das casas comerciais para a Cidade Alta. Esses fatos levaram com que as formas presentes no Porto passassem a exercer outras funções.

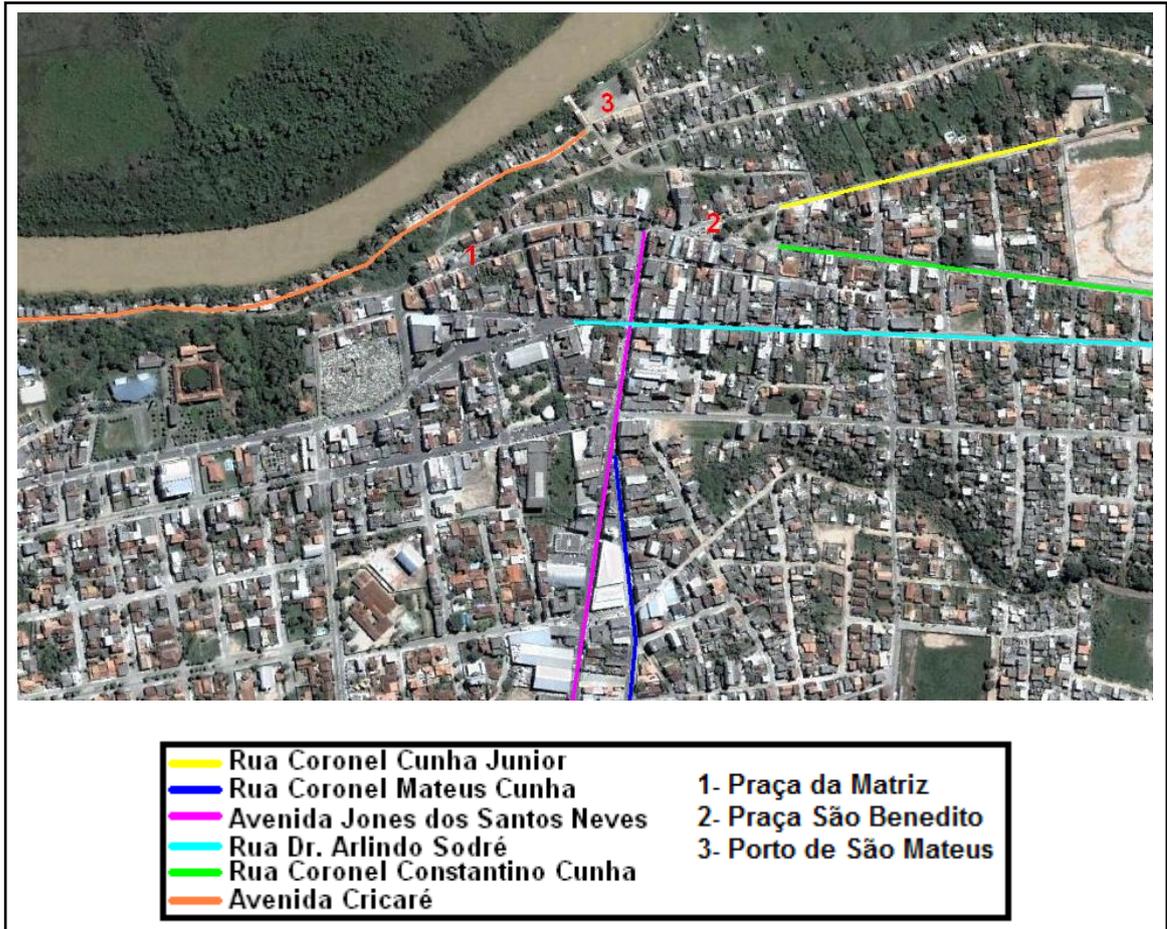
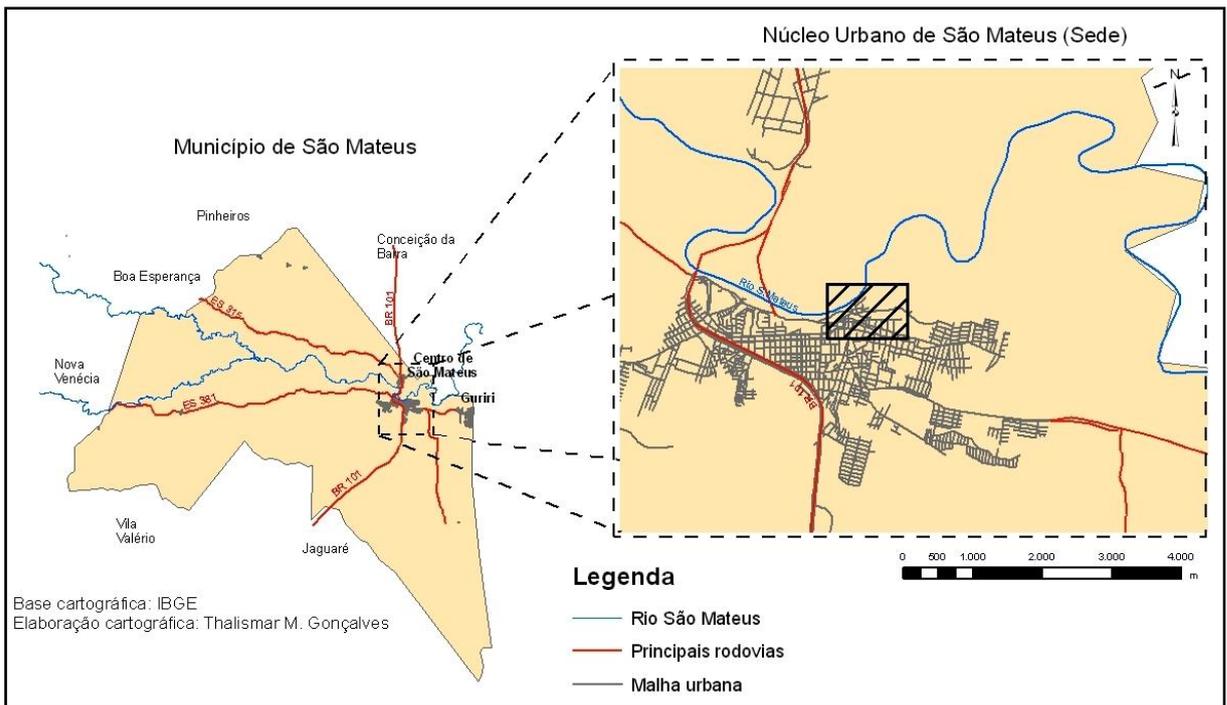


FOTO 10 – EXPANSÃO URBANA SÃO MATEUS (1960-1970)

Fonte: Google Earth

Organização: Soliane Bonomo, 2009.



MAPA 10 – LOCALIZAÇÃO EXPANSÃO URBANA DE SÃO MATEUS (1960-1970)

Nesse sentido, aqueles casarões, que outrora serviam de estabelecimento comercial e residência, passaram a ser ocupados por prostitutas que mantinham, com dificuldade, seus cabarés que, pouco a pouco, foram se transformando em prostíbulos de baixa reputação, transformando a Cidade Baixa numa zona de baixo meretrício (Nardoto, 2005, p.29). Desse modo, em meados de 1965:

Os antigos sobradões, onde nasceram vários governadores do Espírito Santo, juízes, desembargadores, promotores, políticos e comerciantes, haviam sido transformados em luxuosos cabarés há décadas, mas agora haviam se transformado num gueto, quase não chegavam mais navios mercantes e a cada dia ia ficando mais rara a frequência de marujos, mascates e compradores de madeira (AGUIAR, 2005, p.29).

Nesse caso, o fato dos antigos casarões que antes tinham sido local de residência de classes mais ricas não mais o serem, refletia uma mudança já ocorrida na sua forma-conteúdo, ou seja, refletia a perda dessa função original (Abreu 2008, p.31).

Porém, no fim da década de 1960, após a ocorrência de alguns crimes na área de prostituição, a justiça determinou a saída das prostitutas.

O juiz da comarca, pressionado pela elite dirigente, resolveu acatar o pedido de expulsão das mulheres, mandando lacrar as portas dos cabarés e condenando o casario do Porto de São Mateus ao desaparecimento, sob os auspícios da ditadura militar, valendo-se da alegação de que ali se cometia “crime contra a moral e os bons costumes” (AGUIAR, 2005, p.56).

Assim, a elite preferiu que os casarões do Porto caíssem por falta de utilização e, principalmente, pelo abandono, do que verem as casas onde nasceram e viveram as grandes famílias da história mateense transformarem-se em locais de funcionamento de tais atividades. A exemplo do que aconteceu no Porto, Abreu (2008, p.31) coloca que formas antigas, podem, pois, ser chamadas a realizar funções totalmente distintas daquelas para as quais foram criadas; podem, inclusive, desaparecer, se assim o determinar a dinâmica da organização social.

Assim, algumas formas do Porto, representadas pelos casarios, deixaram de existir, pois o abandono levou a algumas delas desabarem. Contudo, no final da década de 1970 emergiu um movimento em defesa da restauração e revitalização do Porto de São Mateus que ganhou apoio de personalidades da cultura estadual e nacional.



FOTO 11- CASARIO DO PORTO-2010
Fonte: Arquivo fotográfico da autora

Na década de 1970, o Porto de São Mateus, cujo entorno possuía 32 sobrados, foi tombado como patrimônio histórico e cultural, gerando expectativa de retorno à vida ativa. No entanto, apesar de atualmente alguns dos casarões restaurados abrigarem a Biblioteca Municipal de São Mateus, um Museu, uma loja de artesanatos locais, dentre outros, o processo de revitalização do Porto não obteve o êxito esperado.

Isso se deveu, sobretudo, devido às dificuldades relativas ao estigma associado ao local carregado pela própria população em função do tipo de uso atribuído aos imóveis anteriormente. Além disso, parte da população teme em “descer” no Porto porque o considera um local perigoso e desprovido de segurança pública, principalmente à noite.

De forma geral, o Porto exerceu uma imensa influência sobre a cidade, desde os seus momentos de esplendor até o seu momento de decadência. Através dele, a cidade, por muitos anos, manteve interações espaciais constantes, possibilitando um intenso fluxo de pessoas e mercadorias e, sobretudo, fortaleceu a economia do

município e do próprio Estado. Pode-se dizer que até mesmo o fim da tradicional navegação flúvio-marinha contribuiu em certa medida para a expansão da cidade em virtude dos deslocamentos realizados para a Cidade Alta.

Apesar de essa expansão ter sido incipiente, ela apresentou resultados significativos para a cidade. No entanto, essa expansão apresentou uma maior relevância na década de 1970, com o reaquecimento da economia proporcionado pela instalação da Petrobras e pelos grandes projetos agroindustriais, que atraíram população e incrementaram a oferta e a demanda de serviços, de imóveis e o comércio. Essa nova fase da economia mateense fortaleceu a centralidade de São Mateus e impulsionou a urbanização da cidade. É o que veremos a seguir.

2.2- Fortalecimento da centralidade: A urbanização impulsionada pelos investimentos industriais

2.2.1- A influência da atividade petrolífera no reaquecimento da economia

As atividades exploratórias da Petrobras no Espírito Santo tiveram início em 1957, quando um grupo de sete pessoas chegou à cidade de São Mateus para realizar levantamentos gravimétricos, os quais se estenderam até 1960, abrangendo toda a área terrestre da bacia capixaba.

Nessa mesma época, a ES-21 – primeira equipe sísmica no Espírito Santo -, começou a realizar estudos e trabalhos de perfuração de poços. O primeiro deles foi perfurado em Conceição da Barra (2-CB-1-ES) no ano de 1959, sem que apresentasse êxito.

Apesar do insucesso dessa perfuração, engenheiros e técnicos chegaram à conclusão de que valeria a pena continuar a averiguação da existência de petróleo na região. E essa decisão não foi em vão. No dia 15 de agosto de 1967, a equipe liderada pelo engenheiro Aroldo Andreatta para realizar o trabalho de prospecção, confirmou a existência de petróleo na região: o quarto poço perfurado entre os municípios de São Mateus e Conceição da Barra, o 2-NST-1-ES (Nativo 1), foi o primeiro a jorrar petróleo em território capixaba.

Esse acontecimento simbolizou um marco na história mateense e na própria história do Espírito Santo. Além disso, representou o começo de novas e promissoras perspectivas econômicas para o Estado, o que foi explicitado através do discurso do então governador Christiano Dias Lopes:

O ouro negro é finalmente capixaba também. Não descansaremos um só dia, uma só hora, um só minuto, um só instante, antes de ver todo esse norte iluminado pelo brilho reluzente das torres da PETROBRAS, estejam certos. (JORNAL PETRÓLEO NO ES, Out/99, p. 08)

A euforia provocada pela descoberta do petróleo em São Mateus foi contagiante e se propagou no meio da sociedade mateense como um fator de atração de riquezas e empregos para a região.

Novos trabalhos geofísicos foram realizados e alguns poços exploratórios foram perfurados. Assim, os esforços para a melhoria da qualidade sísmica obtiveram sucesso através da descoberta do primeiro poço com produção comercial na Bacia do Espírito Santo em São Mateus, no ano de 1969.

Assim, a descoberta do Campo de São Mateus possibilitou uma atividade exploratória mais sistemática na década de 1970. Nesse período:

Foram perfurados uma média de 10 poços/ano e levantados cerca de 350 km de linhas sísmicas por ano. A atividade de perfuração exploratória atingiu picos de 13 poços em 77 e registro de 687 km de linhas sísmicas em 73. Este esforço foi recompensado com a descoberta dos campos de Fazenda Cedro (72), Campo Grande (75), Rio Preto e Fazenda Cedro Norte (76), Rio Itaúnas (77), Lagoa Parda (78), Rio São Mateus e Rio Preto Oeste (79) e Rio Doce e Rio Preto Sul (80) (CUNHA, 1996, p. 01).

Vale enfatizar que a sistematização da atividade exploratória no período mencionado deve-se, em grande medida, ao primeiro choque do petróleo em 1973, que provocou o aumento do petróleo importado. Assim, a estratégia daquele momento era diminuir a dependência externa de fornecimento de óleo via aumento da produção interna.

Destaca-se ainda nesta década, em 1978, a descoberta de petróleo no mar de São Mateus em plenas condições comerciais, originando o campo de Cação, cujo local foi construída a Plataforma de Cação (PCA-2).

Porém, é na primeira década de 1980 que as atividades exploratórias atingem o seu ápice, com o aumento do número de poços perfurados em virtude do descobrimento do Campo de Lagoa Parda, em Linhares, e do incremento do número de poços no Campo de São Mateus. Há que se considerar ainda o segundo choque do petróleo, que estimulou o segmento de exploração e produção da Petrobras a assumir o grande desafio de aumentar a produção interna.

Esse fator foi fundamental para a intensificação das atividades exploratórias e o resultado de tal esforço consistiu na descoberta de novos campos, destacando-se a Fazenda Queimadas e Lagoa Suruaca (1981), Rio Mariricu e Lagoa Parda Norte (1982), Fazenda São Jorge (1983), Guriri e Lagoa Piabanha (1984), Barra do Ipiranga (1986), Conceição da Barra (1987) e Cacimbas e Ilha do Caçumba (1988).

Outra consequência da elevação do preço do petróleo no mercado internacional foi a criação, no município de São Mateus, do Distrito de Produção do Espírito Santo (DIES), em 1981, e do Distrito de Exploração do Espírito Santo (DEXES), em 1986. Esse último visava o gerenciamento dos trabalhos exploratórios e do desenvolvimento nas bacias terrestres de Espírito Santo e Mucuri. A partir da criação desses distritos, São Mateus assistiu a grandes transformações de ordem espacial e socioeconômica.

Porém, no final da década de 1980 a atividade de perfuração apresentou um declínio em face da falta de novas descobertas significativas e da estabilização do preço do petróleo, o que acarretou um início da década de 1990 com um dos mais baixos níveis de atividade exploratória. Em linhas gerais, tecem-se alguns comentários sobre essa década:

A Petrobrás produziu, de janeiro a julho, no município de São Mateus, 604 800 mil barris de óleo, registrando uma queda de 8% em relação à igual período do ano passado, quando a produção alcançou 658 080 mil barris. Segundo o Superintendente do Distrito de Produção do Espírito Santo em São Mateus, Luiz Amaury Redigueri, a queda verificada no primeiro semestre é normal, pois não houve nos últimos dois anos descobertas representativas que fizessem com que a produção aumentasse. Ainda segundo Redigueri, além dos benefícios diretos e indiretos que a Petrobrás traz para a região – hoje são 350 empregados próprios e 900 das empresas prestadoras de serviços -, são gastos US\$60 mil por mês para manter as estradas por onde passam os caminhões da empresa. Além de ver suas estradas melhoradas, o município de São Mateus recebe por mês US\$50 mil de royalties (A GAZETA, Vitória (ES), 21/set/1990).

A queda da produção do petróleo provocou uma perda de mão de obra em São Mateus e a década de 1990 foi marcada pela ausência de admissões. Nos anos 2000, a Unidade da Petrobras em São Mateus foi colocada a venda, porém não houve interessados. Por volta dos anos de 2001 e 2002, muitos funcionários foram transferidos para Vitória, cujo local foi definido para ser a sede da Petrobras com a finalidade de apoiar a produção em terra do norte do Estado e em mar, no sul. Dessa forma, os serviços relacionados aos segmentos de limpeza, de alimentação, de transporte e de perfuração do solo ficaram sob a responsabilidade de empresas terceirizadas, absorvendo parte da mão de obra especializada principalmente de Vitória, Rio de Janeiro de Minas Gerais.

A partir da trajetória histórica da exploração do petróleo em São Mateus, pode-se estabelecer uma relação com as modificações nas paisagens naturais do município,

que através da implantação de campos e estações coletoras de petróleo e gás, proporcionou a abertura de novas estradas interligando os poços por meio de centenas de quilômetros de oleodutos e gasodutos subterrâneos, bem como facilitou o acesso a regiões pouco assistidas até então.

Além dessas transformações, vale destacar o impulso verificado na economia de São Mateus a partir da década de 1970, proporcionado pela aplicação de recursos oriundos do recebimento de *royalties* e da massa de salários dos altos funcionários da empresa. Assim, o relativo desenvolvimento no município acarretou a atração de pessoas de diversas localidades e incrementou a oferta e a demanda de serviços, imóveis e o comércio.

As prestadoras de serviços para a Petrobrás, muitas das quais multinacionais, pagando altos salários, provocaram uma supervalorização nos imóveis; as escolas públicas sem condições de atender a essas novas clientela motivaram a implantação de escolas particulares; a saúde pública, da mesma forma foi mais exigida, motivando a vinda de médicos de várias especializações (NARDOTO;LIMA, 2001, p.263).

Dessa maneira, pode-se inferir que tais mudanças possibilitaram um novo dinamismo econômico em São Mateus, proporcionando o fortalecimento da sua centralidade e devolvendo a ela a relevância do seu papel exercido na região norte do Estado.

Como já mencionado, a atividade petrolífera atraiu população de distintos estados, o que contribuiu para o aumento populacional da cidade. O gráfico 1 mostra o desempenho demográfico de São Mateus a partir da década de 1970 e revela que a cidade experimentou um expressivo crescimento populacional.

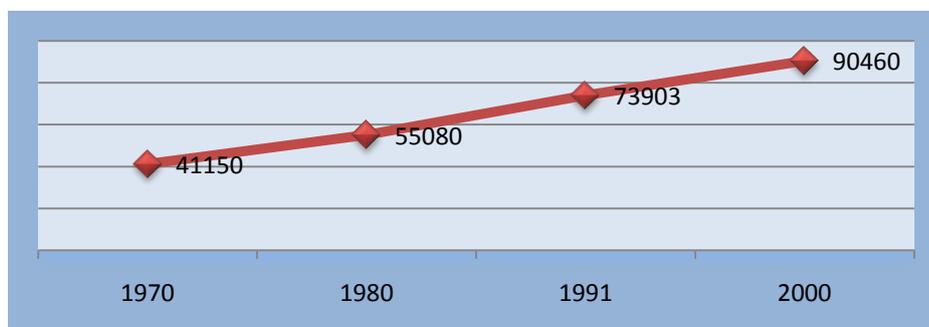


GRÁFICO 1-EVOLUÇÃO DEMOGRÁFICA DE SÃO MATEUS-ES (1970-2000)
Fonte: IBGE
Organização: Soliane Bonomo, 2009.

Entre as décadas de 1980 e 1991, o desempenho demográfico do município apresentou um aumento absoluto de 18 823 mil habitantes e o que é interessante observar é que esse crescimento ocorreu mesmo com a perda da população residente nos distritos de Jaguaré e Barra Seca em face da emancipação destes para a formação do município de Jaguaré.

Para atender a demanda crescente das migrações, a partir da década de 1970 vários loteamentos foram aprovados, os quais mais tarde viriam a se transformar nos principais bairros da cidade. Assim, a partir desse período, começa a ocorrer uma gradativa expansão da área urbanizada de São Mateus através da implantação de vários loteamentos.

Alguns desses loteamentos caracterizam-se por apresentar um padrão popular, como o São Mateus I e o São Mateus II, ambos de propriedade da Cohab (Companhia de Habitação do Espírito Santo) e registrados em cartório em 19 de janeiro de 1978.

Outras áreas foram loteadas e incorporadas à área urbanizada, porém, seguindo um padrão habitacional e de renda mais altos. Impulsionado pela chegada de grandes empresas, o INOCOOP-ES realizou um empreendimento que desenvolveu um dos mais importantes bairros de São Mateus, o Chácara do Cricaré, com 280 unidades e entregue em junho de 1982. Grande parte das pessoas que adquiriram esses imóveis era de funcionários da Petrobras, que com o tempo, foram adequando as residências às suas necessidades ou preferências arquitetônicas.

Próximo a esse bairro, destacam-se ainda o loteamento Lago dos Cisnes (1986), cujo proprietário era a Magnus Empreendimentos Imobiliários Ltda e o Conjunto Residencial Park (1987), de propriedade da Blokos Engenharia Ltda. Este último é um condomínio fechado, no qual os primeiros moradores constituíam os altos funcionários da empresa privada Bahia Sul Celulose e da Petrobras e, atualmente, juntamente com o bairro Lago dos Cisnes, Chácara do Cricaré, dentre outros, compreendem uns dos bairros mais nobres da cidade.

Deve-se levar em consideração que as datas de registro em cartório desses três empreendimentos coincidem com o período em que a Petrobras viveu o apogeu das atividades exploratórias em São Mateus. Assim, parece lícito afirmar que esse fato

atraiu mão de obra para a cidade - em especial a especializada, e, conseqüentemente, de melhor poder aquisitivo -, e esta atraiu investimentos imobiliários visando a implantação de loteamentos e empreendimentos para atender a essa nova demanda populacional.

Porém, paralelamente a essas mudanças, ocorria uma mudança no uso das terras em São Mateus em função de investimentos agroindustriais, os quais contribuíram, juntamente com a atividade extrativa da Petrobras, para mudanças na economia e no perfil demográfico, acentuando o processo de urbanização da cidade.

Procurou-se, assim, mostrar a seguir como os investimentos em reflorestamento com eucalipto e o desenvolvimento de propriedades monocultoras de cana fomentada pelo Pró-Álcool favoreceram o fortalecimento da centralidade de São Mateus e como isso contribuiu para a expansão urbana da cidade.

2.2.2- O capital agroindustrial enquanto agente indutor do crescimento urbano mateense

Os grandes plantios com fins silviculturais no Brasil tiveram forte impulso através do Programa Nacional de Papel e Celulose, integrante do II PND (Plano Nacional de Desenvolvimento), elaborado pelo governo Geisel em 1974 e que tinha por objetivos o aumento do consumo interno e da exportação de celulose e papel.

Este momento conjugava o interesse privado das empresas, o apoio do Estado e as proposições de órgão internacionais como a FAO, que preocupados com a geração de excedentes desses recursos estratégicos para o uso industrial, a partir da década de 1960, passaram a subsidiar programas de expansão da produção florestal em países como o Brasil, onde havia condições ecológicas favoráveis para o rápido crescimento das florestas, disponibilidade de terras, abundância de mão-de-obra barata e políticas econômicas de governo que privilegiavam o setor. O Estado Brasileiro consolidava seu apoio através da criação de órgãos oficiais de fomento e fiscalização dos plantios, de legislações específicas e normas fiscais de incentivo ao setor [...] (FERREIRA, 2002, p.118).

A concessão dos incentivos fiscais ao reflorestamento no Brasil teve início em 1965, através da instituição do Novo Código Florestal (Lei nº 4.771), porém, não exerceu influência significativa para o reflorestamento. O marco na legislação de incentivos fiscais ao reflorestamento foi a Lei nº 5.106, de 02/09/1966, que possibilitou um

crescimento da base florestal do país, contribuindo para a expansão da indústria de celulose na década de 1970.

Atendendo as reivindicações desse setor, o governo Geisel instituiu por meio de um decreto em 1976 os “distritos florestais”, que tinham como objetivo determinar um zoneamento florestal a fim de direcionar a concessão desses incentivos. Esses distritos florestais abrangiam áreas dos estados do Rio Grande do Sul, Paraná, São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Bahia e Pará.

Assim, o Espírito Santo sendo um dos estados selecionados para o recebimento de incentivos fiscais, a partir da década de 1970 se insere de forma mais efetiva no processo nacional de industrialização pesada, através da implantação de “grandes projetos industriais” em seu território, justificada enquanto parte integrante do elenco de projetos implantados sob o amparo do II PND. Esses grandes projetos seriam parte de um processo de expansão da economia brasileira e o Espírito Santo surge como uma opção economicamente viável devido às vantagens locais de que dispunha, tais como:

Proximidade dos grandes centros; existências de boas condições de infraestrutura ferro-rodoviária e amplas possibilidades de desenvolvimento da infraestrutura portuária já existente, e disponibilidade de terras baratas e topograficamente adequadas ao desenvolvimento do reflorestamento para fins industriais, por tratar-se de terras planas e plenamente passíveis de mecanização. (DALCOMUNI, 1990, p.12)

Nesse contexto, após a instituição da legislação de concessão de incentivos fiscais ao reflorestamento, a atividade florestal no Espírito Santo apresentou desde o seu início um estreito vínculo com a atividade industrial. Essa relação se deu tanto através da produção de carvão vegetal para pequenas siderúrgicas, como visando à produção de celulose. No que se refere a essa última, Dalcomuni (1990, p.187) comenta que o início de seu desenvolvimento no estado parece partir das iniciativas empresariais da Economia e Engenharia Industrial S.A. (ECOTEC), que atuava no Espírito Santo desde os anos 1950, elaborando estudos técnicos para projetos estruturais para o governo Jones e estudos sobre diversificação econômica para o governo estadual e para a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD).

A ECOTEC, ao realizar um estudo em vários estados brasileiros sobre o mercado de celulose com o objetivo de estruturar uma empresa no ramo, analisou de forma mais detalhada no Espírito Santo o norte do estado, cujo município selecionado para a

instalação de uma unidade industrial foi o de Aracruz. Os resultados dos estudos que possibilitaram a equipe técnica a escolher esse município foram:

As condições edafo-climáticas favoráveis ao desenvolvimento de florestas e eucalipto, por representar uma região de atividades economicamente inexpressivas, topografia plana favorável à mecanização, privilegiada localização quanto ao sistema viário, próximo ao principal pólo de desenvolvimento do estado, Vitória, e próximo ao mar, o que facilitaria a construção de porto para a exportação do produto (DALCOMUNI, 1990, p.188).

Soma-se a essas condições, o preço favorável da terra, que foi um fator de grande importância, porque não dizer decisivo, para eleger Aracruz como o local propício para a instalação do futuro complexo industrial. Porém, a definição da localização da unidade industrial em Aracruz e a posterior aquisição de terras acabaram por desencadear um processo de especulação com o preço da terra. Esse fato contribuiu para que novas áreas fossem adquiridas e os municípios escolhidos para a continuação das aquisições foram Conceição da Barra e São Mateus.

O processo de aquisição de terras com fins silviculturais se consolidou em janeiro de 1967 através da fundação da Aracruz Florestal S/A por um grupo de empresários interessados nos incentivos fiscais da já citada Lei nº 5.106/66. De acordo com Loureiro (2006, p.10), a Aracruz Florestal S/A recebeu do Governo Estadual, representado pelo governador Christiano Dias Lopes, dez mil hectares de terras que anteriormente tinham sido explorados pela Companhia Ferro e Aço de Vitória (Cofavi). Nessa área, alguns meses após a fundação da Aracruz Florestal S/A, se iniciaram os plantios de eucalipto, visando a exportação de cavacos para países produtores de celulose.

No entanto, era de interesse da companhia, além de exportar, produzir também celulose em Aracruz. Desse modo, dando prosseguimento ao processo de estruturação do grupo, em 1972 foi criada a Aracruz Celulose S.A. e a Aracruz Florestal torna-se sua subsidiária, sendo responsável pela produção de madeira e desenvolvimento de pesquisa florestal. Em 1979, a Aracruz Celulose, responsável pelo processo industrial, passa a operar em escala comercial.

Entretanto, a produção de celulose não se restringia à Aracruz Florestal S/A. Segundo Dalcomuni (1990, p.191), a Vale do Rio Doce também possuía dois projetos similares, um a ser implantado em Minas Gerais, Cenibra, e outro em São

Mateus e Linhares(ES), Flonibra. Esse último empreendimento iniciado em 1969, uma associação da CVRD com a Japan Brasil Pulp, que se agregava à produção de cavacos de madeira para exportação, não se concretizou, limitando-se somente a uma parte do reflorestamento previsto. Um dos fatores que explica a não concretização desse projeto diz respeito ao aumento do preço da terra no norte do Estado em virtude das aquisições de terra realizadas anteriormente pela Aracruz.

Portanto, a expansão do plantio de eucalipto para a produção de celulose deveu-se em grande medida à atuação da Aracruz, que estendeu os seus domínios para além do município de Aracruz, atingindo o Extremo Norte do Espírito Santo, nos municípios de Conceição da Barra e São Mateus.

Apesar da atuação efetiva da Aracruz nessa região datar do início da década de 1970, Ferreira (2002, p.126) comenta que relatos orais afirmam que a chegada do eucalipto no Extremo Norte do Espírito Santo é datada das décadas de 1950 e 1960, com os objetivos de exportação de cavacos e produção de carvão para siderurgia, através das pioneiras OURO VERDE e ACESITA, que passaram a empregar mão de obra local. Além dessas empresas, nesta época também era detentora de terras nessa região destinadas ao plantio de eucalipto a empresa Florestas Rio Doce, que na década de 1980 vendeu sua propriedade para a Bahia Sul, associação entre a CVRD e a Cia. Suzano de Papel e Celulose.

Todos os serviços realizados para a implantação da monocultura do eucalipto pelas empresas pioneiras eram feitos manualmente. No entanto, com a chegada da Aracruz, houve uma transformação na estrutura da produção em decorrência da mecanização.

De início, a Aracruz já não mais utilizava o machado para as derrubadas das matas, mas o trator de esteira, o “correntão”. A capina e “coroamento” dos pés de eucalipto não é mais feita na enxada, mas predominantemente com produtos químicos que matam qualquer vegetação que esteja competindo com o eucalipto (herbicidas). Sua retirada era inicialmente feita com motosserra e hoje é realizada por um caríssimo maquinário finlandês que, além de arrancar a árvore, descasca e corta tamanho padrão para o uso na fábrica (FERREIRA, 2002, p. 129).

Essas transformações vieram acompanhadas de alguns impactos ambientais e sociais, tendo como ilustração desses últimos a perda de empregos, que foi um fator que colaborou para o êxodo rural observado nessa época. Além disso, a atuação da Aracruz Celulose no norte do Estado contribuiu para o processo de concentração

fundiária e modificação da posse e do uso do solo. Isso denotou ao mesmo tempo concentração de poder e deslocamento de comunidades extrativistas, indígenas, caboclas e quilombolas e pequenos produtores que por não serem absorvidos em sua totalidade pela empresa, dirigiram-se para os centros urbanos, acentuando o processo de urbanização no Estado.

Esse processo pode ser verificado em São Mateus, não apenas pelo fato de ser um dos municípios correspondentes à área de penetração da cultura ligada ao eucalipto, mas também em função da introdução do plantio da cana direcionado pelo programa de expansão do Pró-Alcool, a partir de 1975.

Em virtude do desenvolvimento dessas culturas, São Mateus foi palco de marcantes transformações, sobressaindo o elevado índice de concentração de terra, bem como a constituição de um mercado de trabalho baseado no trabalhador temporário, que acabou por refletir na emergência de um grande número de povoados de bóias-frias ao longo da BR-101 e no crescimento urbano de São Mateus. A entrada do capital agroindustrial provocou, num curto espaço de tempo, profundas modificações em São Mateus, que foram descritas da seguinte forma em um trabalho desenvolvido pelo Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN):

As culturas de cana e do eucalipto e as usinas de álcool que aí se instalam passaram a demandar uma massa de trabalhadores que não se constitui apenas de ex-proprietários e parceiros desapropriados. Atraiu população, principalmente do sul da Bahia que se fixaram tanto em São Mateus, como fizeram nascer uma série de pequenos povoados que outra função não tem que servirem de moradia para os bóias-frias. (IJSN,1985, p.84)

Nota-se que por influência desses grandes investimentos o município experimentou um expressivo crescimento populacional em virtude do recebimento de um grande contingente de mão de obra advinda das migrações rural-urbana e interestadual. Essa elevação dos índices populacionais na sede municipal pode ser observada no gráfico a seguir, através da evolução da população urbana. Apesar de no início da década de 1970 a população mateense ser predominantemente rural, ela sofreu nos anos seguintes mudanças substanciais, e ao final da década de 1980 apresentou um número inferior à população urbana em mais de 50%.

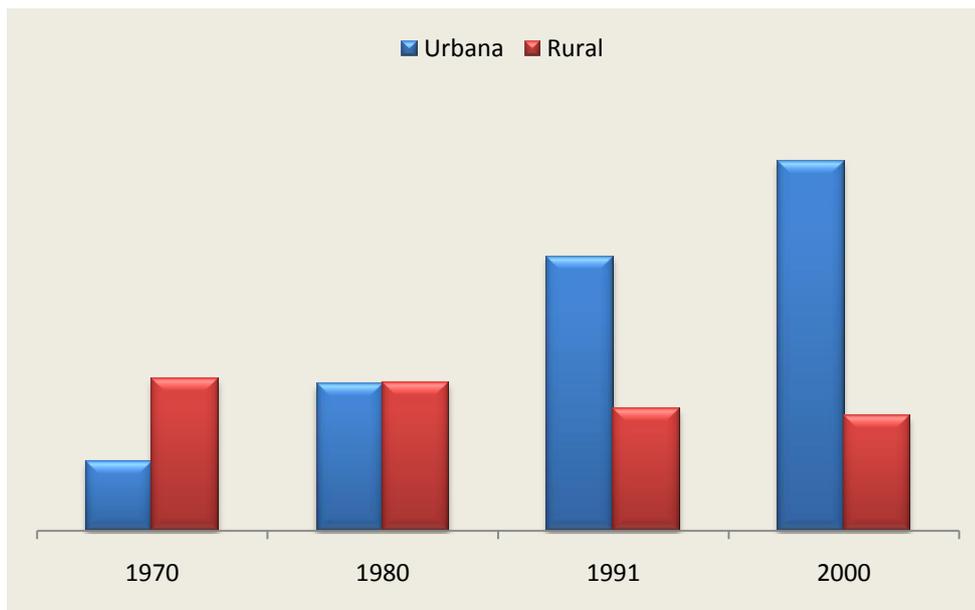


GRÁFICO 2– EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO RURAL-URBANA SÃO MATEUS (ES) ENTRE 1970 E 2000

Fonte: IBGE

Organização: Soliane Bonomo, 2009.

O crescimento demográfico acentuado da sede de São Mateus veio acompanhado de novas formas de ocupação do espaço, pois a cidade não possuía estrutura suficiente para receber, em especial, o grande contingente de boias-frias, o que resultou no início do processo de favelização e na formação dos primeiros bairros periféricos, Pé Sujo e Bico da Coruja, denominações dadas inicialmente pelos moradores aos atuais bairros de Vila Nova e Santo Antônio (ver foto 13), ambos situados nas proximidades da BR-101.

De acordo com Nardoto (2001, p.160), os primeiros moradores de Vila Nova enfrentaram muita dificuldade para conquistar aquele pedaço de chão. Eles montavam os barracos de noite e a polícia chegava de manhã para derrubá-los e queimá-los. A partir da comparação das fotos 12 e 13, pode-se localizar esses bairros.

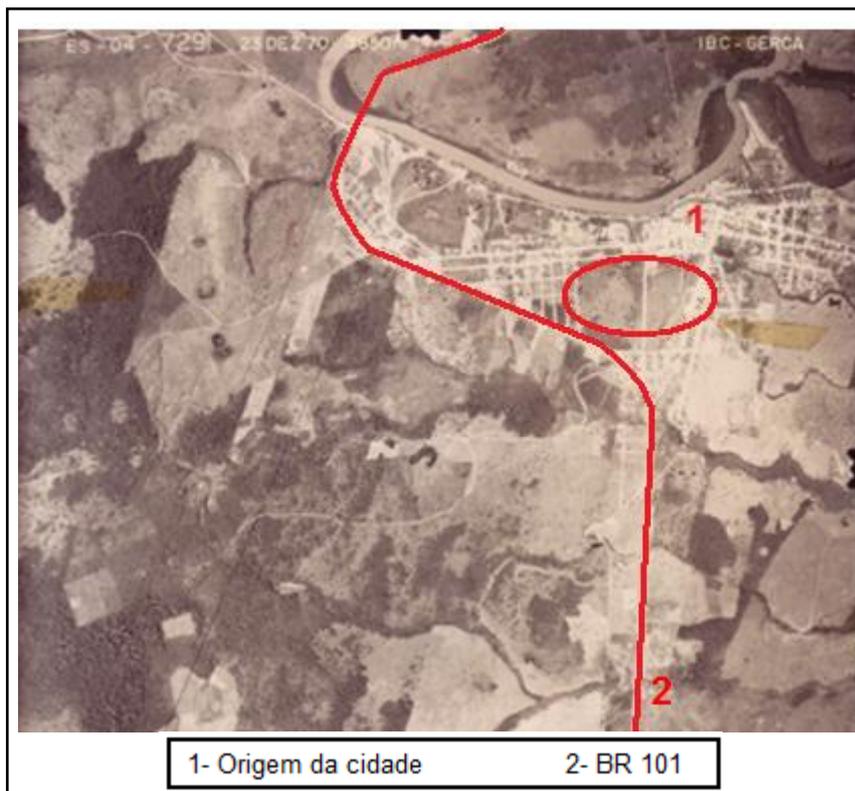


FOTO 12 - ÁREA URBANA DE SÃO MATEUS-1970
Fonte: IJSN

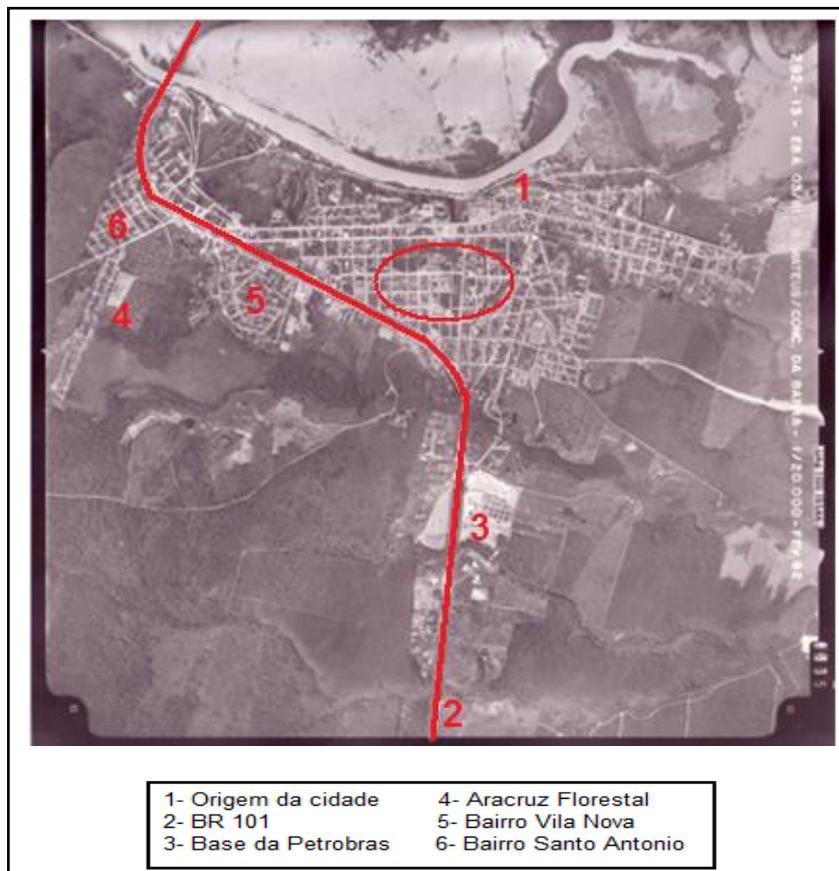


FOTO 13 - ÁREA URBANA DE SÃO MATEUS-1982
Fonte: IJSN

A comparação das fotos revela muitas mudanças no espaço urbano de São Mateus. Além da expansão urbana no sentido oeste propiciada principalmente pelo surgimento dos bairros Vila Nova e Santo Antônio, identificados respectivamente pelos números 5 e 6 na foto 13, observa-se uma intensa ocupação de terrenos vazios na área central da cidade. Esses terrenos vazios, que aparecem destacados na foto 12, podem ser observados melhor na fotografia abaixo.



FOTO 14 - ÁREA URBANA DE SÃO MATEUS-1973
Fonte: Arquivo fotográfico Eliezer Nardoto

Assim, o aumento populacional verificado na área urbana entre os anos de 1970 e 1980 acarretou uma demanda por moradia, provocando o surgimento de novos bairros tanto na área central, como na periferia. A título de exemplo, no local indicado na foto acima foi implantando um bairro, cuja denominação recebida parece ter se baseado em seu padrão: *Populares*.

Observam-se, ainda, na foto 13, dois elementos importantes na constituição do espaço urbano mateense: a base da Petrobras, em cujo local foi implantado o Distrito de Produção do Espírito Santo (DIES), em 1981, às margens da BR-101, e o prédio da Aracruz, no bairro Santo Antônio, onde funcionava o escritório florestal.

A partir da instalação dessas empresas, a cidade de São Mateus começa a ter *status* de centro de atração regional. Além de desempenhar o papel de local de moradia para os trabalhadores temporários, passou a se constituir num mercado de consumo de bens e serviços para atender a demanda da classe dos assalariados de alta renda das novas empresas, atendendo também às necessidades dos proprietários rurais e da população em geral.

Nesse contexto, a reprodução da cidade de São Mateus esteve intimamente relacionada com a maneira como se reproduziu o capital agroindustrial. De um lado, a concentração da propriedade da terra propiciou o surgimento de um mercado de trabalho assalariado de baixa renda e, por outro lado, possibilitou a criação de empregos para um número reduzido de funcionários altamente especializados e remunerados.

Assim, o grande contingente de boias-frias e os assalariados de alta renda tornaram viáveis, ao mesmo tempo, o comércio popular e o comércio e determinados serviços especializados, uma vez que a cidade começou a se especializar em novas funções, criando condições de polarizar grande parte da região que gravitava em torno de si.

Finalmente, é válido ressaltar o destaque a ser conferido à atuação da BAHIA SUL CELULOSE S.A. que contribuiu para um maior dinamismo econômico em São Mateus. Essa empresa foi fundada em 1987, com participação societária de 55% da Cia. Suzano de Papel e Celulose e 45% da Cia. Vale do Rio Doce.

A BAHIA SUL incorporou ao seu patrimônio as terras das Florestas Rio Doce, subsidiária da Cia. Vale do Rio Doce, num total de 96 645 ha cujos 44 814 ha eram plantações de eucaliptos que haviam sido outrora estabelecidas no Norte do Estado e Extremo Sul da Bahia entre os anos de 1974 e 1982.

Após a constituição da empresa, foram feitos novos plantios a partir de 1988. As atividades de colheita tiveram início em meados de 1990 e o transporte da madeira para a nova fábrica, no início de 1992. A Unidade fabril iniciou a produção de celulose em 1992 e em 1993 entrou em operação a máquina de papel. Em junho de 2001 a Cia. Suzano de Papel e Celulose adquiriu a totalidade das ações da Cia. Vale do Rio Doce na Bahia Sul Celulose. Em junho de 2004, a empresa muda a sua razão social para SUZANO BAHIA SUL PAPEL E CELULOSE S.A.

As áreas florestal e industrial dessa empresa foram e são responsáveis pela manutenção de muitos empregos, sejam eles trabalhadores próprios ou de empresas prestadoras de serviços florestais. Na década de 1990, a BAHIA SUL empregou uma parcela considerável da mão de obra dispensada pela atividade petrolífera, e até os dias atuais vários trabalhadores realizam movimentos pendulares de São Mateus a Mucuri (BA), onde se localiza a fábrica.

Diante do contexto, pode-se inferir que a expansão urbana de São Mateus a partir de 1970 se deveu em grande medida à injeção de capitais provenientes da exploração do petróleo, do reflorestamento e da agroindústria canavieira, contribuindo para o fortalecimento da centralidade de São Mateus. Desse modo, nos parece que a cidade é organizada para servir aos interesses das empresas do circuito superior da economia da extração do petróleo e do reflorestamento.

Além disso, a expansão dos investimentos industriais em São Mateus induziu o crescimento do setor terciário, o que pode ser observado com maior nitidez a partir dos anos 2000, contribuindo, assim, para o fortalecimento dos papéis desempenhados por São Mateus. Dessa forma, o conteúdo da centralidade de São Mateus tem se intensificado em virtude da ampliação de sua oferta de serviços referentes, principalmente, aos segmentos da saúde e da educação. Assim, pretende-se a seguir refletir sobre esses papéis.

2.3- Redefinição da centralidade: a ampliação da oferta de prestação de serviços

2.3.1- A Saúde enquanto um dos vetores do desenvolvimento mateense

Nos últimos anos, verifica-se em São Mateus um crescimento do número e da variedade dos serviços de saúde, além do aumento da densidade técnica em procedimentos e equipamentos sofisticados. O maior dinamismo econômico e demográfico do município, bem como a demora no atendimento nos estabelecimentos públicos, têm levado ao crescimento do setor privado, com o surgimento de clínicas particulares, cooperativas médicas e planos de saúde.

A rede ambulatorial municipal é constituída de 32 Unidades de Saúde, sendo 01 Pronto Socorro, 01 Centro de Atenção Psicossocial, 02 Clínicas Especializadas, 08 Unidades de Saúde da Família, 16 Unidades Básica de Saúde, 01 Unidade Odontológica, 01 Policlínica, 01 Unidade Móvel Médica/Odontológica e 01 Clínica de Fisioterapia.

A rede hospitalar do município é constituída por dois hospitais, ambos localizados na sede, sendo um filantrópico, conveniado ao Sistema Único de Saúde (SUS) e outro público.

O Hospital Maternidade de São Mateus (HMSM) é filantrópico, possui contrato de serviços com o SUS para atendimento em ginecologia/obstetrícia e cirurgia, possui serviço conveniado e privado em outras especialidades. Tem capacidade para 44 leitos, sendo 24 disponíveis para o SUS. Realiza em média 204 internações pelo SUS por mês e 150 internações pelos serviços conveniado e privado por mês. Os dados do quadro 9 indicam um número de 1 361 internações obstétricas⁸ no ano de 2008, sendo que a maior parte delas foram feitas a pacientes mateenses.

⁸ Esses dados se referem aos partos normal e cesareana.

Município	Nº de internações
Afonso Cláudio	3
Boa Esperança	1
Conceição da Barra	73
Jaguaré	9
Mucurici	1
Nova Venécia	1
Pedro Canário	29
Pinheiros	9
São Mateus	1 234
Serra	1
Total	1 361

Quadro 10– Nº de internações obstétricas do Hospital Maternidade São Mateus (2008)

Fonte: Datasus/Tabwin

Organização: Soliane Bonomo, 2009.

Apesar dos habitantes de São Mateus representar a maior parte das internações, vale ressaltar a realização de partos de pacientes advindas de outras localidades, em especial dos municípios de Conceição da Barra, Pedro Canário, Pinheiros e Jaguaré.

Em função da grande demanda obstétrica neste hospital e da carência de qualidade no atendimento às gestantes nos municípios da Microrregião Norte, está em discussão a captação de terrenos para a construção de um Hospital Maternidade de referência regional.

Já o Hospital Dr. Roberto Arnizaut Silves (HRAS), é público e estadual, de referência regional para o norte do estado, sul da Bahia e oeste de Minas Gerais. Possui uma capacidade para 153 leitos. Realiza atendimentos de urgência/emergência e possui serviços de cirurgia geral, ortopedia, clínica médica, pediatria, neurocirurgia e tratamento intensivo.

Para avaliar a centralidade da cidade de São Mateus no tocante à oferta de serviços de saúde, foram privilegiados a origem e o volume dos atendimentos financiados pelo Sistema Único de Saúde-SUS no Hospital Dr. Roberto Arnizaut Silves.

Os dados da Tabela 2 mostram a procedência das pessoas atendidas neste hospital no período compreendido entre os anos de 2004 e 2008, nos chamando a atenção para a vasta área de abrangência dos serviços de saúde ofertados.

Tabela 2 – Número de Atendimentos por Origem do Hospital Dr. Roberto Arnizaut Silvares, do Município de São Mateus (ES), no período 2004-2008

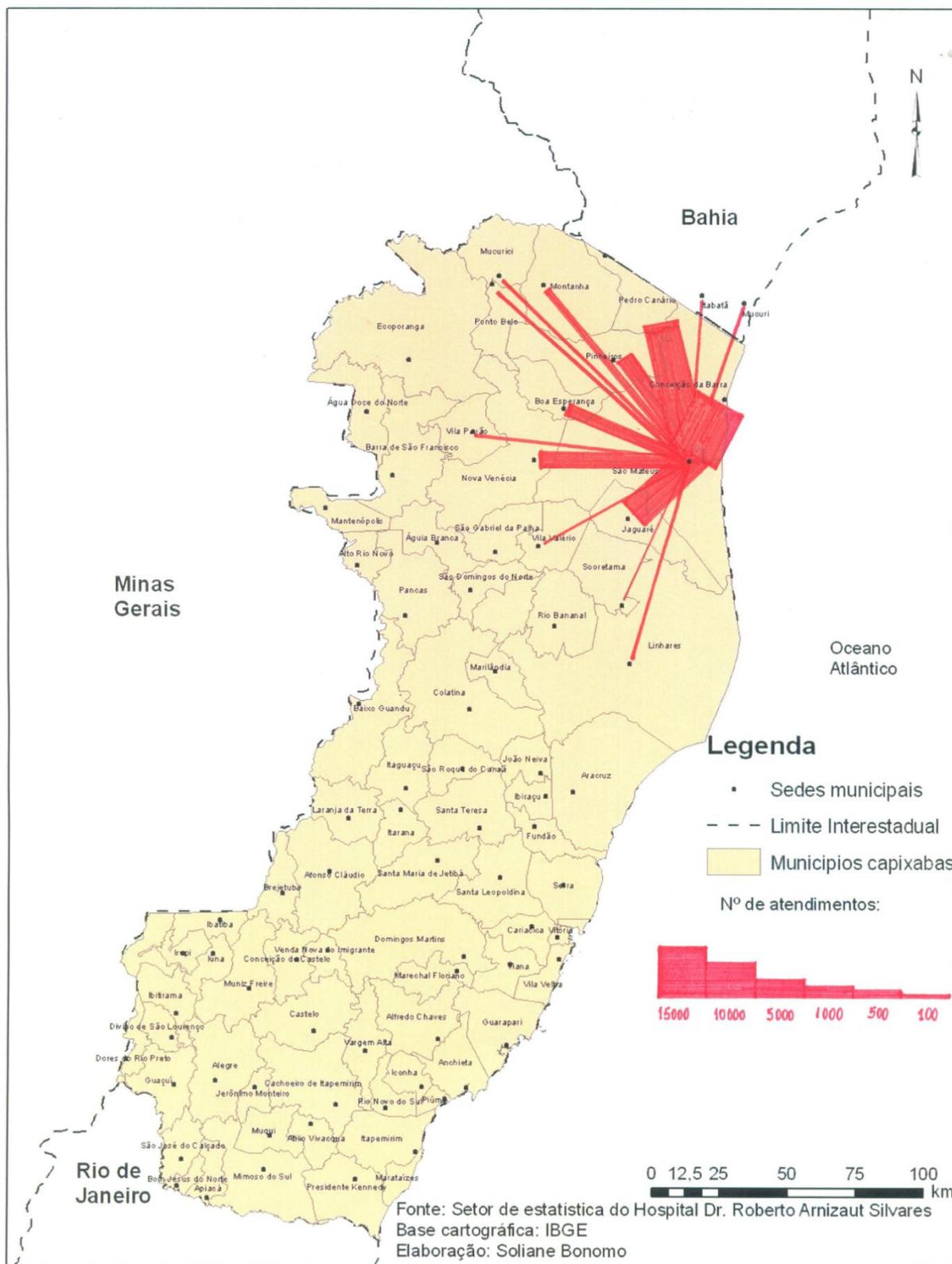
Município	Ano					Total
	2004	2005	2006	2007	2008	
São Mateus	71 064	69 455	53 202	63 578	76 916	334 215
Jaguaré	1 591	1 368	1 645	1 863	2 661	9 128
Conceição da Barra	2 672	2 288	2 848	3 405	4 765	15 978
Pedro Canário	1 730	1 664	2 032	1 990	2 885	10 301
Pinheiros	813	733	1 058	975	1 075	4 654
Montanha	357	269	297	395	418	1 736
Ponto Belo	106	153	239	239	279	1 016
Mucurici	192	106	165	142	220	825
Linhares	136	113	135	98	193	675
Boa Esperança	522	478	516	571	702	2 789
Nova Venécia	734	516	679	925	1 399	4 253
Vila Pavão	219	166	163	171	266	985
Sooretama	05	-	-	02	45	52
Vila Valério	59	33	62	64	118	336
Mucuri (BA)	246	161	146	143	181	877
Itabatã (BA)	51	53	53	36	54	247
Outros Municípios BA	203	185	119	112	110	729
Outros Municípios Estado	374	332	388	471	470	2 035
Minas Gerais	147	113	118	100	101	579
Outros Estados	149	123	100	121	99	592
Total	81 370	78 309	63 965	75 401	92 957	392 002

Fonte: Setor de Estatística do HRAS
Organização: Soliane Bonomo, 2009.

A partir dos dados supracitados, pode-se afirmar que São Mateus se constitui num polo regional para o atendimento de necessidades médico-hospitalares da população, tanto para aquela residente na própria cidade, como para aquelas das cidades próximas e até de algumas de estados circunvizinhos. Desse modo, observa-se um número considerável de pessoas atendidas advindas do sul da Bahia, em especial de Mucuri e Itabatã⁹, bem como de algumas cidades mineiras, que provavelmente fazem limite com o noroeste do Espírito Santo.

Esses resultados conferem à cidade de São Mateus o papel de subsidiária para o atendimento de necessidades médico-hospitalares e, sem dúvida, desempenha a função de polo para o qual moradores de cidades em escala regional estão dispostos a se deslocar para ter acesso aos serviços de saúde. O seu papel de centro polarizador pode ser percebido mais claramente através do mapa 11, no qual pode-se esboçar a dimensão da área de influência de São Mateus e o fluxo estabelecido nessa área, a partir da análise da oferta de serviços de saúde pública estadual.

⁹ Itabatã é um distrito do município de Mucuri, localizado no sul da Bahia.



MAPA 11 – NÚMERO DE ATENDIMENTOS POR ORIGEM DO HOSPITAL DR. ROBERTO A. SILVARES – 2004-2008.
 Fonte: Setor de Estatística do HRAS.

A partir da análise, pode-se identificar visualmente a procedência dos principais fluxos advindos tanto das cidades que gravitam em torno de São Mateus, quanto daquelas que se encontram mais distantes.

Cabe ainda mencionar os investimentos que estão sendo realizados para o avanço da saúde na cidade de São Mateus. De início, destaca-se os que foram destinados à construção da Clínica de Terapia Renal Substitutiva, cujo terreno foi doado pelo município e a construção e infraestrutura de máquinas ficaram a cargo da iniciativa privada.

Essa clínica de hemodiálise encontra-se, atualmente, em fase de credenciamento pelo Estado e vai atender a demanda da Microrregião Norte e Nova Venécia em torno de 120 pacientes. A equipe médica, técnica e administrativa será contratada pela empresa responsável pela clínica, porém, a regulação e fiscalização ficarão sob a responsabilidade do Estado.

O pleno funcionamento dessa clínica representará um grande avanço para o município, uma vez que os portadores de hemofilia precisam se deslocar semanalmente para realizar o tratamento em Colatina ou Vitória.

A saúde em São Mateus ganhará também um grande impulso com a implantação do Hospital São Mateus Apart, que já se encontra atualmente em obras e ofertará atendimento em diversas clínicas, seguindo o mesmo modelo do Hospital Vitória Apart, na Serra.

Anexo a esse hospital será implantado o Centro de Atendimento Oncológico (CACON), com financiamento do Ministério da Saúde, que servirá de referência para pacientes portadores de patologias oncológicas de diversas especialidades oriundos da Macrorregião Norte. O atendimento será feito pelo SUS e, até que as obras do Hospital São Mateus Apart sejam concluídas, o CACON funcionará na parte superior do Centro de Hemodiálise, anexo ao Hospital Dr. Arnizaut Roberto Silves.

Convém também destacar a aplicação de capitais na construção de uma Unidade Sanitária em Guriri, que funcionará com duas equipes ESF (Estratégia Saúde de Família), uma no Distrito de Nestor Gomes e outra no bairro Vila Nova. A unidade de Guriri já está em fase terminal, enquanto as duas últimas já foram liberadas para serem construídas. Além disso, também já está construído o Centro de Tratamento

de Toxicômanos (CTT), que, semelhantemente às Unidades Sanitárias, é de investimento estadual, porém, a gestão será municipal.

De acordo com o Superintendente Regional de Saúde, Dr. Jorge Silva, atualmente São Mateus representa um polo de saúde em fase de crescimento. Para ele, esse crescimento está baseado em cinco pilares, a saber:

1. Hospital Dr. Roberto Arnizaut Silves, que representa o melhor hospital público estadual do interior do Espírito Santo. Para frisar essa afirmação, faz-se menção das cidades de Cachoeiro de Itapemirim e Linhares, que não são dotadas de hospital público estadual e Colatina, que possui um, porém, a sua capacidade hospitalar é inferior a de São Mateus;
2. A construção do Hospital Maternidade Regional, que atenderá a demanda da Microrregião Norte;
3. A implantação de um Pronto Atendimento Resolutivo, cuja efetivação encontra-se em discussão e à espera da compra de um terreno. Com um atendimento de baixa complexidade, ele diminuiria a demanda de pacientes no HRAS, visto que este, teoricamente, é um hospital de urgência e emergência;
4. O Hospital São Mateus Apart, que oferecerá um atendimento de alta complexidade;
5. Melhoria na organização da Atenção Primária, ou seja, intensificação da estrutura das equipes das Unidades Sanitárias de forma dar assistência médica, promover a prevenção e a promoção de saúde e organizar o fluxo de pessoas para o HRAS, bem como ajudar a descentralizar o atendimento nesse hospital.

Portanto, o exposto confirma a capacidade de São Mateus em atrair pessoas de diversas localidades e, ainda, mostra uma tendência, através dos investimentos previstos, de aumentar os deslocamentos para a realização de atendimento médico-hospitalar, consolidando a cidade enquanto polo de saúde. Além disso, as ações da iniciativa privada como a Clínica de Hemodiálise e o Hospital São Mateus Apart vão atrair bons profissionais, melhorando o atendimento até mesmo no setor público, uma vez que acabará absorvendo também os novos trabalhadores do segmento.

Por outro lado, essas novas localizações de serviços de saúde contribuirão para mudanças na estrutura interna da cidade, uma vez que a perspectiva da chegada de profissionais vai ajudar a movimentar o mercado imobiliário de São Mateus. Nesse sentido, novos empreendimentos já estão sendo planejados, alguns em processo de construção, para atender à futura demanda populacional.

Na Rodovia Othovarino Duarte Santos (ES-423)¹⁰, em cujas margens estão localizados o HRAS, a Clínica de Hemodiálise e o prédio em construção do Hospital São Mateus Apart, dois empreendimentos imobiliários estão sendo lançados. Veja na foto 15.

¹⁰ Essa rodovia, que tem aproximadamente 12 km de extensão, liga o Centro de São Mateus ao balneário de Guriri.

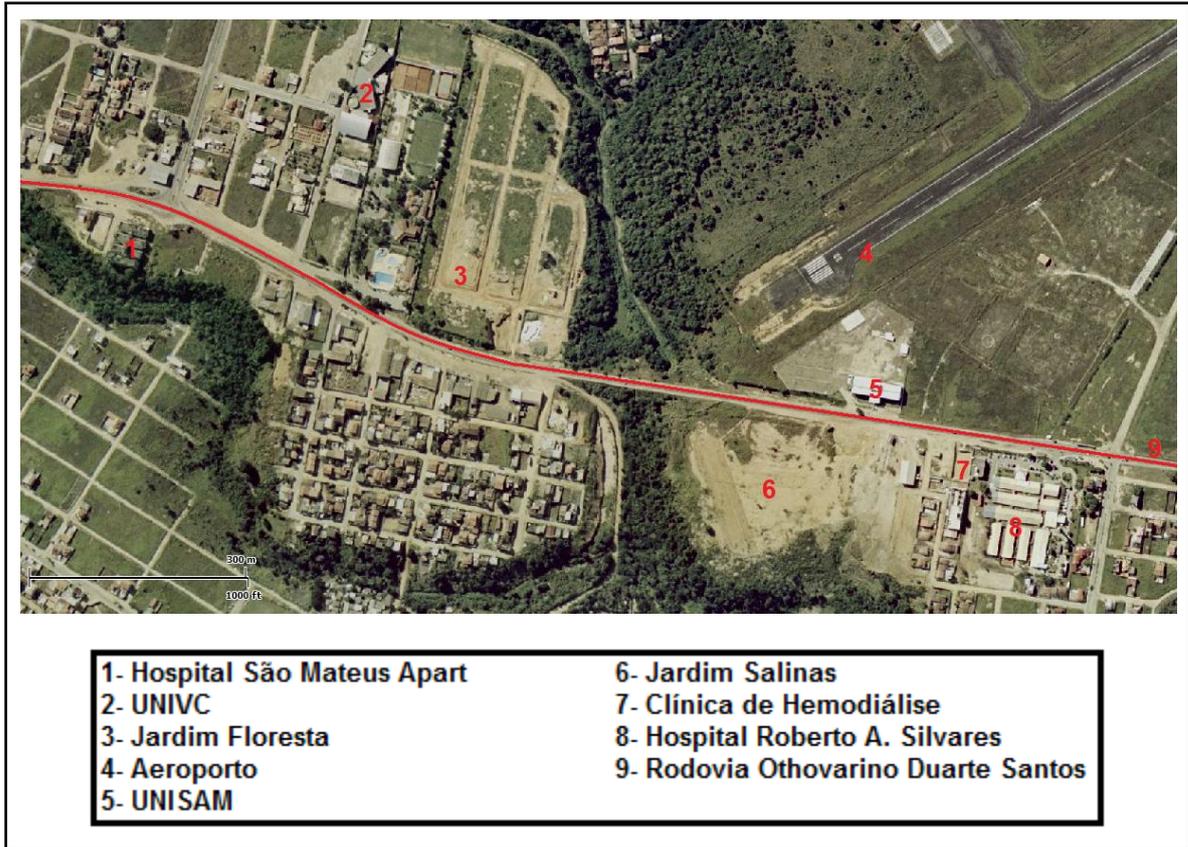
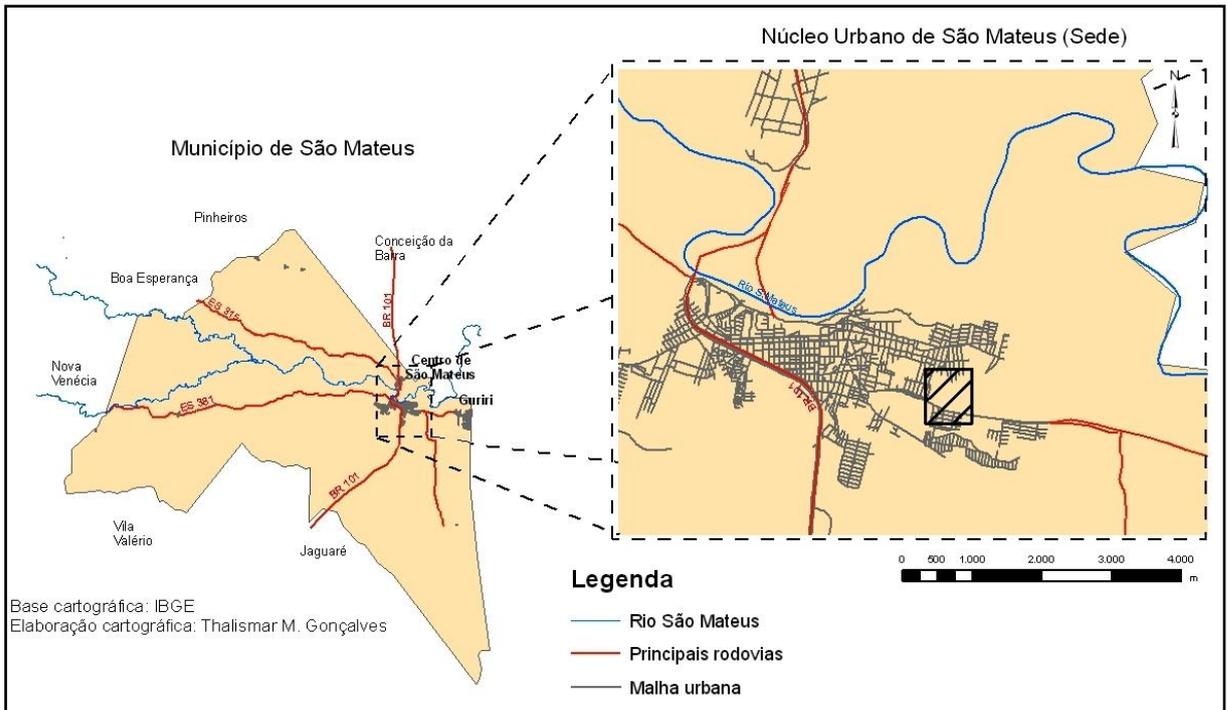


FOTO 15 - PRINCIPAIS EQUIPAMENTOS DE SERVIÇOS DE SAÚDE E IMOBILIÁRIOS NO ENTORNO DO HRAS.

Fonte: Google Earth

Elaboração: Soliane Bonomo, 2010.



MAPA 12 – LOCALIZAÇÃO DOS PRINCIPAIS EQUIPAMENTOS DE SAÚDE E IMOBILIÁRIOS NO ENTORNO DO HRAS.

O primeiro deles, o Jardim Floresta, é um condomínio focado em segurança, cujos lotes já começaram a ser vendidos e algumas casas já foram edificadas. O projeto desse empreendimento é da Sociedade Mineira de Construções Ltda (Somic), de Belo Horizonte, e tem como público alvo empresários, profissionais liberais, servidores públicos e investidores.

O outro empreendimento, o Condomínio Residencial Jardim Salinas, que é de iniciativa da Comprofar Empreendimentos, construtora com sede na Serra (ES), com forte atuação no setor habitacional no Estado, ainda não teve suas obras iniciadas. A estrutura desse condomínio será composta de quatro conjuntos com quatro torres de apartamentos. A escolha do local para a sua construção foi estratégica devido ao volume de funcionários do HRAS, da UNISAM (Faculdade Norte Capixaba de São Mateus) e do futuro Hospital São Mateus Apart.

O corretor imobiliário Chiquinho Botelho acredita que a área será valorizada nos próximos anos:

A tendência do centro da cidade é migrar para esta região, haja vista a construção do São Mateus Apart Hospital, que já está iniciada, a duplicação da Unisam, a clínica de hemodiálise, o Hospital Roberto Silveiras e a disponibilidade de áreas para outros investimentos no segmento de prestação de serviços. (TRIBUNA DO CRICARÉ, p. 8, 19 set. 2009)

Dessa forma, a funcionalidade das áreas localizadas no entorno do HRAS tende a aumentar e para se compreender melhor esse processo, é importante levar em consideração:

Os interesses de valorização fundiária e imobiliária de novas áreas no entorno das cidades, quer seja por meio da atribuição de uso de solo urbano a territórios que não eram funcionalmente urbanos, quer seja pela atribuição de novos usos de solo urbano, mais modernos e valorizados, a áreas já incorporadas ao tecido urbano (SPOSITO, 1998, p.29).

Assim, pode-se presumir que, além de incentivar o surgimento de empreendimentos imobiliários, as transformações em curso na organização do setor médico-hospitalar em São Mateus poderão induzir novas localizações de equipamentos comerciais e de serviços na área em questão, e essas, por sua vez, poderão representar uma possibilidade de mudanças na estrutura do centro tradicional da cidade, acentuando a redefinição da centralidade intra-urbana com a formação de um novo subcentro.

Vale ressaltar que a valorização e a emergência desse subcentro em São Mateus pode também estar associada ao fato de localizar-se no principal eixo que leva às praias, principalmente ao balneário de Guriri que é bastante frequentado no verão e feriados por turistas advindos de vários estados, principalmente de Minas Gerais, cuja parcela considerável destes possui residências secundárias em Guriri. É interessante lembrar que um dos empreendimentos implantados na área em questão, o Jardim Floresta, é de iniciativa da Somic, empresa mineira sediada em Belo Horizonte.

Nesse contexto, ao que tudo indica o eixo que liga o centro a Guriri tende a ficar mais articulado em função do papel exercido pelo turismo e pelo crescimento do número e da diversidade dos serviços de saúde em São Mateus, tendendo a produzir fluxos de pessoas, tanto através de deslocamentos diários e/ou sazonais, quanto através de migrações definitivas, reforçando o papel polarizador desses segmentos na cidade.

Porém, soma-se ao papel exercido pela saúde, a atuação em igual ou maior grau da educação para a realização desses fluxos, bem como para o redirecionamento das atividades imobiliárias e comerciais locais. É o que veremos a seguir.

2.3.2- A Educação enquanto promotora do crescimento socioeconômico e espacial mateense

Quanto ao grau de centralidade de São Mateus avaliado em termos da oferta de serviços educacionais, foi escolhido como indicador para análise o ensino superior, visto que esta categoria tem apresentado um maior dinamismo recentemente.

O delineamento da centralidade no ensino de graduação em São Mateus partiu da análise de dados preliminares, utilizando-se como referência o número de alunos matriculados nos cursos presenciais, o número de áreas abrangidas pelos cursos ofertados e a quantidade de cursos existentes.

Os cursos presenciais de graduação são ofertados por Instituições de Ensino Superior Públicas e Privadas, os quais estão discriminados no quadro abaixo¹¹ :

INSTITUIÇÃO DE ENSINO	CURSO
CEUNES-Centro Universitário Norte do Espírito Santo	Agronomia Ciências Biológicas Ciências Biológicas (Licenciatura) Enfermagem Engenharia de Computação Engenharia de Petróleo Engenharia de Produção Engenharia Química Farmácia Física (Licenciatura) Matemática Matemática (Licenciatura) Química (Licenciatura)
UNISAM-Campus Paulo Pereira Gomes	Administração de Empresas Análise de Sistemas Engenharia da Produção Mecânica Pedagogia Serviço Social Petróleo e Gás
UNIVC-Faculdade São Mateus	Administração Ciências Contábeis Direito Turismo Pedagogia Comunicação Social com Hab. Em Publicidade e Propaganda Análise e Desenvolvimento de Sistemas (Tecnólogo)

QUADRO 11– CURSOS OFERTADOS PELAS PRINCIPAIS INSTITUIÇÕES DE ENSINO SUPERIOR DE SÃO MATEUS (ES) - 2009

Fonte: Site do CEUNES, da UNISAM e da UNIVC

Organização: Soliane Bonomo, 2009.

Dentre as instituições de ensino supracitadas, privilegiou-se no momento fazer uma abordagem sobre o Centro Universitário Norte do Espírito Santo (CEUNES), visto que este é dotado de capacidade suficiente para atrair alunos e profissionais de ensino de diferentes localidades, seja pelo fato de ser uma instituição pública federal, seja pela oferta de cursos de excelência.

O Centro Universitário Norte do Espírito Santo (CEUNES), que corresponde a um dos quatro *campi* da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), tem sido objeto de debate entre representantes desta Instituição, parlamentares, Governo do

¹¹ Não foram incluídas as instituições de ensino Escola Santa Clara Ltda, que através da UNOPAR (Universidade Norte do Paraná) oferece cursos superiores à distância e o Colégio Conhecer, que através da UNIP (Universidade Paulista), também oferece Ensino Superior à distância.

Estado, Prefeitura de São Mateus, docentes, estudantes e a sociedade civil, em virtude do Projeto de Lei nº 5353-05¹² que propõe o seu desmembramento da UFES para tornar-se uma universidade autônoma administrativa e financeiramente.

Para atender aos requisitos estabelecidos pelo Ministério da Educação para tornar-se universidade, o CEUNES ofertou no final de 2009 treze cursos de graduação em cinco áreas de conhecimento, bem como um programa de Mestrado em Biodiversidade Tropical.

Além desse projeto de mestrado, o CEUNES ainda dispõe do planejamento, dos recursos e da aprovação, no âmbito da UFES, de mais três Programas de Pós-Graduação cuja previsão de implantação é até 2011, a saber: Programa de Mestrado em Agricultura Tropical (já protocolado na CAPES em março de 2009), Programa de Mestrado em Energia (previsto para ser protocolado na CAPES em 2010) e Programa de Mestrado Profissionalizante em Ciências (previsto para ser protocolado na CAPES em 2011).

No primeiro semestre de 2009, com a ampliação da oferta de cursos e vagas, o CEUNES contemplava aproximadamente 832 alunos matriculados oriundos de diversas áreas. O gráfico 3, elaborado a partir de informações declaradas pelos próprios alunos na época do ingresso na Universidade, demonstra que a maior parte dos universitários é proveniente do próprio Estado, sendo seguido em menor número de pessoas que vieram de Minas Gerais e Bahia. Somente 1% dos alunos são originários de outras Unidades da Federação e em 12,2% dos casos não foi possível identificar a origem.

¹² O deputado federal Lelo Coimbra foi o relator do Projeto de Lei 5353/05 na Comissão de Educação e Cultura da Câmara dos Deputados e o autor foi o senador Gerson Camata.

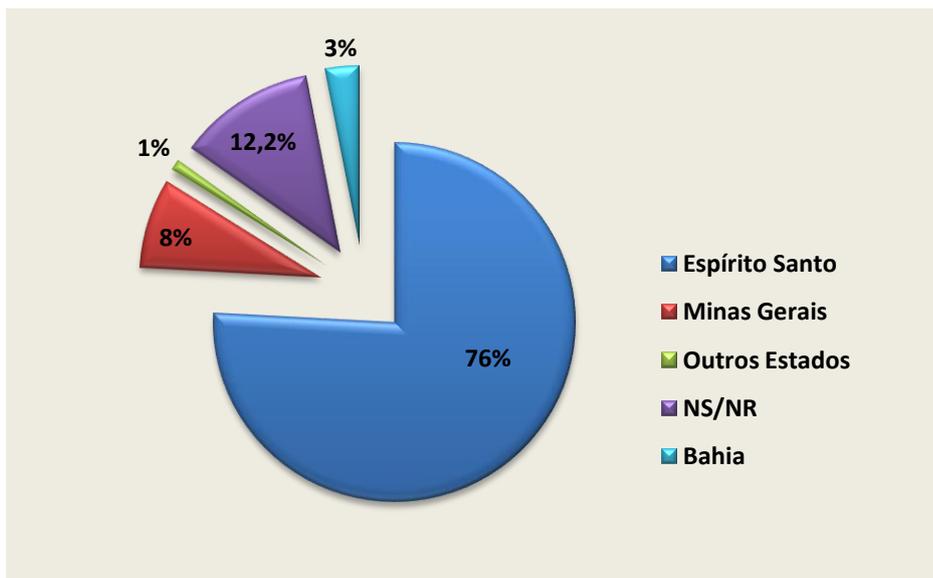


GRÁFICO 3-DISTRIBUIÇÃO POR ESTADO DE ORIGEM DOS ALUNOS DO CEUNES

Fonte: PROGRAD e Secretaria Acadêmica do CEUNES/ UFES
Organização: Soliane Bonomo, 2009.

Dentre os municípios do Espírito Santo que contribuem com o maior número de alunos, se encontram São Mateus (168), Vitória (103), Vila Velha (72), Linhares (37), Nova Venécia (34), Colatina (26), Serra (17) e Jaguaré (15). Ressalta-se que os alunos advindos da Grande Vitória são, na maioria, alunos matriculados nas duas primeiras turmas do CEUNES (2006/2 e 2007/2), quando o processo seletivo não era realizado concomitantemente com os *campi* da UFES em Vitória.

Outros dados que merecem destaque são os que se referem ao semestre 2009/1, cujos registros revelam que somente os cursos de Engenharia Química e Engenharia de Petróleo não apresentaram a maioria dos alunos oriundos do Norte Capixaba. Salienta-se que a oferta desses cursos pela UFES é feita exclusivamente pelo CEUNES, além de que atualmente São Mateus possui mais cursos na área de engenharia do que o campus da UFES, em Vitória.

O gráfico 4 fornece uma visão mais ampla da procedência dos alunos matriculados no CEUNES no semestre 2009/1. Além dos municípios capixabas já citados que contribuem com o maior número de alunos, vale citar ainda Cariacica e Guarapari, que se localizam na Região Metropolitana da Grande Vitória.

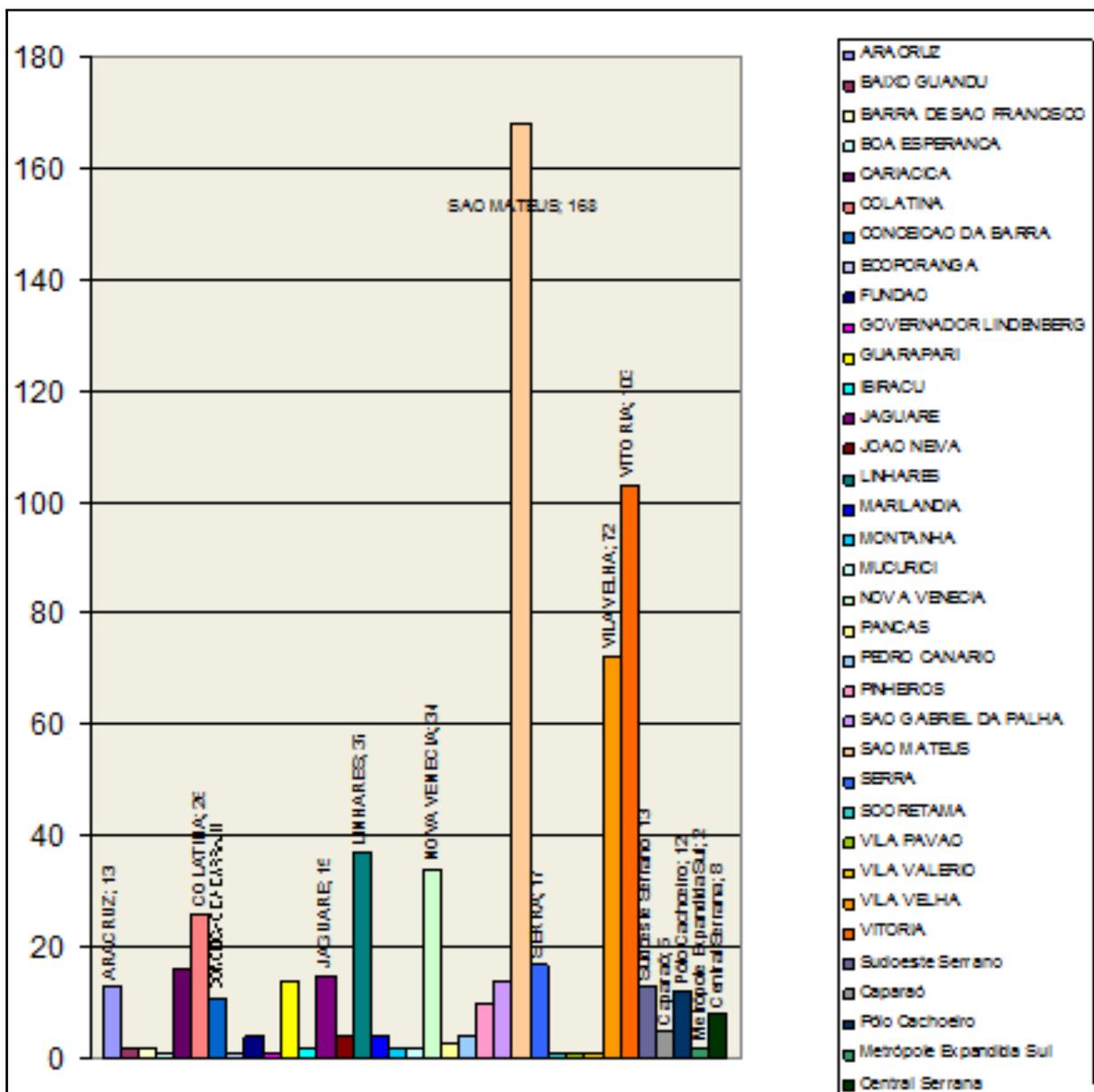


GRÁFICO 4- MUNICÍPIOS/MICRORREGIÕES CAPIXABAS DE ORIGEM DOS ALUNOS MATRICULADOS NO CEUNES-2009/01

Fonte: PROGRAD e Secretaria Acadêmica do CEUNES/ UFES

Levando-se em consideração esses dados, é possível traçar a área de abrangência do CEUNES no Espírito Santo. Porém, além de contemplar estudantes especialmente dos municípios situados nas regiões Norte, Noroeste e Metropolitana do Espírito Santo, o CEUNES também atrai estudantes dos municípios dos estados de Minas Gerais (Vale do Rio Doce e região limítrofe do Norte Capixaba) e Bahia (regiões Litoral Sul e Extremo Sul).

Assim, a existência de cursos de excelência em São Mateus ofertados pelo CEUNES tem sido utilizada como um fator diferenciador que tem servido para elevar

a posição desta cidade regionalmente. Além disso, essa oferta tem se constituído em um importante vetor do recente processo migratório verificado em São Mateus, visto que tem representado o destino de estudantes oriundos de várias localidades.

Essas migrações, por sua vez, fez com que o ramo de locação de imóveis desse um salto gigantesco. O mercado imobiliário, contemplando a necessidade de moradia dos estudantes migrantes, tem provocado uma valorização dos imóveis acarretando a manifestação de uma nova configuração espacial caracterizada por uma tímida verticalização constituída de apartamentos pequenos e quitinetes. O corretor de imóveis Edson Andrade destaca que os avanços do processo de transformação do CEUNES em Universidade Federal de São Mateus impulsionam as negociações de imóveis¹³.

Assim, observa-se cada vez mais, investimentos imobiliários por parte dos moradores mateenses, que vêm nos aluguéis recebidos pelos estudantes um forte incentivo para investirem em construções de prédios de dois ou três andares, cujos apartamentos são alugados num valor, em média, de um salário mínimo.

Apesar do CEUNES apresentar um papel bastante expressivo na centralidade de São Mateus através do ensino, é importante fazer nota da influência das Instituições de Ensino Privadas UNISAM e UNIVC sobre os municípios adjacentes, visto que diariamente percebe-se, através do fluxo de ônibus, a ocorrência de deslocamentos de alunos de outros municípios matriculados em cursos de graduação.

Fazem parte também desses fluxos diários alunos do Instituto Federal do Espírito Santo (IFES), do Centro de Desenvolvimento Técnico (CEDTEC) e da Escola Técnica MASTER, que buscam uma melhor qualificação através dos cursos técnicos oferecidos por essas instituições devido à demanda de mão de obra em consequência dos investimentos na área de petróleo, da saúde e da construção civil em São Mateus. Os cursos oferecidos por essas instituições são os relacionados no quadro 12.

¹³ São Mateus, mercado imobiliário em expansão. **Tribuna do Cricaré**, São Mateus, p. 3, 19 set. 2009.

INSTITUIÇÃO DE ENSINO	CURSOS
IFES	Técnico em Eletrotécnica Técnico em Mecânica Superior em Engenharia Mecânica
CEDTEC	Mecânica Industrial Enfermagem Eletrotécnica Edificações Soldagem
ESCOLA MASTER	Eletrotécnica Prótese Dentária Enfermagem Segurança do Trabalho Meio Ambiente Mecânica Petróleo e Gás Química Automação Industrial

QUADRO 12- CURSOS OFERECIDOS PELAS ESCOLAS TÉCNICAS EM SÃO MATEUS (ES) – 2010

Fonte: *Site* do IFES, do CEDTEC e da Escola MASTER

Organização: Soliane Bonomo, 2010.

Destacam-se dentre os cursos supracitados os de Técnico em Eletrotécnica, em Mecânica e Edificações em função do aumento da necessidade de profissionais qualificados nessas áreas para atender às novas frentes de trabalho. Vale ainda ressaltar os cursos técnicos de Enfermagem e o de Soldagem, que de acordo com o atual gestor do CEDTEC¹⁴, esses cursos são para atender uma demanda do mercado de trabalho atual.

A Unidade de Ensino do IFES iniciou suas atividades em São Mateus no ano de 2006 e atualmente a sua sede localiza-se no bairro Litorâneo, ao lado da área onde está sendo implantado o CEUNES. Em 2009, essa Unidade começou a atender alunos do curso Técnico Integrado ao Ensino Médio em Mecânica e Eletrotécnica e no processo seletivo 1/2010 ofereceu o curso de bacharelado em Engenharia Mecânica.

Como pode se observar na foto 16, o bairro Litorâneo situa-se as margens da BR-101 Norte e constitui-se em um bairro popular periférico, distando da área central aproximadamente 8 km. Com a instalação do CEUNES e do IFES, a expectativa dos moradores desse bairro é que haja uma melhoria em sua infraestrutura.

¹⁴ O atual gestor da Unidade de Ensino do CEDTEC, José Jorge Miranda, ainda comenta que especialização de técnicos de enfermagem para trabalhar em UTI-Adulto, bem como profissionais especializados em soldagem são hoje muito requisitados pelas empresas que participam de contratos dentro do município. Disponível em www.folhaacademida.com.br

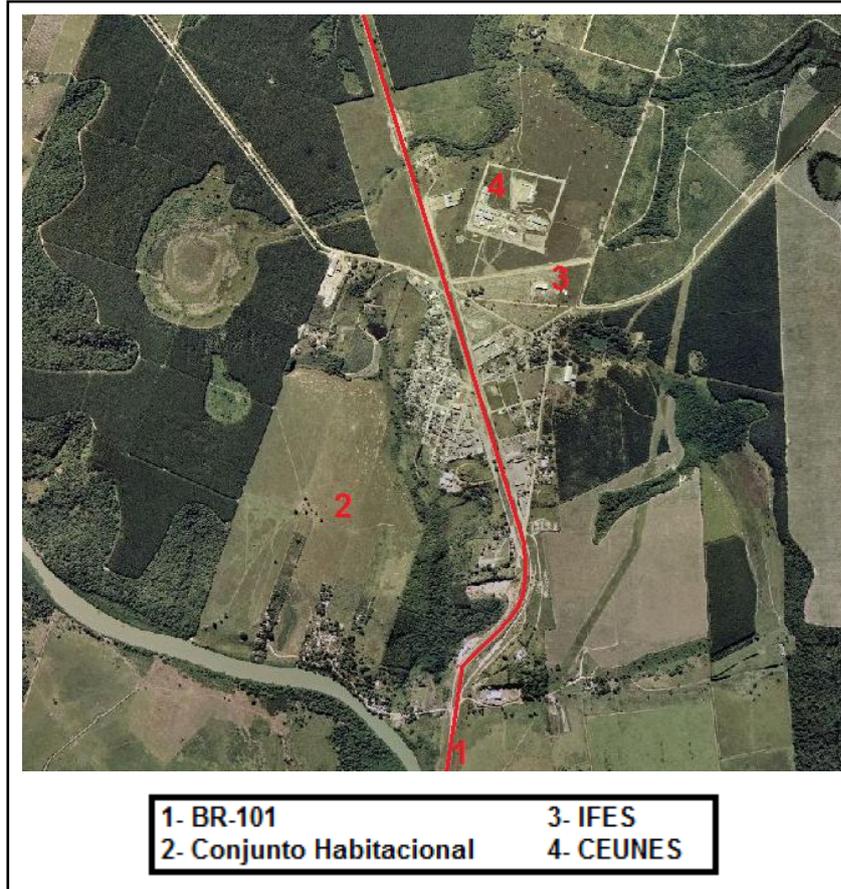
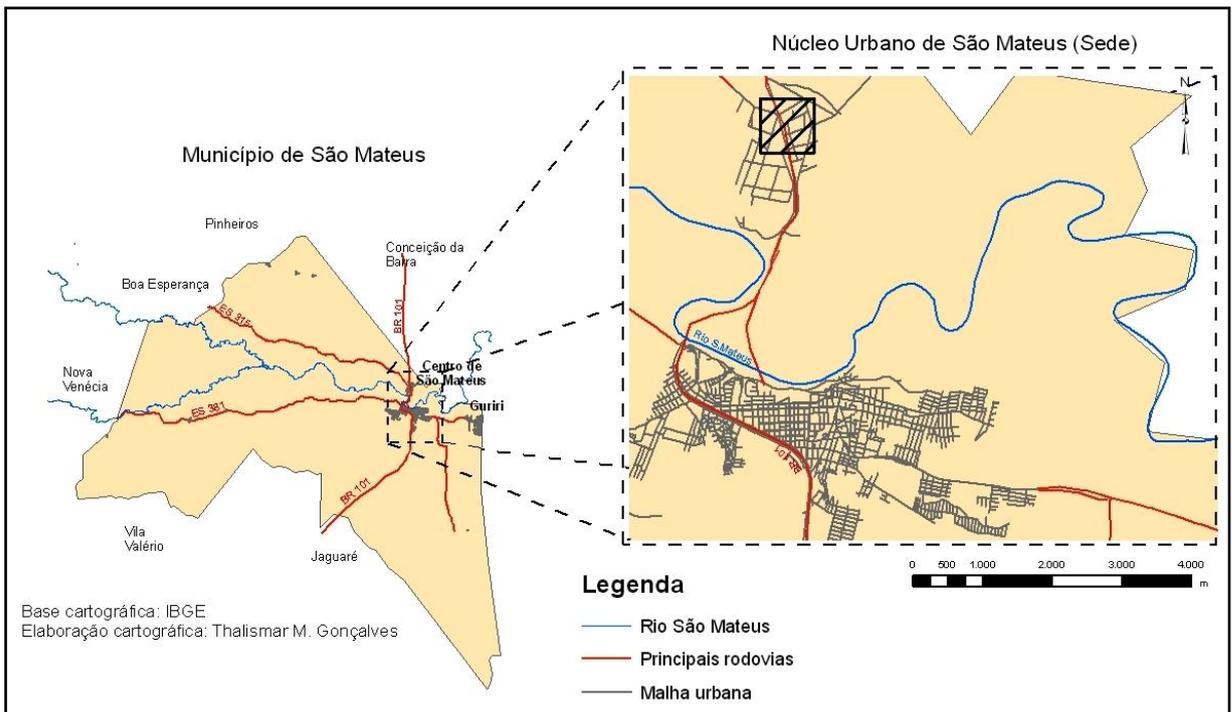


FOTO 16- LOCALIZAÇÃO DO BAIRRO LITORÂNEO, CEUNES E IFES.

Fonte: Geobases

Organização: Soliane Bonomo, 2010.



MAPA 13 – LOCALIZAÇÃO DO BAIRRO LITORÂNEO, CEUNES E IFES.

Da mesma forma que se percebe o processo embrionário de aplicação de investimentos imobiliários na área situada no entorno do HRAS em vista da localização de equipamentos de serviços de saúde, deduz-se que essa tendência poderá se reproduzir nos próximos anos nas áreas localizadas nas proximidades do CEUNES e do IFES, propiciando novas funcionalidades ao bairro Litorâneo. Nesse sentido, já existe a confirmação para a implantação de um conjunto habitacional nesse bairro (área localizada na foto 16), que contará com área de lazer, escola e supermercado. Esse projeto habitacional contará com aproximadamente 500 imóveis que serão vendidos pela construtora Verti, de Salvador (BA), e financiados pela linha de crédito do Programa “Minha Casa, Minha Vida” para famílias com renda de até três salários mínimos¹⁵.

Assim, não se deve descartar a possibilidade de que outros empreendimentos sejam lançados para atender a demanda habitacional universitária, possibilitando a mudança do aspecto bucólico da área em torno dessas instituições, uma vez que essas transformações poderão demandar uma nova infraestrutura, como a ampliação da oferta de serviços no tocante a comércios, supermercados, agências bancárias, dos Correios, restaurantes, dentre outros.

Vislumbrando o bairro Litorâneo nessa perspectiva, há uma grande possibilidade desse local tornar-se uma subcentralidade, tendo a BR-101 como elo de ligação ao centro principal (Foto 17).

¹⁵ Informações disponíveis em www.gazetaonline.globo.com, de 27 de março de 2010.

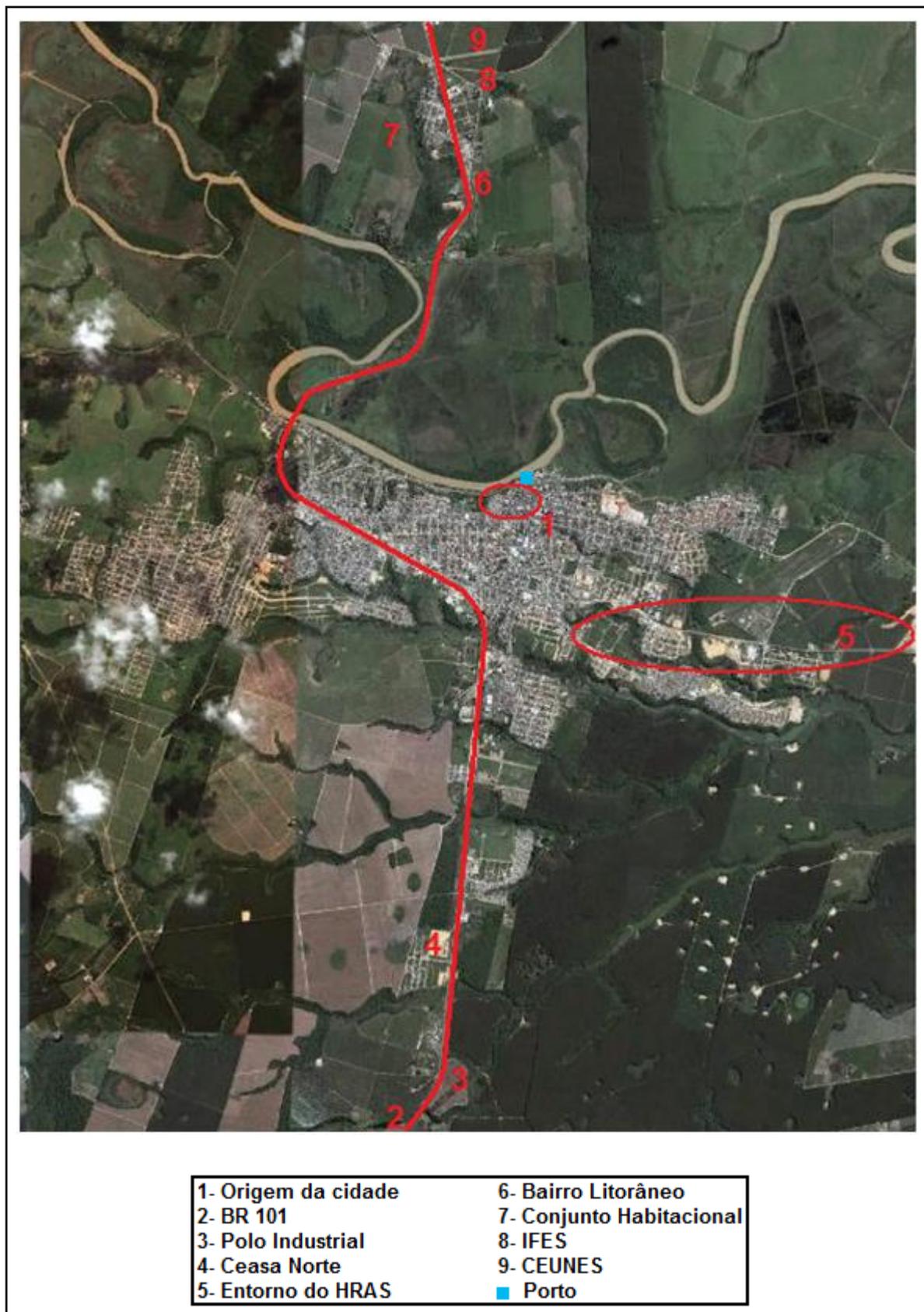


FOTO 17 - PRINCIPAIS VETORES DE EXPANSÃO URBANA DE SÃO MATEUS (ES)

Fonte: Google Earth

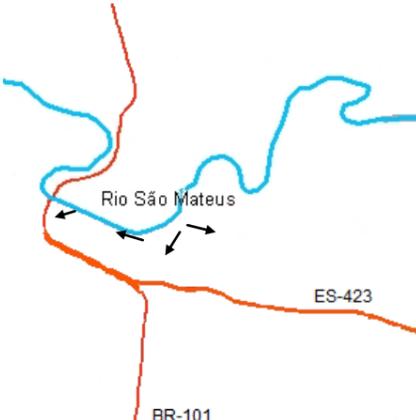
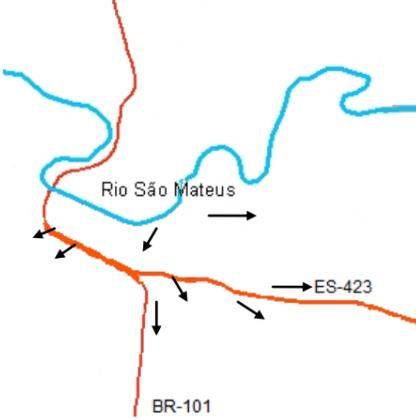
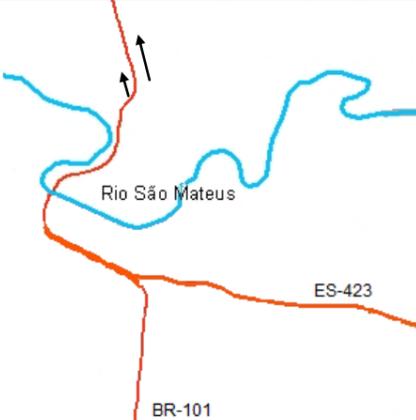
Organização: Soliane Bonomo, 2010.

Assim, além de promover o desenvolvimento de São Mateus, o CEUNES e o IFES poderão, em articulação com outros segmentos, se tornar um dos principais vetores de expansão e periferização do tecido urbano. Ademais, pode-se afirmar que São Mateus caminha a passos largos para consolidar-se como um polo educacional regional. O desenvolvimento desse segmento contribuirá para a qualificação de mão de obra necessária para atender diversas áreas e, com isso, poderá garantir base sólida para o crescimento econômico de São Mateus.

Além disso, a oportunidade de implementação de um polo educacional, com caráter gerador e disseminador de tecnologia, propiciará o desenvolvimento de uma nova comunidade científica de pesquisa com condições de construir melhores referências capazes de promover o desenvolvimento econômico mateense.

Desse modo, o desenvolvimento econômico e social de São Mateus pode ser resultante de intervenções articuladas entre o poder público e o setor privado, parceria essa que se reflete sobre o espaço urbano da cidade. Como dito anteriormente, pode-se observar por meio da foto 17 algumas das principais áreas que tendem a crescer nos próximos anos: a identificada pelo número 5, que corresponde às adjacências do Hospital Dr. Roberto Arnizaut Silveiras, e a localidade identificada pelo número 6, o bairro Litorâneo. Além dessas áreas, a fotografia ainda mostra os locais onde se pretende implantar o Polo Industrial e a Ceasa Norte, empreendimentos esses que serão comentados mais adiante.

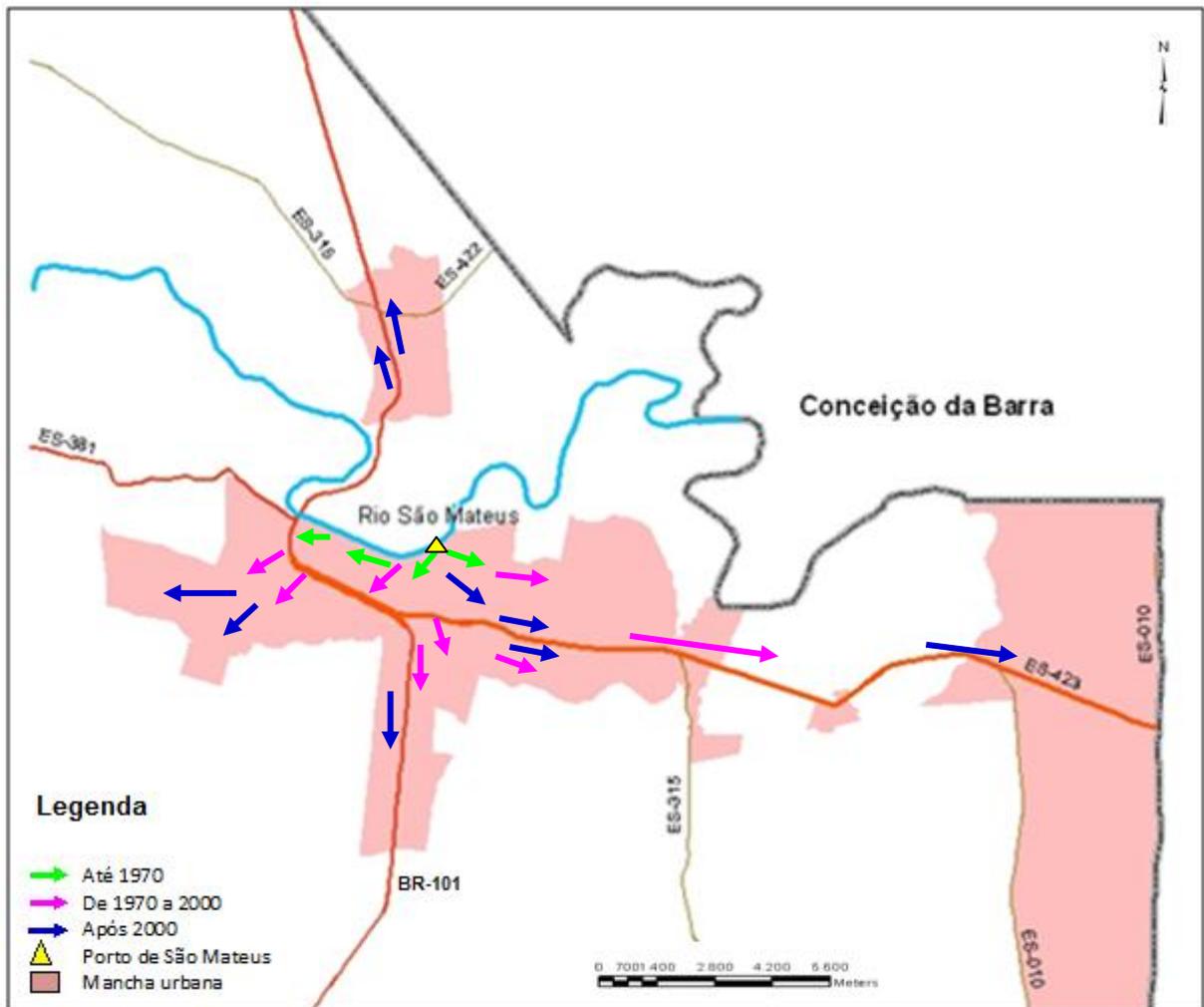
Diante do contexto apresentado neste capítulo, procurou-se sintetizar no quadro a seguir os aspectos mais importantes da periodização estabelecida para a compreensão da centralidade de São Mateus. Assim, buscou-se apontar as principais dinâmicas que contribuíram para elevar o *status* de São Mateus em nível regional, bem como mostrar, de maneira esquemática, os vetores de expansão urbana da cidade. É o que veremos no quadro 13.

PERÍODO	DINÂMICAS INDUTORAS	VETORES DE EXPANSÃO	EXPANSÃO URBANA
Até 1970	<ul style="list-style-type: none"> • Atividades comerciais realizadas no Porto em função da produção de farinha de mandioca, de cana-de-açúcar, de café e da exploração madeireira; • Ferrovia São Mateus-Nova Venécia; • Rodovia BR-101; • Agropecuária. 		
De 1970 a 2000	<ul style="list-style-type: none"> • Exploração do petróleo (PETROBRÁS); • Reflorestamento (Aracruz Celulose e Bahia Sul Celulose); • Agroindústria canavieira. 		
A partir dos anos 2000	<ul style="list-style-type: none"> • Ampliação da oferta de serviços de Saúde e de Ensino; • Ampliação das atividades comerciais; • Expansão das empresas terceirizadas; • Crescimento do mercado imobiliário; • Investimentos atuais e previstos do Estado 		

QUADRO 13- DINÂMICAS INDUTORAS E VETORES DA EXPANSÃO URBANA DE SÃO MATEUS (ES)

Organização: Soliane Bonomo, 2010.

A comparação das fotografias aéreas utilizadas no quadro 13 revela o crescimento urbano de São Mateus predominantemente horizontal. Essa expansão ocorreu, em grande medida, em direção à BR-101 e as expectativas assinalam a continuidade do crescimento da cidade em direção a essa rodovia. Essa expansão pode ser observada melhor através do mapa abaixo, no qual se procurou cartografar os vetores de expansão urbana de cada período determinado nesta pesquisa.

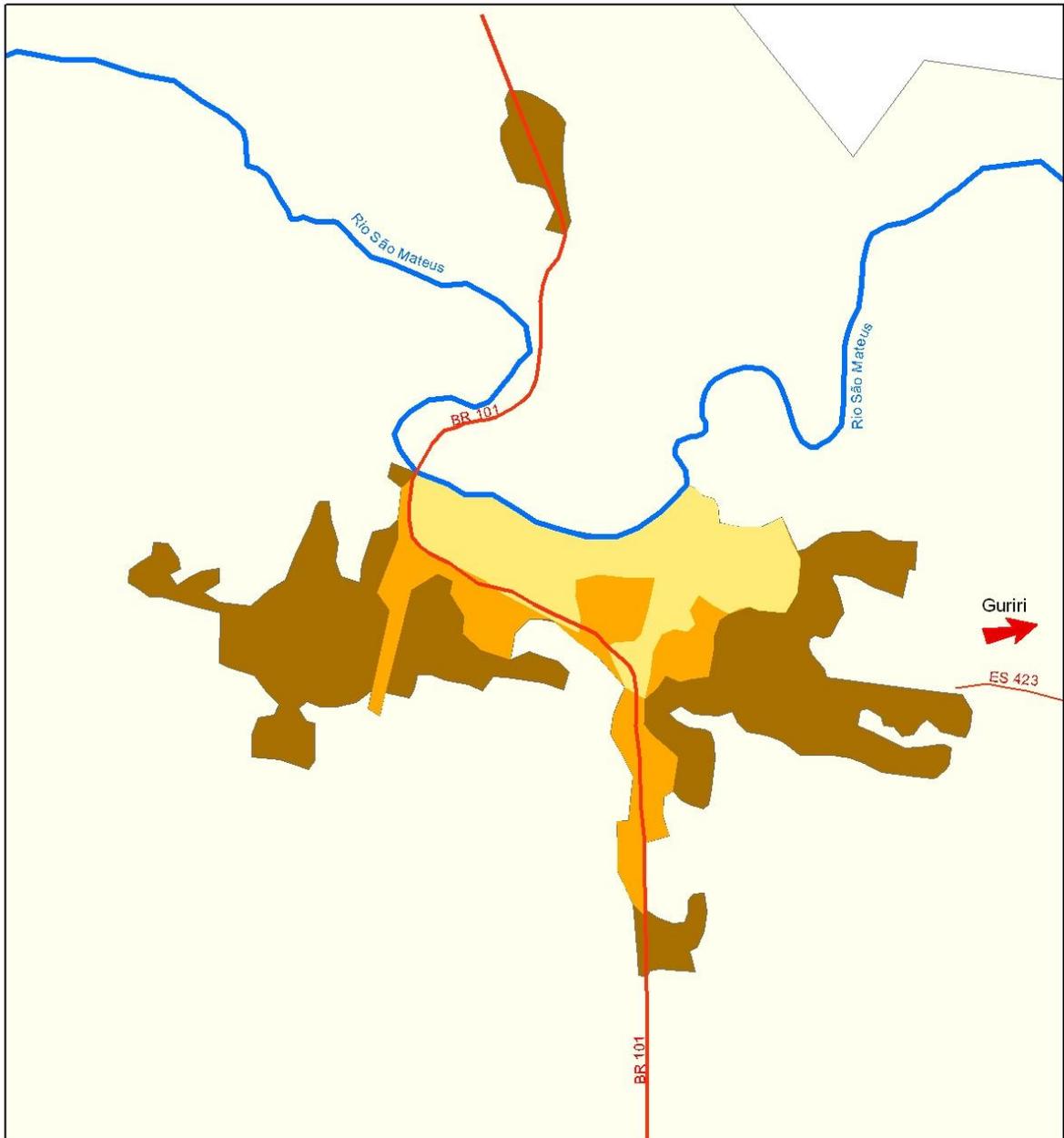


MAPA 14 - Vetores de expansão urbana de São Mateus

Fonte: Adaptado de Secretaria Municipal de Planejamento, Desenvolvimento Econômico e Captação de Recursos.

Organização: Soliane Bonomo, 2010.

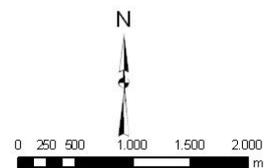
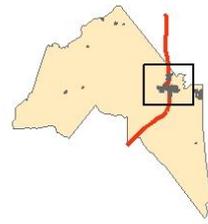
Para finalizar este capítulo, o mapa 15 apresenta uma visão geral do processo de evolução da mancha urbana de São Mateus, tendo como base as fotografias aéreas disponíveis no IJSN referentes aos anos de 1970 e 1982, bem como uma imagem de satélite mais atualizada do Google Earth.



Legenda

- Principais rodovias
- Rio São Mateus
- Mancha Urbana em 1970
- Mancha Urbana em 1982
- Mancha Urbana em 2008

Fonte: Fotografias aéreas - 1970 e 1982 (IJSN) e
Imagens de satélite do Google Earth
Base Cartográfica: IBGE
Elaboração: Thalismar M. Gonçalves



MAPA 15 - Evolução da mancha urbana de São Mateus (ES)

Conforme o processo de expansão do espaço intraurbano de São Mateus mostrado no mapa 15, é possível identificar alguns importantes aspectos.

De imediato, nota-se que a expansão se deu predominantemente ao sul do rio São Mateus, provavelmente pelo fato dessa área localizar-se em terrenos mais elevados do que a área situada na margem esquerda do rio, mais conhecida como Vale do Cricaré, que em parte é alagada em virtude das enchentes que ocorrem durante o ano.

Até o início da década de 1970, percebe-se que São Mateus permanece compacta em torno da área central. Porém, a partir dessa década, a mesma começa a apresentar vetores de expansão urbana associados à chegada de novos agentes econômicos – Aracruz Celulose S/A e Petrobras – que caracterizaram o início do espraiamento da cidade. Nota-se que em apenas dez anos, período compreendido entre as décadas de 1970 e 1980, a cidade cresceu em diferentes sentidos, porém todos situados nas proximidades da BR-101, o que possibilitou a concentração de estabelecimentos comerciais nas suas margens.

A partir da década de 1980, pode-se perceber o rápido crescimento da cidade que assistiu a um “boom” de loteamentos e parcelamentos, provocados especialmente pela expectativa de geração de empregos por meio das já implantadas empresas, a Aracruz Celulose S/A e a Petrobras.

Nos últimos anos, em decorrência do aumento das atividades produtivas, o setor terciário de São Mateus apresentou um expressivo crescimento, tanto no comércio, quanto nos serviços, que contribuiu para o aumento populacional e intensificou o espraiamento da cidade.

Pela atual mancha urbana de São Mateus, pode-se dizer que a mesma apresenta quatro vetores de expansão, a saber:

- a) ao norte, cuja instalação do CEUNES e do IFES valorizou o bairro Litorâneo e contribuiu para o lançamento de um conjunto habitacional com residências tipo Village;
- b) ao sul, com a implantação da Ceasa Norte e possibilidade de instalação do Polo Industrial;

c) à oeste, com o aumento da implantação de novos loteamentos que atendam a uma classe de poder aquisitivo menos elevado;

d) à leste, no eixo que liga o centro de São Mateus ao balneário de Guriri, cujos equipamentos de saúde e de ensino presentes conduzem ao lançamento de loteamentos e condomínios promovidos pelo setor imobiliário para atender a uma demanda populacional de poder aquisitivo mais elevado. Ressalta-se, ainda, o próprio balneário de Guriri, que nos últimos anos tem recebido um maior número de pessoas visando instalarem-se em residências fixas.

Observa-se, assim, que dentre os vetores de expansão urbana supracitados o situado à leste tende a se configurar como o local preferencial daqueles com melhor poder aquisitivo, intensificando a especulação imobiliária em virtude de apresentar atualmente uma melhor infraestrutura. Para satisfazer ainda a essa classe social, é possível que o incipiente processo de verticalização se intensifique em função da redução de espaços localizados em áreas consideradas bem localizadas e já consolidadas.

Por outro lado, acredita-se na tendência do crescimento horizontal a oeste para atender as demandas habitacionais daqueles com baixos e médios rendimentos, visto que corresponde a áreas mais periféricas e menos valorizadas.

Nesse contexto, o quadro descrito reforça a compreensão de que a cidade de São Mateus tem historicamente expandido sua área urbana de maneira desigual. Por um lado, nota-se alguns vetores periféricos que tendem a abrigar os grupos sociais de baixa renda, e de outro, a tendência de solidificação de um vetor de expansão destinado às camadas mais privilegiadas.

Diante do exposto, a expansão urbana verificada em São Mateus desprovida de uma política de desenvolvimento urbano eficiente concorre para intensificar a segregação socioespacial, reproduzindo alguns dos problemas urbanos presentes em cidades maiores. Tais problemas possuem uma relação direta com o crescimento demográfico e a desordenada expansão urbana, propiciando a emergência de algumas questões relacionadas à maneira desigual como se dá os benefícios gerados pela redefinição da centralidade de São Mateus.

No entanto, apesar da existência de tais problemas socioespaciais, o cenário atual da centralidade de São Mateus aponta para o relevante papel que a cidade desempenha na rede urbana capixaba e, além disso, apresenta algumas constatações e possibilidades de consolidar-se como uma cidade média. É o que será abordado a seguir.

O cenário atual da centralidade de São Mateus: algumas constatações e possibilidades da emergência de uma cidade média

3.1- A polarização de São Mateus e o seu papel na organização do espaço regional

Não há dúvida sobre o papel que a cidade de São Mateus desempenha atualmente na região. Identificada como um centro polarizador, a centralidade em escala interurbana no que diz respeito à distribuição de bens e prestação de serviços relacionados à saúde e à educação exercida por São Mateus explica, em grande medida, a atual dinâmica de polarização.

No entanto, apesar desses indicadores terem sido privilegiados para caracterizar a atual centralidade de São Mateus, outros também considerados representativos foram investigados para qualificar melhor sua centralidade. Ressalta-se que, a análise desses indicadores em conjunto consiste em um caminho para a compreensão e confirmação do atual *status* adquirido por São Mateus: o de um dos centros de gestão do Espírito Santo.

Assim, mais do que qualificar a sua centralidade, esses indicadores representam complementos importantes para considerar São Mateus como uma das potencialidades do Espírito Santo em emergência. Portanto, na busca para fornecer elementos suficientes para descrever o quadro ascendente de São Mateus enquanto um dos centros gestores do Estado elegeu-se dois indicadores considerados relevantes para serem operacionalizados, bem como um conjunto de variáveis que nos parece mais representativo para atingir tal objetivo.

INDICADORES	VARIÁVEIS
1- Indicadores econômicos	<ul style="list-style-type: none"> • PIB municipal • Redes e filiais de venda de eletrodomésticos e eletrônicos • Supermercados e hipermercados • Agências bancárias • Empresas de serviços associadas à atividade petrolífera
2- Dinâmica populacional	<ul style="list-style-type: none"> • Evolução população total, urbana e rural • Migração • Distribuição do emprego formal de acordo com os setores econômicos • Evolução do IDH

QUADRO 14- INDICADORES E VARIÁVEIS SOCIOECONÔMICAS INVESTIGADAS EM SÃO MATEUS (ES)

Organização: Soliane Bonomo, 2009.

Diante do exposto, a obtenção dos resultados dos indicadores selecionados ocorreu baseando-se em dados secundários fornecidos especialmente pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE); Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN), bem como algumas informações obtidas através de entrevistas e material estatístico cedidos por órgãos e instituições em escala local.

Para tanto, procurou-se fazer uma leitura e uma análise dos resultados apreendidos de forma cautelosa, os quais serão expostos a seguir acompanhados de algumas tabelas e ilustrações visando uma melhor compreensão dos mesmos.

3.1.1- Indicadores econômicos

Ao se considerar o indicador Produto Interno Bruto (PIB) para se avaliar o desempenho econômico, pode-se inferir que nos últimos anos, São Mateus tem apresentado um dos melhores indicadores em termos de crescimento econômico, consolidando-se como o maior PIB da Macrorregião Norte do Espírito Santo. No ranking estadual (Tabela 3), o PIB de São Mateus ocupa atualmente a 10ª colocação, posição esta que se manteve estável no período analisado (2002-2007), atingindo a marca de R\$1 087 615 no ano de 2006.

Em termos percentuais, a participação do município no PIB estadual foi de 2,17% em 2006, percentual este que apresentou um substancial aumento se comparado ao

ano anterior. Com relação ao PIB municipal *per capita*, os dados da tabela 3 revelam que houve uma evolução positiva, figurando entre um dos maiores do estado e o 4º maior da Macrorregião Norte do Espírito Santo.

Tabela 3– PIB e renda *per capita* de São Mateus-ES (2002-2007)

PIB Municipal	Ano					
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
PIB Municipal <i>per capita</i> (R\$1,00)	4 700	5 081	6 637	7 265	11 112	10 174
Participação no PIB estadual (%)	1,67	1,59	1,64	1,55	2,17	1,63
Posição no ranking estadual	10º	11º	10º	10º	10º	10º

Fonte: IJSN – Coordenação de Economia e Desenvolvimento/Núcleo de Contas Regionais
Organização: Soliane Bonomo, 2009.

Para que seja possível um melhor conhecimento do recorte espacial o qual é nosso objeto de estudo, faz-se necessário desagregar o PIB por setores de atividades, quais sejam, agropecuário, industrial e comercial e de serviços. Ao se fazer isso no período de 2002 a 2007 (Tabela 4), nota-se que o setor agropecuário é o que mais chama a atenção pelo fato de apresentar no ano de 2006 um aumento na participação percentual do PIB municipal.

Esse fato se deveu, de acordo com informações do Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN), à concentração do corte de eucalipto. De acordo com o IBGE, no ano de 2006 São Mateus foi o município brasileiro que teve o maior valor adicionado da agropecuária. Segundo a Pesquisa de Extrativa Vegetal e Silvicultura (PEVS 2006), com produção anual de 2,7 milhões de m³ de madeira, São Mateus foi destaque em florestas plantadas para fabricação de papel e celulose¹.

Apesar de em 2006 a maior parte do PIB do município advir da agropecuária, o valor expresso não é muito superior ao apresentado pelas atividades exercidas no setor de comércio e serviços, que representa um diferencial de apenas 3,19%.

No entanto, essa situação se inverte no ano de 2007 com a queda da participação da agropecuária no PIB municipal e o aumento do desempenho do setor de comércio e serviços, que participa com mais de 50% do PIB.

¹ Disponível em http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia_visualiza.php?id_noticia=1288&id_pagina

Já o setor industrial apresenta uma presença menos expressiva, mas de relativa importância na participação do PIB municipal. Desse modo, os setores primário e terciário apresentam uma forte dominância no PIB do município, uma situação típica de cidades que servem a um amplo espaço regional.

Tabela 4 – PIB Municipal São Mateus (ES) – Valor Agregado por Setores Econômicos (em %)

Setor Econômico	Ano					
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Agropecuária	25,00	25,82	29,09	27,44	45,76	34,32
Indústria	17,24	12,11	16,38	18,59	11,67	13,42
Comércio e Serviços	57,76	62,07	54,53	53,97	42,57	52,26

Fonte: IJSN

Organização: Soliane Bonomo, 2009

Pela tabela 5, pode-se visualizar melhor o diferencial entre os setores econômicos na participação do PIB de São Mateus que houve no período selecionado. Tendo por base o ano de 2007, os números revelam e confirmam o que foi dito anteriormente: os setores da agropecuária e o de comércio e de serviços estruturam a economia local, bem como as atividades industriais espelham certa debilidade. Nesse ano, a agropecuária e o setor de comércio e de serviços participaram, respectivamente, com 315 351 e 480 154 mil reais no PIB municipal, mostrando a dependência da economia do município com relação a essas atividades.

Tabela 5 – PIB Municipal São Mateus (ES) – Valor Agregado por Setores Econômicos (em R\$mil)

Ano	Setor Econômico				
	Agropecuária	Indústria/Construção	Comércio e Serviços		Total
			Adm. Pública	Demais atividades	
2002	102 577	70 740	86 465	150 563	410 345
2003	117 039	54 913	109 216	172 180	453 348
2004	177 919	100 192	125 912	207 565	611 589
2005	189 262	128 188	151 456	220 753	689 658
2006	497 682	126 894	175 453	287 585	1 087 615
2007	315 351	123 354	202 615	277 539	918 859

Fonte: IJSN

Organização: Soliane Bonomo, 2009

Vale ainda ressaltar o desempenho do PIB total do município no período de 2002 a 2006, que apresentou uma evolução bastante significativa, colocando São Mateus

num patamar elevado quanto ao seu desempenho econômico em escala regional e estadual. Isso pode ser observado melhor na tabela 6.

Tabela 6 – PIB dos municípios da Macrorregião Norte do Espírito Santo 2007 – Valor Bruto Adicionado (mil reais)

Município	Setor econômico						Total
	Agropecuária		Indústria		Serviços		
	R\$ mil	%	R\$ mil	%	R\$ mil	%	
Boa Esperança	64 768	5,5	15 238	3,2	56 542	5,2	136 548
Conceição da Barra	215 437	18,2	59 202	12,3	135 301	12,3	409 940
Jaguaré	158 084	13,4	211 931	44,1	98 159	9,0	468 174
Montanha	64 868	5,5	20 965	4,3	77 826	7,1	163 659
Mucurici	20 997	1,8	3 353	0,7	21 985	2,0	46 335
Pedro Canário	39 491	3,3	24 979	5,2	87 372	8,0	151 842
Pinheiros	288 105	24,3	15 710	3,3	113 507	10,4	417 322
Ponto Belo	15 057	1,3	5 326	1,1	22 697	2,0	43 080
São Mateus	315 351	26,7	123 354	25,7	480 154	44,0	918 859
Total	1 182 158	100,	480 058	100,	1 093 543	100,	2 755 759

Fonte: IJSN.

Organização: Soliane Bonomo, 2009.

Em linhas gerais, os dados da tabela 6 revelam que São Mateus configura-se como o município que apresenta o melhor desempenho econômico. Dentro da escala macrorregional, São Mateus é o município que apresenta o maior PIB referente à agropecuária, participando com R\$315 351,00, bem como o maior percentual no setor de serviços, perfazendo um total de 44%, o que corresponde a quase a metade do PIB total dos demais municípios da Macrorregião Norte. Porém, na indústria, São Mateus posiciona-se abaixo de Jaguaré, necessitando, assim, de maiores investimentos nessa área.

O comportamento econômico de São Mateus indicado pela predominância dos setores primário e terciário é resultante, no caso da agropecuária, pela tradicional vocação do município com relação a essa atividade, destacada pela diversidade de culturas permanentes e temporárias. A tabela 7 mostra os principais gêneros agrícolas produzidos em São Mateus e os seus respectivos destinos.

Tabela 7– Análise Econômica das principais atividades agropecuárias do Município de São Mateus (ES)

° Produtores	Principais Atividades Agropecuárias	Área (ha)		Produtividade (ha)		Comercialização
		Existente	Formação	Ud	Quant.	
1450	Café Conilon	13.800,0	290,0	sc	26,0	Intermediários locais e regionais/COOPBAC ²
600	Pimenta-do-reino	1.800,0	200,0	t	4	Intermediários locais e regionais/COOPBAC
50	Coco Anão	4.000,0	300,0	mil frutos	16,0	SP (CEAGESP), RJ (CEASA)
08	Mamão	500,0	50,0	t	45,0	SP (CEAGESP), Porto Alegre e Exportação
20	Macadâmia	770,0	154,0	t	2,0	Através da Coopmac (1)
15	Seringueira	891,0		t	1,9	Indústria do Estado da Bahia
400	Mandioca	1.000,0	300,0	t	16,0	70% farinha, São Mateus e região
10	Cacau	843,0		t	0,35	Intermediários e Licafé (Linhares)
350	Milho	300,0		t	2,0	Subsistência e intermediários locais e regionais
350	Feijão	200,0		t	1,2	Subsistência e intermediários locais e regionais
72	Maracujá	180,0	65,0	t	35,0	Ceasas – BH, SP e RJ
	Cana-de-açúcar	7.200,0		t	70,0	DISA, ALCON
20	Outras frutas tropicais (2)	100,0		t	10,0	Município, Região e CEASA
	Floresta plantada	39.363,0				Aracruz e Suzano
750	Bovinocultura-Pastagens	90.200,0				(3)
	Bovinocultura-Rebanho	92.000,0				(4)
	Atividade Pesqueira			t	2.000,0	

(1) Através da Coopmac (Cooperativa dos Produtores de Noz Macadâmia), exporta para o mercado americano (60%)

(2) Limão, goiaba, graviola, pinha, banana e abacaxi

(3) Leite-Camil, Limilk, Nestlé, Coopnorte, venda in natura no município

(4) Cria-Criadores da região; Carne-Frigoríficos São Mateus e no Estado

Fonte: INCAPER-ELDR São Mateus (2007)

Organização: Soliane Bonomo, 2009.

² Cooperativa dos Produtores Agropecuários da Bacia do Cricaré.

Com relação a alguns desses gêneros, São Mateus ocupa atualmente a seguinte posição em produção: 2ª do país em pimenta, 3ª do Estado em mamão, 2ª do Estado em cacau. Além disso, possui a maior área plantada do Estado de coco anão e a maior produção nacional de macadâmia. A maior parte da produção desse último produto é destinada ao mercado externo, principalmente para os Estados Unidos.

Merece, ainda, grande destaque a bovinocultura que ocupa a maior parte das terras exploradas em São Mateus, cujo rebanho é o quinto maior do Espírito Santo, estimado em 94 867 cabeças (IBGE, 2008). Essa atividade é uma das possibilidades de aproximação regional, visto que os maiores produtores estão geograficamente próximos.

Outra atividade importante está vinculada ao cultivo de cana-de-açúcar, cuja produção em 2008 foi de 475 490 toneladas, permitindo, assim, ocupar a 5ª colocação no estado. A cana-de-açúcar é cultivada por empresas como a DISA-Destilaria Itaúnas S/A e a ALCON-Companhia de Álcool Conceição da Barra e diversas propriedades agrícolas e sua produção destina-se principalmente à produção de açúcar e álcool.

Vale ainda ressaltar a cultura do eucalipto que ocupa cerca de 26% da área cultivável do município, cuja produção em 2008 o colocou como o terceiro maior produtor do estado, ficando atrás somente de Conceição da Barra e Aracruz, respectivamente. Veja no quadro a seguir.

Madeira em tora para papel e celulose	
Município	Quantidade produzida (m³)
Conceição da Barra	2 615 561
Aracruz	1 799 511
São Mateus	491 776
Linhares	241 012
Pinheiros	107 391
Domingos Martins	93 863
Jaguaré	55 272
Colatina	52 946
Vila Valério	42 227
Alto Rio Novo	38 403

QUADRO 15– MADEIRA EM TORA PARA PAPEL E CELULOSE:
DEZ MAIORES PRODUTORES DO ESPÍRITO SANTO (2008)

Fonte: IBGE, 2008

Organização: Soliane Bonomo, 2009

No caso do desenvolvimento do setor terciário, cabe ressaltar a ligação estreita desse setor ao próprio processo de urbanização verificado no Brasil nas últimas

décadas. Para Sposito e outros (2007, p.55), a concentração econômica no terciário, desde a década de 1980, promoveu a expansão territorial e a multiplicação das redes de estabelecimentos comerciais e de serviços de grande porte.

Considere-se como exemplo desse processo, a difusão das redes de múltiplas filiais de venda de eletrodomésticos e eletrônicos e de supermercados e hipermercados, que antes possuíam sua atuação restrita nas maiores cidades do país e que passaram a ampliar os seus serviços em cidades menores com capacidade de polarizar mercados consumidores regionais.

Nesse contexto, se insere o desenvolvimento do setor terciário de São Mateus, visto que o seu papel regional foi reforçado através da instalação de importantes estabelecimentos dedicados à comercialização de produtos eletrodomésticos e eletrônicos. Destacam-se em São Mateus: a rede Ponto Frio, cujo proprietário é o Grupo Pão de Açúcar, possui uma cadeia de lojas em dez estados brasileiros ; a Eletrocity, empresa fundada na cidade de Cariacica (ES), que atualmente possui 22 lojas, sendo 12 na Grande Vitória, 7 no interior do Espírito Santo e 3 no sul da Bahia; a Ricardo Eletro, rede de lojas mineira que possui 260 filiais em 9 estados brasileiros; a Sipolatti, rede capixaba que possui mais de 20 lojas em todo o Estado e se destaca no ramo varejista de móveis, eletrodomésticos, eletroeletrônicos, informática e celular.

Quanto à presença de supermercados e hipermercados, destacamos o Extrabom, cuja rede de supermercados é composta por 23 lojas distribuídas por todo o Estado, o Supermercado Casagrande e o Supermercado Rondelli, além de outros supermercados de menor porte.

A presença de um setor comercial mais diversificado e dinâmico e de um número considerável de supermercados colocados à disposição dos consumidores estimulou os moradores de cidades menores adjacentes e de áreas rurais a se deslocarem para realizar o consumo, levando ao município a ser considerado um foco do comércio varejista num alcance espacial considerável.

Ao mesmo tempo, é possível observar em São Mateus a presença do circuito inferior da economia urbana, através do aumento de pequenos comércios, cujo destaque é

o Shopping Popular que comercializa produtos com um preço mais acessível à população com menor poder aquisitivo.

Em função desse novo dinamismo comercial, o setor bancário também se reestruturou através da abertura de unidades, sendo instalado por último, em 2008, uma agência do Banco Itaú. Além dessa instituição financeira, o município conta com os serviços dos bancos Banestes, do Brasil, Bradesco, HSBC, Caixa Econômica Federal e Sicoob.

Em relação aos municípios de seu entorno imediato, São Mateus destaca-se pela concentração da oferta de serviços financeiros. O quadro a seguir mostra que a cidade apresenta o maior número das agências bancárias entre os municípios que constituem a Macrorregião Norte do Espírito Santo.

Município	Número de agências
Conceição da Barra	4
Jaguare	2
Montanha	4
Mucurici	1
Pedro Canário	3
Pinheiros	2
Ponto Belo	1
São Mateus	6

QUADRO 16: AGÊNCIAS BANCÁRIAS POR MUNICÍPIO DA MACRORREGIÃO NORTE DO ESPÍRITO SANTO (2009)

Fonte: IBGE, 2009.

Elaboração: Soliane Bonomo, 2009.

A maioria das instituições bancárias localiza-se na área central da cidade, destacando a importância do centro no espaço intraurbano e a centralização no mesmo das atividades comerciais e financeiras.

Vale ainda salientar o papel desempenhado nos últimos anos pelas empresas prestadoras de serviços associadas à atividade petrolífera, que têm uma importante participação no setor terciário e no montante final do PIB municipal de São Mateus. Atualmente, são aproximadamente 36 empresas que prestam serviços à Petrobras (Petróleo Brasileiro S/A) no norte do Espírito Santo, distribuídas em variados ramos de atuação. Algumas dessas empresas que realizam parte do processo produtivo da Petrobrás são multinacionais e a atuação delas colabora para que a escala local

esteja articulada com a escala internacional, colocando São Mateus numa posição de polo suprarregional.

3.1.2- Dinâmica populacional

Um olhar retrospectivo para os últimos anos aponta a continuidade do dinamismo demográfico do município apresentado nas décadas anteriores, cuja população se apresentava entre uma das dez maiores do Estado. A tabela 8 mostra que, no ano de 2000, São Mateus possuía a 8ª maior população do Estado. No entanto, através da contagem populacional realizada em 2007, São Mateus perdeu essa posição para a cidade de Guarapari, ocupando, assim, a 9ª colocação.

Vale ressaltar que, dos dez municípios mais populosos do Estado, cinco estão inseridos na Região Metropolitana de Vitória, a saber: Vila Velha, Cariacica, Serra, Vitória e Guarapari. Esse fato corrobora o dinamismo demográfico de São Mateus, uma vez que esse município, situado no norte do Estado, tem apresentado um crescimento populacional positivo nos últimos anos.

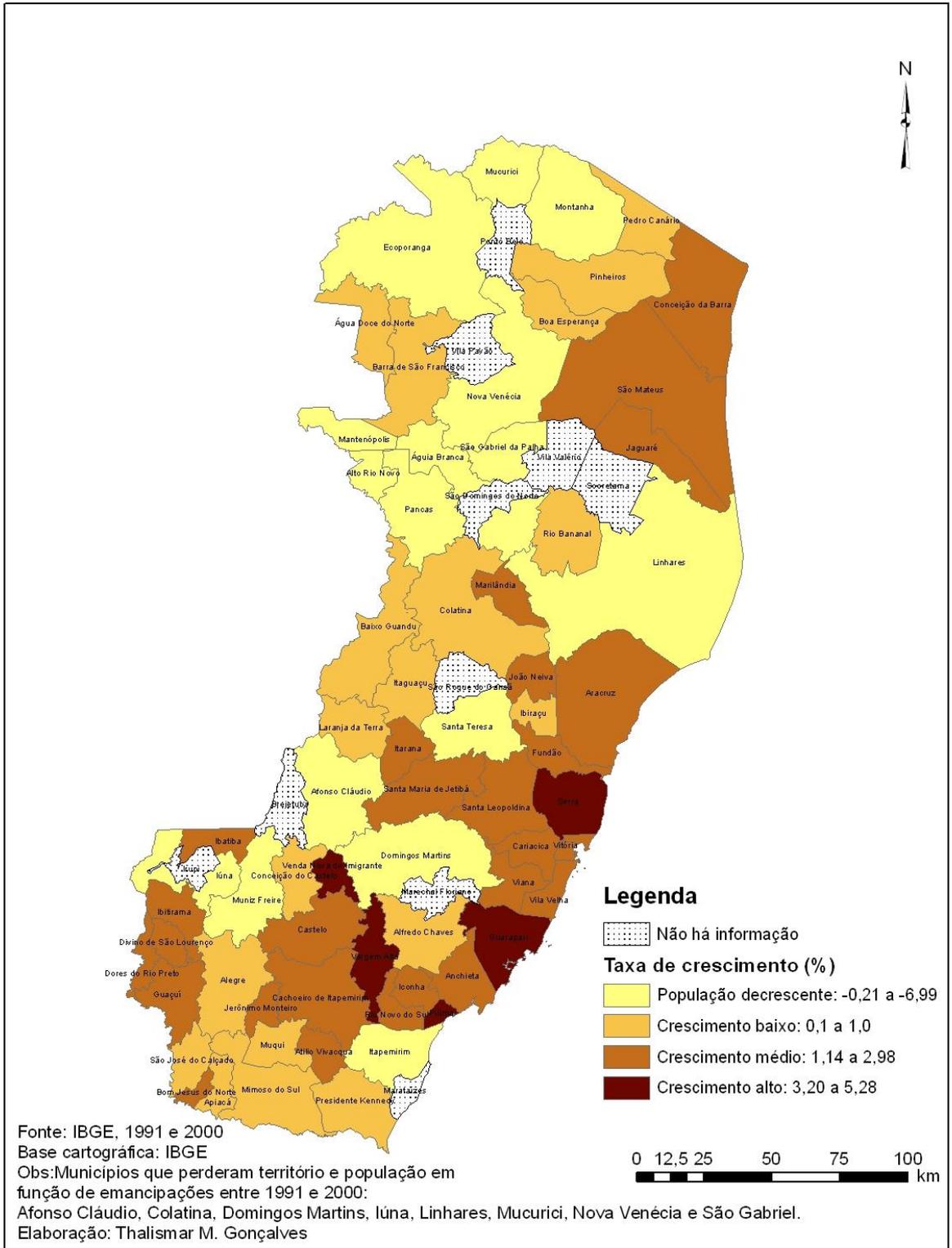
Tabela 8- Crescimento populacional (%) dos municípios mais populosos do ES (2000-2007)

Município	Censo 2000	Crescimento (%) 00/07	Contagem 2007
Espírito Santo	3 097 232	1,2	3 351 669
Vila Velha	345 965	2,1	398 068
Cariacica	324 285	1,4	356 536
Serra	321 181	2,8	385 370
Vitória	292 304	1,1	314 042
Cachoeiro de Itapemirim	174 879	1,7	195 288
Colatina	112 711	- 0,8	106 637
Linhares	112 617	1,5	124 564
São Mateus	90 460	1,0	96 390
Guarapari	88 400	1,6	98 073
Aracruz	64 637	1,9	73 358

Fonte: IBGE

Organização: Soliane Bonomo, 2009

A expectativa é que a população mateense aumente consideravelmente, visto que a estimativa para 2009 foi de 101 613 mil habitantes. A esse respeito, pode-se ainda tecer alguns comentários com base no mapa 16.



MAPA 16 – TAXA DE CRESCIMENTO POPULACIONAL DOS MUNICÍPIOS DO ESPÍRITO SANTO (1991-2000)

Com base nas populações dos anos de 1991 e 2000, o mapa 16 revela que São Mateus apresentou um crescimento populacional médio, apresentando um percentual situado na faixa de 1,14 a 2,98%.

Tal dinamismo denota a importância deste município como polo de atração, em virtude da expectativa de empregos nas empresas instaladas no município e da oferta de bens e serviços, em especial os relacionados aos de ensino.

Em face do que foi examinado, parece não haver dúvidas sobre a importância da cidade de São Mateus como centro de atração de migrantes no período em análise e como o seu crescimento populacional foi afetado pela chegada desse contingente de pessoas.

Os dados da tabela 9 comprovam esse fato, uma vez que, no ano de 2000, aproximadamente 42% das pessoas que constituíam a população mateense não eram naturais do município. Esse percentual corresponde a 38 567 mil habitantes e desse total 19 339 mil habitantes são originários de municípios do próprio Estado, enquanto que 19 228 mil habitantes são procedentes de outros Estados e países estrangeiros.

Tabela 9: Estoque de imigrantes, por origem, de São Mateus (ES)

Municípios do Espírito Santo		Outros Estados e Países Estrangeiros		Total	
1991	2000	1991	2000	1991	2000
14 704	19 339	15 585	19 228	30 289	38 567

Fonte: IJSN

Organização: Soliane Bonomo, 2009.

Observa-se também que no período compreendido entre os anos de 1991 e 2000, o estoque de imigrantes apresentou um considerável acréscimo em razão, possivelmente, dos fatores já explicitados, através da chegada de 8 278 pessoas advindas de migrações inter e intra-estaduais.

Correspondem a essas entradas pessoas provenientes de diversos estados, sendo que vieram em maior número (Gráfico 5) de Minas Gerais (7 827 pessoas), Bahia (7 041 pessoas) e Rio de Janeiro (1 794 pessoas). As pessoas que vieram de Minas Gerais e da Bahia representam a maior parte da população não-natural do município com relação a outras Unidades da Federação. É interessante observar que neste mesmo período o Espírito Santo revelou um fluxo de entradas bem superior ao de

saídas, sendo também de Minas Gerais, Bahia e Rio de Janeiro que mais deslocaram pessoas para o Estado.

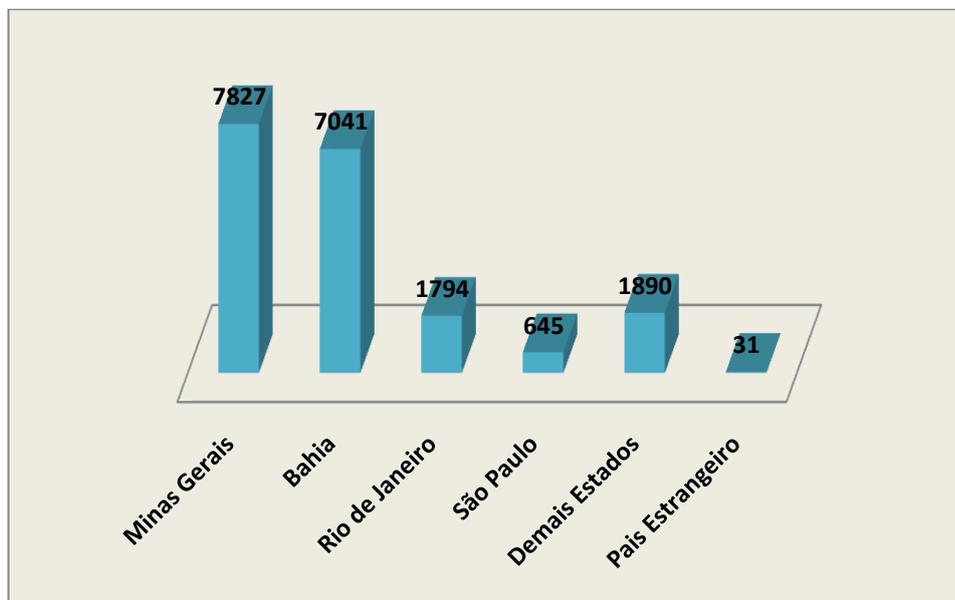


GRÁFICO 5- ESTOQUE DE IMIGRANTES EXTERNOS, POR LOCAL DE NASCIMENTO, DE SÃO MATEUS (ES) NO ANO DE 2000

Fonte: IJSN

Organização: Soliane Bonomo, 2009.

Apesar de forma menos expressiva, cumpre ainda destacar como fonte de emigração o estado de São Paulo que também apresentou uma significativa participação na população total do município. É importante ressaltar que São Mateus foi absorvedora de um movimento migratório de médio alcance, visto que atraiu a maior parte de migrantes oriundos de estados do Sudeste, região na qual esta cidade está situada.

Assim, acredita-se que parte significativa do dinamismo demográfico apresentado pelo município de São Mateus se deve à contribuição dada pelos saldos migratórios a esse crescimento. No entanto, ainda é objeto de pesquisa a forma pela qual esses imigrantes foram absorvidos no mercado de trabalho urbano do município no período mais recente. Porém, as verificações preliminares da integração destes no mercado de trabalho apontam para o aumento da prestação de serviços nos últimos anos, que promoveu uma demanda de mão de obra, em muitas situações, qualificada.

Os dados do gráfico 6 revelam esse comportamento das atividades de prestação de serviços. Observa-se que a maior parte da população ocupada de São Mateus está concentrada nesse setor, perfazendo um total de 36,4%. Sendo a população ocupada constituída de 36 614 pessoas, esse percentual corresponde a aproximadamente 13 327 pessoas, que estão distribuídas em vários tipos de atividades, destacando-se os ligados à construção (2 404 pessoas), educação (1 973 pessoas), saúde e serviços sociais (1 064 pessoas), dentre outros.



GRÁFICO 6 - DISTRIBUIÇÃO SETORIAL DA POPULAÇÃO OCUPADA EM SÃO MATEUS (ES) - 2000

Fonte: IJSN

Organização: Soliane Bonomo, 2009.

Em segundo lugar, sobressaem as atividades agropecuárias, com 29,8 %, o que significa 10 910 pessoas da população ocupada do município. Esses dados demonstram que o índice de pessoas integradas às atividades agropecuárias é bastante elevado, apontando a importância deste setor para a economia local.

Em relação aos setores da indústria e do comércio e reparação, é possível verificar, no período selecionado, uma grande aproximação e semelhança no comportamento das taxas referentes à população ocupada.

Como já mencionado, a principal conclusão que os dados acima nos permitem fazer relaciona-se com a predominância da distribuição da população ocupada nos

setores de prestação de serviços e agropecuário, respectivamente. Quanto ao primeiro setor citado, convém destacar o grande número de empresas subsidiárias da Petrobras, que prestam serviços básicos como de limpeza, de alimentação e de transporte.

Comparando os dados da distribuição setorial da população ocupada no ano de 2000 com as informações da tabela 4 referentes ao PIB Municipal de São Mateus no ano de 2002, conclui-se que em ambos indicadores, as atividades comerciais e serviços, agropecuárias e industriais apresentam, nessa ordem, maior participação percentual do PIB Municipal e maior concentração da população ocupada de São Mateus.

No tocante à faixa de rendimento mensal de todos os trabalhos do total da população ocupada, aproximadamente 10 933 mil pessoas recebem entre 1 a 2 salários mínimos. Assim, essa faixa de rendimento é a que mais absorve mão de obra, representando 29,9% do total da população ocupada.

Por fim, no que se refere ao IDH-M (Índice de Desenvolvimento Humano Municipal), as informações disponíveis na tabela 10 mostram os indicadores dos municípios da Macrorregião Norte do Espírito Santo referenciados no ano de 2000, possibilitando a comparação e a verificação da posição de São Mateus em escala regional.

No que se refere à composição da renda, São Mateus apresenta percentual maior que os dos demais municípios e o rendimento *per capita* do município apresentado em 2000 era no valor de 229,859 reais mensais.

Tabela 10- Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M) da Macrorregião Norte do Espírito Santo no ano de 2000

Município	IDHM	IDHM-Renda	IDHM-Longevidade	IDHM-Educação
São Mateus	0,730	0,680	0,666	0,843
Montanha	0,717	0,663	0,692	0,796
Pinheiros	0,709	0,621	0,705	0,801
Ponto Belo	0,696	0,604	0,692	0,791
Jaguaré	0,691	0,644	0,635	0,793
Conceição da Barra	0,688	0,617	0,638	0,810
Mucurici	0,679	0,570	0,692	0,776
Pedro Canário	0,673	0,598	0,635	0,787
Espírito Santo	0,765	0,719	0,721	0,855

Fonte: PNUD

Organização: Soliane Bonomo, 2009.

Comparando-se com os demais municípios, os indicadores referentes ao maior acesso e permanência na escola apresentam-se em situações satisfatórias, se revelando como o mais alto da macrorregião Norte do Espírito Santo. No entanto, a expectativa de vida mostra-se inferior a maioria das apresentadas pelos demais municípios, correspondendo também a uma das mais baixas do Estado.

De maneira geral, em suas três dimensões, os índices revelam situações melhores em São Mateus do que nos demais municípios em análise. Entretanto, esse comportamento se apresenta diferente em relação aos percentuais apresentados pelo Estado do Espírito Santo, que se mostram superiores aos de São Mateus. Da mesma forma, a tabela 11 revela que São Mateus apresenta percentuais inferiores aos apresentados pelas capitais dos estados da região Sudeste.

Tabela 11- Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M) das capitais do Sudeste no ano de 2000

Município	IDHM	IDHM-Renda	IDHM-Longevidade	IDHM-Educação
Belo Horizonte	0,839	0,828	0,759	0,929
Rio de Janeiro	0,842	0,840	0,754	0,933
São Paulo	0,841	0,843	0,761	0,919
Vitória	0,856	0,858	0,762	0,948
São Mateus	0,730	0,680	0,666	0,843

Fonte: PNUD

Organização: Soliane Bonomo, 2009.

3.2- São Mateus rumo à categoria de cidade regional: ou, pode-se dizer, Cidade Média?

Segundo o Plano de Desenvolvimento Espírito Santo 2025, que visa o alcance de um padrão elevado de desenvolvimento para a sociedade capixaba, o elevado dinamismo econômico não se concentrará somente na metrópole, mas será difundido por todo o estado. Assim, sem pretensão de detalhar a análise desse plano, o mesmo foi consultado apenas para obter informações a respeito do tipo de abordagem dada para São Mateus.

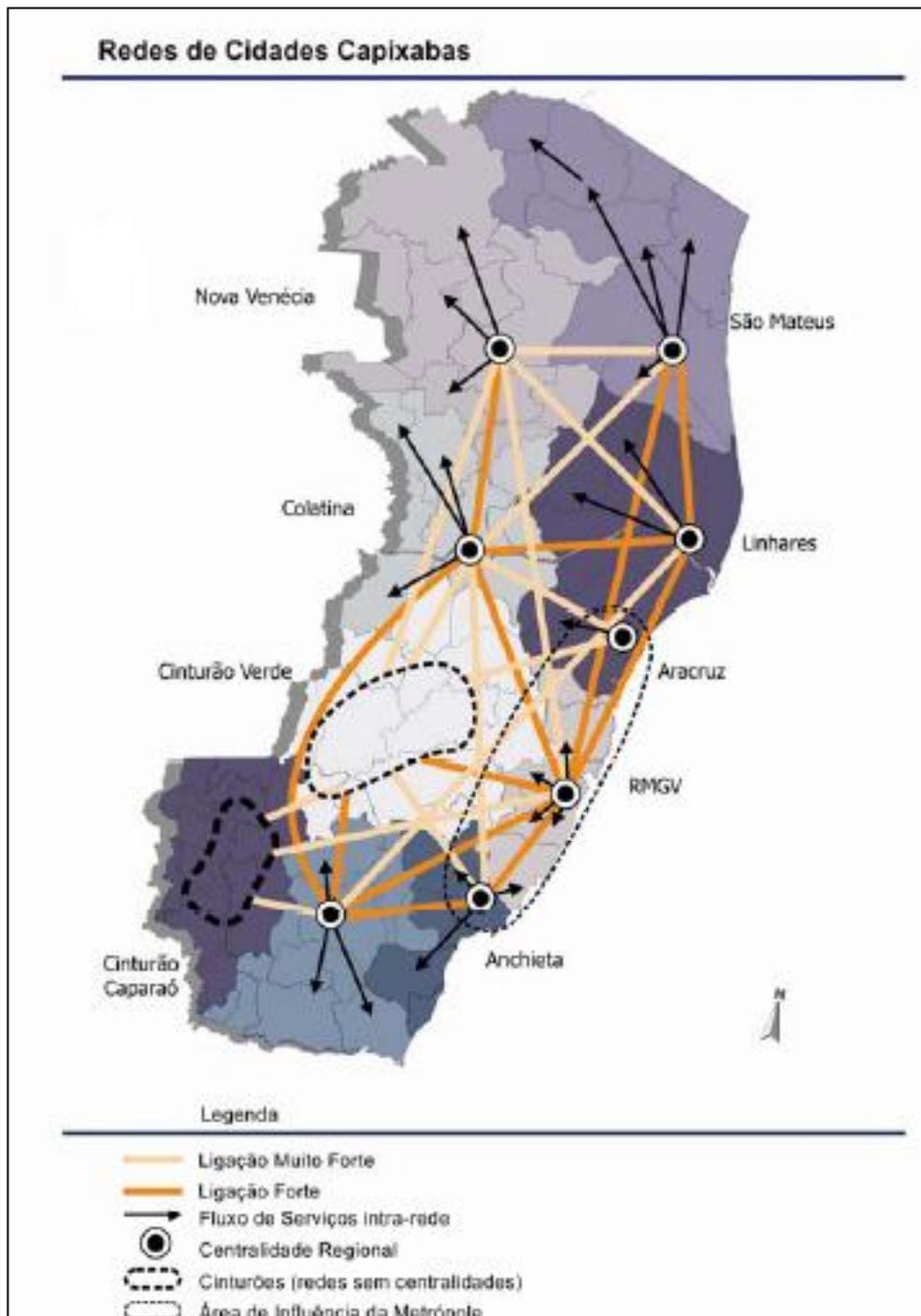
O objetivo desse plano é fortalecer a dinâmica do interior, apoiando-se nas vocações e especializações regionais através de iniciativas integradas que envolvam os mais distintos atores sociais, econômicos e políticos, de forma que haja uma minimização da tendência de concentração da riqueza e das oportunidades no litoral, principalmente, na Região Metropolitana da Grande Vitória.

Um dos principais vetores da interiorização do desenvolvimento consiste em fortalecer os arranjos e cadeias produtivos de alta importância no interior, com destaque para os setores de mármore e granito, confecções e vestuário, florestal-moveleiro, fruticultura, metal-mecânico, café, turismo e pecuária leiteira.

Essa estratégia de interiorização, se consolidar, poderá propiciar a atração de investimentos privados para o interior do estado, com foco nas suas principais vocações e potencialidades. Assim, a expectativa é de que a maioria da população capixaba viverá nas cidades, as quais estarão articuladas em redes e apresentando um crescimento ordenado.

De acordo com esse plano, as principais cidades do Espírito Santo – Cachoeiro de Itapemirim, Colatina, Linhares, São Mateus, Nova Venécia – e as cidades com alto crescimento esperado – Aracruz e Anchieta – e seus respectivos entornos regionais, assim como os mais importantes municípios do Caparaó e da Região Serrana, se constituirão em uma rede integrada de equipamentos e de serviços de alta qualidade e complexidade nas áreas da educação, saúde, formação profissional, finanças, logística e cultura. Dessa forma, possibilitarão a expansão do acesso a esses serviços em todas as áreas do território.

Nessa perspectiva, a cidade de São Mateus poderá se constituir em uma centralidade regional mais fortalecida e consolidada, cuja configuração de sua rede, como das demais cidades capixabas, foi desenhada como referência básica de planejamento visando alocação de investimentos públicos e privados. Veja a seguir.



MAPA 17- REDE DE CIDADES CAPIXABAS
 Fonte: Plano de Desenvolvimento ES 2025

Diante da proposta do Grupo de Projetos *Desenvolvimento da Rede de Cidades*, a cidade de São Mateus apresenta-se como uma Centralidade Regional e compõe um dos projetos estruturantes denominado *Rede de Cidades São Mateus*, cuja finalidade é fortalecer a centralidade regional de São Mateus e promover o desenvolvimento dos municípios de sua área de influência, quais sejam: Conceição da Barra, Jaguaré, Pinheiros, Montanha e Mucurici. Ainda nessa conjectura, São

Mateus mantém ligação muito forte com a Rede de Cidades Linhares e a RMGV e, com menor intensidade, ou seja, ligação forte, com a Rede de Cidades Nova Venécia e Rede de Cidades Colatina.

Para atingir as metas propostas, a execução do Projeto *Rede de Cidades São Mateus* terá como linhas de ação norteadoras: preservação do patrimônio histórico, cultural e arquitetônico; reversão da ocupação irregular de áreas de risco; ampliação da oferta de habitação para populações de baixa renda; ampliação da capacidade de atendimento e da oferta de serviços especializados; formação de mão-de-obra qualificada para atuação na cadeia do petróleo e do gás e de turismo; melhoria das condições logísticas de escoamento da produção e ligações regionais; aumento da capacidade de transmissão de energia elétrica para Conceição da Barra; ampliação e integração da rede de fibra ótica na região; melhoria da infraestrutura turística; conservação e manejo da bacia de São Mateus; implementação de alternativas tecnológicas para mitigação do déficit hídrico da região.

Assim, se constituindo em uma centralidade cuja capacidade de polarização seja fortalecida por meio da prestação de serviços que atendam à sua própria demanda e aquela oriunda dos seus municípios de entorno, São Mateus poderá ser uma referência positiva estadual em várias áreas, com destaque para a educação, saúde e dinamismo econômico.

Contudo, nesse momento, é válido ressaltar que o que foi apresentado até agora baseado no Plano de Desenvolvimento ES 2025 não representa uma situação hipotética e, sim, uma possibilidade de desenvolvimento econômico do Espírito Santo nos próximos anos. No tocante a São Mateus, os resultados de estudos recentes e os indicadores abordados anteriormente confirmam a tendência de essa cidade consolidar-se como uma centralidade regional, visto que o seu crescimento urbano é aparentemente compatível com a situação exposta no Plano de Desenvolvimento ES 2025.

Como já mencionado, os setores da educação e saúde imprimem um relevante dinamismo na economia mateense. Se atualmente esses setores representam uns dos principais vetores responsáveis pelo dinamismo do município, com os investimentos previstos pelo Plano de Desenvolvimento ES 2025 a propensão é de

que realmente São Mateus se fortaleça, consolidando-se como uma referência regional.

Como o IFDM (Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal) considera as áreas Emprego e Renda, Educação e Saúde como sendo as principais para o desenvolvimento humano, faz-se necessário mostrar algumas características que possibilitam visualizar melhor o desenvolvimento humano, econômico e social de São Mateus. Na tabela a seguir, pode-se realizar um exame do IFDM relativo aos dados oficiais de 2007 referentes às principais centralidades urbanas do Espírito Santo.

Tabela 12- ÍNDICE FIRJAN DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL (2007)

Município	IFDM	Emprego e Renda	Educação	Saúde	Ranking Nacional	Ranking Estadual
Aracruz	0,8338	0,7979	0,8189	0,8847	58º	2º
Cach.de Itapemirim	0,7318	0,6360	0,8074	0,7521	283º	17º
Cariacica	0,7764	0,7999	0,6973	0,8321	454º	9º
Colatina	0,7587	0,7072	0,8195	0,7494	437º	12º
Guarapari	0,7424	0,6080	0,7099	0,9093	277º	15º
Linhares	0,7923	0,7315	0,8156	0,8298	399º	5º
São Mateus	0,7890	0,7357	0,7722	0,8589	272º	6º
Serra	0,8133	0,8709	0,7196	0,8495	160º	3º
Vila Velha	0,8002	0,8036	0,7381	0,8589	234º	4º
Vitória	0,8669	0,9062	0,8084	0,8860	48º	1º
Espírito Santo	0,7499	0,6604	0,7552	0,8281	7º	
Brasil	0,7478	0,7520	0,7083	0,7830		

Fonte: FIRJAN 2007

Organização: Soliane Bonomo, 2009.

Através da leitura dos dados supracitados, percebem-se alguns fatos bastante significativos. Dessa forma, ao se fazer uma análise com relação ao índice final – IFDM – e às áreas de desenvolvimento Emprego e Renda e Educação, São Mateus apresentou um nível de desenvolvimento moderado³. Já com relação à saúde, a cidade exibiu um nível de desenvolvimento mais alto.

Segundo IFDM 2007, São Mateus registrou crescimento na Educação de + 2,9% em relação ao índice anterior, alterando-se de 0,7507 em 2006 para 0,7722 em 2007. Porém, apresentou uma pequena queda na esfera Saúde (- 0,3%) e uma redução mais acentuada na área Emprego e Renda (- 3,1%).

³ Os municípios com IFDM entre 0 e 0,4 são considerados de baixo estágio de desenvolvimento; entre 0,4 e 0,6, de desenvolvimento regular; entre 0,6 e 0,8, de desenvolvimento moderado; e entre 0,8 e 1,0, de alto desenvolvimento.

Em todas as três áreas consideradas imprescindíveis para o desenvolvimento humano, a cidade de São Mateus apresentou o mesmo nível de desenvolvimento do estado, ou seja, moderado para as áreas Emprego e Renda e Educação e alto para a área Saúde, ocupando a 6ª posição no ranking estadual.

Cabe, ainda, uma última observação a se fazer. Das áreas consideradas, São Mateus está acima da média estadual em Emprego e Renda (0,7357), Educação (0,7722) e Saúde (0,8589). Da mesma forma, São Mateus está acima da média nacional em Educação e Saúde, porém, abaixo em Emprego e Renda.

Ademais, vale ainda ressaltar duas ações recentes por parte do Estado e da iniciativa privada que poderão contribuir para o desenvolvimento econômico de São Mateus. Em primeiro lugar, destaca-se a construção de um equipamento de grande importância para produtores e consumidores da região, a Ceasa Norte (Centrais de Abastecimento do Espírito Santo). Atualmente, a Ceasa Norte já está com 65% das obras concluídas e quando entrar em funcionamento vai descentralizar os serviços, beneficiando a rede varejista aos principais mercados do Norte do Espírito Santo, Leste de Minas Gerais e Sul da Bahia.⁴

Dessa forma, além de constituir-se numa unidade indispensável para o abastecimento e a comercialização de hortigranjeiros do Espírito Santo, a Ceasa Norte vai possibilitar novos caminhos para São Mateus e toda a região⁵. Além disso, com a previsão de conclusão da obra até fim de 2010, a Ceasa Norte contribuirá para a ampliação das relações espaciais de São Mateus com vários municípios mineiros e baianos.

A segunda ação diz respeito ao convênio assinado entre o município de São Mateus e a Suppin (Superintendência dos Projetos de Polarização Industrial) para a implantação de um polo empresarial numa área⁶ situada à margem da BR-101 Norte, a aproximadamente cinco quilômetros da sede do município. Essa área terá a

⁴ Comentário feito pelo atual Secretário Estadual da Agricultura Enio Bergoli, disponível em www.ceasa.es.gov.br em 08.01.2010

⁵ Comentário feito por Ricardo Santos, Secretário Estadual de Agricultura, em seu discurso na solenidade de assinatura da ordem de serviço do Entrepasto de São Mateus. Disponível em www.folhaacademica.com.br em 15.05.2009

⁶ Essa área possui uma dimensão de 560 mil m² e corresponde a um antigo consórcio das empresas de reflorestamento Fibria e Suzano, que doaram o terreno para a construção do Polo Industrial.

capacidade de abrigar entre 150 e 190 empresas referentes às áreas de metalmecânica, serviços industriais, componentes da cadeia produtiva do petróleo e gás, e da indústria de celulose⁷ e beneficiamento de produtos agrícolas.

A implantação desse polo contribuirá para o fortalecimento econômico de São Mateus, possibilitando a localização e a integração de empresas de importantes cadeias produtivas da região, propiciando a geração de emprego e renda. Dessa forma, para atender a demanda das empresas do polo industrial, é imprescindível uma mão de obra qualificada, cuja capacitação profissional tem se tornado viável em virtude da existência de uma estrutura educacional.

A análise retrospectiva e o panorama atual norteiam a evolução futura de São Mateus, que através da redefinição de seus papéis e da especialização cada vez maior de suas funções tende a se fortalecer e se consolidar como uma Cidade Regional.

Nessas condições, parece lícito afirmar que a importante função de intermediação exercida dentro de sua rede urbana, tendo de um lado as pequenas cidades e de outro o grande centro, Vitória, aponta para uma tendência de São Mateus a continuar se firmando como importante centro regional, constituindo-se, de fato, em uma cidade média. Sposito (2007, p.234) comenta que papéis regionais sempre estiveram associados às cidades médias, às vezes denominadas cidades regionais. Pensada dessa forma, ela ainda complementa:

Cada cidade média associava-se à área ou à região que comandava, o que pressupunha relações diretas com um número de cidades pequenas e o desempenho de funções de intermediação destas com a cidade maior de que eram todas tributárias, tanto a cidade média como as pequenas (SPOSITO, 2007, p.234).

No entanto, como mencionado anteriormente, as interações espaciais de São Mateus vão além do seu espaço rural e regional, uma vez que suas relações com as cidades maiores de sua rede e com as principais metrópoles do Brasil,

⁷ A Fibria pretende futuramente incentivar a transferência de suas empresas terceirizadas para o Polo Industrial, para que fiquem mais próximas do escritório florestal, compondo um centro de empreendedores do município.

principalmente, com as que a articulam com a escala internacional, se ampliaram consideravelmente.

Nesse sentido, levando-se em consideração que a expressão cidade regional é comumente utilizada como sinônimo de cidade média, pode-se dizer que num futuro bem próximo, é provável que a cidade de São Mateus se consolide como uma cidade média.

Todavia, vale fazer menção a respeito do grande destaque que São Mateus passou a assumir na estrutura urbana regional nos últimos anos, fator esse que parece ser uma boa razão para afirmar que ela já atingiu tal *status*, mesmo atualmente ocupando a posição de centro sub-regional. Tal afirmação baseia-se em estudos urbanos realizados recentemente na Amazônia, em que as cidades médias cumprem o papel de centros sub-regionais.

As cidades médias são aquelas que assumem um determinado papel na estrutura urbana regional como centro sub-regional, não sendo simplesmente centros locais, mas que são capazes de polarizar um número significativo de centros menores e articular relações de toda ordem como anteparo e suporte às metrópoles regionais, não compondo junto com estas uma unidade funcional contínua e/ou contígua (TRINDADE JR.;PEREIRA, 2007, p.314).

A importância de algumas cidades da Amazônia como centros urbanos sub-regionais, como, por exemplo, Marabá (PA), Santarém (PA), Castanhal (PA) e Imperatriz (MA), as elevam à condição de cidade média. Todas essas cidades são de porte médio, mas não apresentam, apesar do relevante desempenho apresentado na rede urbana regional, os altos contingentes populacionais apresentados pelas cidades médias do Centro-Sul do país.

Entretanto, existem cidades na Amazônia, que, mesmo não apresentando o porte médio, assumem o papel de centros sub-regionais, alcançando, assim, o *status* de cidade média. Tais cidades constituem-se em importantes nós de distribuição de bens e serviços e, como exemplo cita-se as seguintes cidades:

Ji-Paraná (RO), com 90 983 mil habitantes, Santana (AP), com 70 512 mil habitantes, Bacabal (MA), com 71 357 mil habitantes, Açailândia (MA), com 64 128 mil habitantes, Gurupi (TO), com 63 459 mil habitantes, Santa Inês (MA), com 62 877 mil habitantes e Vilhena (RO), com 50 504 mil habitantes (TRINDADE JR.&PEREIRA,2007, p.319).

Para o caso de São Mateus, pode-se dizer que ela é uma cidade de porte médio, visto que a contagem feita pelo IBGE em 2007 indicou uma população de 96 390 mil habitantes, bem como em 2009 estimou-se uma população de 101 613 mil habitantes. A inserção de São Mateus nesta categoria baseou-se em Sposito (2001, p.612) ao afirmar que no Brasil o que se denomina como “cidades de porte médio” são aquelas que têm entre 100 mil e 500 mil habitantes.

No entanto, vale destacar que esse aspecto demográfico por si só não determina o caráter médio da cidade de São Mateus. Obviamente, ele não deve ser negligenciado e pode ser tomado como uma primeira aproximação para definir a sua hierarquia, que, juntamente com a investigação de outros elementos, propiciará avaliar a magnitude e variedade dos papéis desempenhados por São Mateus no conjunto da rede urbana capixaba, de forma a identificá-la como uma cidade média.

Por outro lado, os resultados de estudos recentes induzem a busca de reflexões ao se tentar classificar São Mateus nessa categoria. É o caso da pesquisa realizada pelo IPEA (2002) intitulada *Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil* que identifica apenas os municípios de Cachoeiro de Itapemirim, Colatina e Linhares como os principais centros urbanos do Espírito Santo⁸.

Deve-se levar em consideração que, apesar desse estudo ter sido publicado em 2002, a classificação desses centros foi feita no ano de 1996, o que indica que é bem provável que em mais de uma década São Mateus apresentou melhores indicadores sociais e econômicos que possibilitasse a sua elevação hierárquica. Para ilustrar tal fato, deve-se lembrar que na versão do REGIC publicado no ano de 2000, a cidade de São Mateus aparece com um nível de centralidade médio.

Porém, no estudo realizado por Castello Branco (2006, p.258), verificou-se através dos resultados obtidos a ausência de cidades médias no Espírito Santo, que segundo essa autora, isso indica a estrutura primaz na rede estadual. Já em outro estudo, Castello Branco (2007, p.101) identifica como cidades médias no Espírito Santo as cidades de Colatina e Cachoeiro de Itapemirim.

⁸ São identificados também os municípios de Cariacica, Serra, Viana, Vila Velha e Vitória, que constituem a Região Metropolitana da Grande Vitória.

Assim, a breve abordagem sobre o relevante papel que as cidades amazônicas têm enquanto centros urbanos sub-regionais e como essa posição as identificam como uma cidade média, visou estabelecer uma analogia com São Mateus, uma vez que atualmente essa cidade corresponde a um dos principais centros sub-regionais do Espírito Santo, categoria esta similar as das cidades da Amazônia.

Desse modo, do ponto de vista do espaço regional amazônico, os centros urbanos sub-regionais da Amazônia mencionados foram classificados como cidades médias. Nessa ótica, do ponto de vista do espaço regional capixaba, parece viável pensar São Mateus enquanto cidade média.

Porém, mais do que pensá-la como tal, convém enfatizar a necessidade de maiores investigações para compreender melhor a sua relevância e significado, pois, mesmo que seja prematuro afirmar que na atualidade já desempenha o papel de cidade média, as tendências apontadas neste trabalho indicam que São Mateus pode assumir essa condição brevemente, haja vista a sua maneira de inserção e de articulação no espaço intra-regional.

Para finalizar, importa ressaltar que São Mateus apresenta particularidades que depende da realidade regional na qual está inserida e, por isso, ela deve ser pensada na sua relação com o seu território e a sua região. Destacam-se, ainda, as variadas funções que São Mateus exerce enquanto centro sub-regional e como fortaleceu a sua centralidade recentemente, de forma a permanecer como a principal cidade da Macrorregião Norte do Espírito Santo.

Trata-se, portanto, de uma cidade que vem sendo *lócus* de grandes investimentos na região e o principal nó da rede urbana do Norte Capixaba. Sendo assim, é fundamental acompanhar as transformações na dinâmica interna e verificar como isso irá repercutir no espaço urbano da cidade.

Considerações finais

A partir de uma abordagem histórica acerca da centralidade de São Mateus, constatou-se que a cidade, desde a sua gênese até os dias atuais, sempre apresentou atributos de ordem econômica suficientemente representativos para atrair investimentos em distintos segmentos e manter constantes interações espaciais.

Da cidade local à cidade sub-regional, São Mateus passou por diferentes processos que imprimiram dinamismo à sua economia, que produziram reflexos na sociedade, através dos quais resultaram na produção do espaço urbano da cidade.

Esses diferentes processos adquiriram consistência por meio das distintas interações espaciais que São Mateus manteve ao longo de sua história, as quais se constituíram mediante a atuação de diferentes agentes sociais, políticos e econômicos. Assim, no decorrer da construção da cidade, a centralidade urbana de São Mateus apresentou conteúdos diferentes e na sua trajetória foi assumindo novas formas.

De início, a economia mateense baseou-se na produção de farinha de mandioca, de cana-de-açúcar, de café e na exploração madeireira, que propiciou intensas relações espaciais e incrementou a tradicional navegação flúvio-marinha, transformando o Porto de São Mateus em um dos mais importantes e movimentados do Brasil no final do século XIX e primeira metade do século XX. Dessa forma, a intensa atividade comercial realizada via Porto ampliou as interações entre São Mateus com outros estados. Assim, esse período assinalou a formação da centralidade de São Mateus.

Porém, a partir dos anos de 1970 a economia da cidade assume um novo dinamismo resultante dos investimentos industriais destinados à exploração da atividade petrolífera, à introdução da monocultura canavieira e ao reflorestamento. A entrada desses novos agentes econômicos induziu a ampliação e modernização da infraestrutura e equipamentos, impulsionou a economia local e contribuiu para a

expansão urbana. Assim, São Mateus tornou-se, mais uma vez, um centro de atração populacional e a sua centralidade adquire um novo conteúdo, apresentando-se fortalecida.

No entanto, a partir dos anos 2000 São Mateus amplia seus papéis e expande sua área de influência para além dos limites regionais. Observa-se que as funções de intermediação que a cidade passa a desempenhar estão vinculadas com o aumento da oferta de comércio e serviços, em especial os relacionados com os ensinos técnico e universitário e saúde, constituindo-se em um importante nó da rede urbana capixaba. O panorama atual e as perspectivas de polarização regional corroboram a sua capacidade de atrair pessoas de diversas localidades e de diferentes distâncias.

Com os investimentos previstos na área da saúde, é possível antever a consolidação de São Mateus como um polo regional de saúde, ampliando a sua área de influência e oferecendo uma infraestrutura para atender a empresas e pessoas interessadas pela cidade.

Além disso, com os investimentos na área do petróleo e da construção civil, a cidade está criando um verdadeiro polo de educação, com escolas técnicas, universidade e faculdades, para garantir a qualificação de mão de obra necessária a esses segmentos.

O destaque no setor educacional diz respeito à atuação do CEUNES, que, por meio da ampliação da oferta de seus cursos, tem imprimido uma nova realidade na cidade. Notam-se eventos outrora inexistentes, como os *trotés*, e novas formas de moradia, como as repúblicas, que têm dado uma visão de “modernidade” à sociedade mateense.

Isso pode ser relacionado às migrações recentes, em especial as ocorridas nos últimos cinco anos, que reforçaram a tendência de crescente interesse do comércio e do mercado imobiliário urbano em São Mateus. Atualmente, percebe-se que o comércio local se expandiu em virtude do aumento da demanda de produtos e, conseqüentemente, ampliou os deslocamentos de pessoas dos municípios adjacentes.

Além disso, em virtude do crescimento da demanda habitacional, principalmente por parte dos estudantes do CEUNES, observa-se cada vez mais os moradores

mateenses investindo em prédios com quitinetes e apartamentos e a grande procura pelos mesmos tem provocado o aumento do aluguel dos imóveis.

Por outro lado, o mercado imobiliário encontra-se em expansão em face dos grandes investimentos aplicados em diferentes empreendimentos. Grande parte desses empreendimentos consiste na construção de edifícios residenciais e condomínios fechados e localizam-se nas áreas mais valorizadas da cidade.

Alguns desses empreendimentos estão em fase de finalização e visam atender especialmente a um perfil de comprador com atuação na área médica, empresarial e fazendeiros. No entanto, outros empreendimentos estão sendo lançados para atender a população com renda na faixa entre três e dez salários mínimos. Assim, existem empreendimentos já edificadas e outros a serem construídos para atender a diferentes faixas de população.

O crescimento do mercado imobiliário em São Mateus tem propiciado o crescimento da indústria da construção civil, que por sua vez tem demandado mais mão de obra e imprimido reflexos na procura por qualificação profissional. Assim, a tendência é de que a vasta área de atuação dos técnicos em edificações promova uma maior procura por qualificação, requerendo mais investimentos na educação.

Desse modo, com base nessas observações preliminares, faz-se necessário aprofundar mais os estudos e realizar pesquisas mais específicas a fim de avaliar a dinâmica comercial e imobiliária na atualidade e como ela tem impactado na sociedade mateense. Em parte, considera-se que esses segmentos são, ao mesmo tempo, causa e efeito da redefinição da centralidade de São Mateus.

Diante desses fatos, surge a preocupação com a forma como irá se processar o crescimento urbano de São Mateus. E mais ainda: em que medida o poder público municipal vai acompanhar esse crescimento.

Essa preocupação reside no fato de que os espaços residenciais promovidos atualmente pelo setor privado em São Mateus expressa certa segregação sócio-espacial, uma vez que os empreendimentos imobiliários destinados às pessoas de melhor poder aquisitivo se concentram nas áreas mais valorizadas e estratégicas, enquanto os loteamentos para a classe de menor renda localizam-se nas áreas mais

afastadas da cidade, apresentando em alguns deles insuficiência de infraestrutura, equipamentos e serviços.

Diante desse contexto, a cidade configura-se com espaços diferenciados e organizados de acordo com os agentes econômicos hegemônicos, contribuindo para o aprofundamento das desigualdades sociais. Tais diferenças geram na sociedade urbana mateense uma divisão entre aqueles que têm condições de ter acesso permanentemente aos bens e serviços ofertados e aqueles que, possuindo as mesmas necessidades, não possuem condições financeiras para satisfazê-las. Nesse sentido, essas disparidades representam a causa e o efeito do surgimento, da manutenção ou da intensificação de dois circuitos econômicos: o circuito superior e o circuito inferior.

Outra preocupação é que algumas cidades intermediárias brasileiras têm reproduzido os mesmos problemas urbanos das grandes cidades, a saber: carência de infraestrutura, ocupação em área irregular, favelização, aumento da especulação imobiliária, congestionamento na área central. Atualmente, o centro de São Mateus encontra-se saturado em função da centralização do comércio, gerando dificuldades para transitar com veículo, bem como congestionamento devido à baixa oferta de vagas de estacionamento e ao aumento da frota de veículos.

Apesar de São Mateus apresentar, com menor intensidade que os grandes centros urbanos, alguns desses problemas, ela ocupa uma relevante posição no território capixaba, pois atualmente vem se destacando dentre os municípios que apresentam os maiores índices de desenvolvimento econômico do Estado. Considerada o principal centro urbano da Macrorregião Norte, ela atualmente assume o papel de cidade sub-regional, mantendo constantes relações espaciais e ampliando a cada dia a sua área de influência.

Assim, de acordo com a sua forma de inserção e articulação no espaço regional capixaba, alguns indicadores apresentados neste trabalho apontam evidências de São Mateus ser dotada de atributos que lhe permite assumir a condição de cidade média. As razões observadas para a cidade assumir essa condição são as seguintes:

- a) Possui relevante papel na oferta e distribuição de bens e serviços para sua população e para as cidades sobre as quais exerce influência;
- b) Mantém interações espaciais constantes com aglomerados urbanos de hierarquia inferior e superior, que algumas vezes extrapolam os limites regionais;
- c) Por não encontrar-se inserida na Região Metropolitana da Grande Vitória e estar a certa distância da capital, desempenha uma dinâmica econômica, política e cultural relativamente autônoma;
- d) Possui capacidade de absorver e fixar fluxos migratórios da área rural, dos municípios adjacentes e do restante do Estado, bem como de outras Unidades da Federação, por meio da oferta de trabalho e possibilidades de estudo;
- e) Possui uma localização geográfica estratégica- às margens da BR-101, que facilita a circulação de pessoas, de informações e de mercadorias e dotada de um litoral propício a novos investimentos;
- f) Sedia órgãos da administração pública local, estadual e nacional;
- g) Apresenta potencialidade de recursos naturais existentes no seu entorno, como a presença de petróleo e gás natural e a infraestrutura necessária à distribuição dos mesmos, como o Terminal Norte Capixaba e a proximidade do gasoduto (GASENE);
- h) Existência de indicadores de amenidades urbanas, destacando-se o balneário de Guriri, que no verão movimentava o turismo e caracteriza a centralidade sazonal da cidade;
- i) Apresenta uma qualidade de vida ambiental melhor que a apresentada pelas grandes cidades.

Nota-se que alguns atributos que se aplicam a algumas cidades médias brasileiras são inexistentes em São Mateus, como *shopping centers*, aeroporto em operação, terminal rodoviário, distritos industriais, dentre outros. No entanto, esse fato não a impossibilita de assumir a condição de cidade média, pois as razões apontadas anteriormente e as perspectivas de ascensão hierárquica futura, visto que constitui-se em uma cidade atrativa para atividades econômicas e novos investimentos, como

a implantação da CEASA Norte e a possibilidade de instalação de Polo Industrial, nos remete vislumbrar o seu gradual fortalecimento.

Consiste, assim, em uma cidade dotada de um nível de centralidade com intensidade suficiente para ser considerada um polo centralizador e constituir-se em um ponto importante de oferta de uma variedade de bens e serviços à sua área de influência, tornando-se, assim, um relevante nó da rede urbana capixaba.

Desse modo, enquanto polo regional de serviços, São Mateus constitui-se em uma cidade de porte médio, que desempenha papéis de cidade média na rede urbana, ou seja, polariza um espaço na Macrorregião Norte Capixaba. Assim, a cidade sobressai na sua região pelo adensamento comercial e de serviços distintos em comparação a outros centros urbanos.

Além de exercer o papel de polo regional de serviços, São Mateus pode ser classificada enquanto polo suprarregional, pois exerce papéis na rede urbana que extrapolam a região na qual está inserida. Levando em consideração os serviços de saúde e de educação, sua área de influência vai além dos limites da Macrorregião Norte do Espírito Santo, atingindo outras macrorregiões do estado, o sul da Bahia e municípios mineiros, em especial do Vale do Rio Doce e da região limítrofe do Norte Capixaba.

Além de São Mateus exercer esses papéis clássicos de cidade média, a cidade também desempenha um importante papel na oferta de parte das demandas das atividades produtivas que existem na sua área de influência, as quais se caracterizam pelos interesses e comandos oriundos de outras escalas devido a presença de empresas com atuação global, como a Petrobras e a Aracruz Celulose, hoje denominada Fibria.

Nesse sentido, leva-se em consideração a manifestação de horizontalidades pelo fato da cidade manter fortes relações com o seu entorno regional no que tange à oferta de serviços e ao comércio, bem como observa-se algumas verticalidades manifestadas, por exemplo, através de parte do processo produtivo feito pela Petrobras que é terceirizado para outras empresas nacionais e multinacionais. Na verdade, a Petrobras possui um papel relevante enquanto agente promotor de várias horizontalidades e verticalidades.

Assim sendo, pode-se concluir que a construção e a difusão de algumas horizontalidades e verticalidades têm propiciado o aumento da articulação da escala local com a internacional. Isso reforça o papel regional de São Mateus associado aos interesses e comandos oriundos de outras escalas. Nessa ótica, levando em consideração as suas singularidades apresentadas, é possível reconhecer a consolidação e classificação de São Mateus como cidade média.

Essa constatação é de suma importância, principalmente para refletir na maneira de ocorrência da expansão urbana de São Mateus nas últimas décadas, pois fica claro o vínculo de capitais nacionais e multinacionais com capitais locais e regionais que possibilitaram o estabelecimento de relações.

Por isso, a investigação da rede e da hierarquia urbanas é condição indispensável para o estabelecimento de uma política de desenvolvimento regional e para conduzir de forma mais satisfatória o processo de organização espacial. Nesse sentido, as reflexões presentes nesta dissertação representam contribuições fundamentais para subsidiar o estabelecimento de metas de políticas públicas municipais. Por isso, elas não se esgotam por aqui, pelo contrário, esse estudo dá margens a novas pesquisas que se justificam pelas lacunas e questionamentos surgidos ao longo da investigação.

Esse trabalho representa uma primeira aproximação para se identificar e compreender as mudanças em curso na cidade de São Mateus e é um convite à renovação de empenhos no sentido de tornar mais profundas as reflexões referentes aos aspectos relacionados às suas articulações com o espaço regional, nacional e global. É um convite também para a realização de estudos que visem apreender os impactos dessas transformações sobre a configuração territorial de São Mateus e as tendências de sua relevância na rede urbana capixaba.

Referências bibliográficas

ABREU, M.A. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPP. 2008.

AGUIAR, M. **Brincantes&Quilombolas**. São Mateus-ES: Memorial Editora e Livraria. 2005.

AMORIM FILHO, O.B. Origens, evolução e perspectiva dos estudos sobre as cidades médias. In: Sposito,M.E.B. (Org.). **Cidades Médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

AMORIM FILHO, O.B.; RIGOTTI, J.I.R. Os Limiares Demográficos na Caracterização das Cidades Médias. In: Encontro da Associação Brasileira de Estudos Populacionais, 13., 2002, Ouro Preto.

AMORIM FILHO, O.B.; RIGOTTI, J.I.R.; CAMPOS, J. **Os níveis hierárquicos das cidades médias de Minas Gerais**. R. RA'E GA, Curitiba, n. 13, p. 7-18, 2007. Editora UFPR.

AMORIM FILHO, O.B.& SENA FILHO, N. **A morfologia das cidades médias**. Goiânia: Editora Vieira. 2005.

AMORIM FILHO, O.B.& SERRA, R.V. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. In: Andrade,T.A.&Serra,R.V. (Org.). **Cidades Médias Brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.

ARROYO, M.M. Dinâmica territorial, circulação e cidades médias. In: Sposito,E.S;Sposito,M.E.B;Sobarzo,O. **Cidades Médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006.

BORGO,I.; ROSA, L.B.R.A.;PACHECO, R. **Norte do ES: Ciclo Madeireiro e Povoamento**. Vitória: Edufes, 1996.

CASTELLO BRANCO, M.L. Algumas considerações sobre a identificação de cidades médias. In: Sposito, M.E.B. (Org.). **Cidades Médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

_____. Cidades médias no Brasil. In: Sposito, E.S.; Sposito, M.E.B.; Sobarzo, O. **Cidades Médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006.

CORRÊA, R.L. **A Rede Urbana**. São Paulo: Ática, 1989.

_____. Construindo o conceito de cidade média. In: Sposito, M.E.B. (Org.). **Cidades Médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

_____. **Estudos sobre a Rede Urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

_____. **Trajetórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.

COSTA, E.M. Cidades Médias: contributos para a sua definição. **Finisterra**, XXXVII, 74, P. 101-128. 2002.

CUNHA, C.H.R. **Bacias do Espírito Santo e Mucuri: Histórico e Perspectivas Exploratórias**. 1996. Disponível no Setor de Comunicações da Petrobrás em São Mateus (ES).

DALCOMUNI, S.M. **A implantação da Aracruz Celulose no ES: principais interesses em jogo**. 1990. 258 f. Dissertação (Mestrado em Economia) - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Agrícola, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1990.

EGLER, W.A. A zona pioneira ao Norte do rio Doce. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, ano XIII, nº 2, abril/junho 1951.

_____. **Subsídios à caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: configuração e dinâmica da rede urbana**. Petrópolis, 2001. Disponível em: <<http://www.laget.igeo.ufrj.br/egler/pdf/Redeur.pdf>> Acesso em: 24 outubro 2009.

Escola CEDTEC investe na qualidade da educação e lança novos cursos. 29/04/2009. Disponível em: <www.folhaacademica.com.br> Acesso em: 15 janeiro 2010.

FERREIRA, S.R.B. **Da fartura à escassez: a agroindústria de celulose e o fim dos territórios comunais no extremo norte do ES.** 2002. 168 f. Dissertação (Mestrado em Geografia)- Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

IBGE. **Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas (1972).** Rio de Janeiro, 1972

IBGE. **Regiões de Influência das Cidades (1987),** Rio de Janeiro, 1987.

IBGE. **Regiões de Influência das Cidades (1993).** Rio de Janeiro, 2000.

IBGE. **Regiões de Influência das Cidades (2007).** Rio de Janeiro, 2008.

IBGE/IPEA/UNICAMP. **Série Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil: Redes Urbanas Regionais:Sudeste.** Brasília, 2002.

IJSN. **Estudos populacionais para as cidades, vilas e povoados do Espírito Santo, 1985/2010.** Vitória, 1985.

MARICATO, E. **Habitação e cidade.** São Paulo: Saraiva. 1997.

_____. Urbanismo na periferia do mundo globalizado: metrópoles brasileiras. **São Paulo em Perspectiva**, p. 21-33. 2000.

MEDEIROS, R. Caminhão e trem: golpe fatal na peroba-do-campo. **Revista Século Diário**, Vitória, 1999. Disponível em: <<http://seculodiario.com.br>> Acesso em 10 novembro 2009.

_____.Ciclo da peroba inicia o desbravamento do Norte. **Revista Século Diário**, Vitória, 1999. Disponível em: <<http://seculodiario.com.br>> Acesso em 10 novembro 2009.

_____.Ciclo do jacarandá enriquece madeireiros. **Revista Século Diário**, Vitória, 1999. Disponível em: <<http://seculodiario.com.br>> Acesso em 10 novembro 2009.

NAGAR, Carlos. **O Estado do Espírito Santo e a imigração italiana.** Vitória: Coleção Canaã, 1895.

NARDOTO, E. & LIMA, H. **História de São Mateus**. São Mateus-ES: Editora Atlântica Ltda. 2001.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO ESPÍRITO SANTO 2025, Vitória. Disponível em: <www.espiritosanto2025.com.br> Acesso em: 10 novembro 2009.

PONTES, B.M.S. As cidades médias brasileiras: os desafios e a complexidade do seu papel na organização do espaço regional (década de 1970). In: Sposito, M.E.B. (Org.). **Urbanização e Cidades: perspectivas geográficas**. Presidente Prudente (SP): Unesp, 2001.

POTENCIALIDADES. **A Gazeta**, Vitória, n. 4, ano 4, 2009.

Quarenta anos de perfuração do primeiro poço de petróleo no Espírito Santo. **Jornal Petróleo no Espírito Santo**, p. 08, out. 1999.

RAMIRES, J.C.L. Cidades Médias e serviços de saúde: algumas reflexões sobre os fixos e os fluxos. In: Sposito, M.E.B. (Org.). **Cidades Médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

REIS FILHO, N.G. **Evolução urbana do Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo. 1968.

SANTOS, M. **O espaço dividido**. Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. Rio de Janeiro: Edusp, 1979.

São Mateus, mercado imobiliário em expansão. **Tribuna do Cricaré**, São Mateus, p. 3, 19 set. 2009.

SERRA, G. **Urbanização e centralismo autoritário**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1991.

SILVA, J. **A saúde em São Mateus**. 2010. Entrevista concedida a Soliane Bonomo, São Mateus, 27 jan. 2010.

SPOSITO, M.E.B. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: Sposito, M.E.B. (Org.). **Cidades Médias: espaços em transição**. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2007.

_____. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: Sposito, M.E.B. (Org.). **Urbanização e Cidades: perspectivas geográficas**. Presidente Prudente (SP): Unesp, 2001.

_____. A gestão do território e as diferentes e as diferentes escalas da centralidade urbana. **Revista TERRITÓRIO**. Ano III, n 4, 1998, p. 27-37

SPOSITO, M.E.B.;ELIAS,D.;SOARES,B.;MAIA,D.;TORRES,E. O estudo das cidades médias brasileiras. In: Sposito,M.E.B. (Org.). **Cidades Médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

STEINBERGER,M.&BRUNA,G.C. Cidades Médias: elos do urbano-regional e do público-privado. In: Andrade,T.A.&Serra,R.V. (Org.). **Cidades Médias Brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.

TRINDADE JR.&PEREIRA. Reestruturação da rede urbana e importância das cidades médias na Amazônia Oriental. In: Sposito,M.E.B. (Org.). **Cidades Médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.