

CONSTRUÇÃO DE UMA NOVA CARIACICA (ES) E A LÓGICA DO EXTRATIVISMO URBANO

Isabela Teodoro Pinheiro ¹

Clara Luiza Miranda ²

RESUMO

O artigo compreende uma reestruturação urbana em curso, no entorno da Rodovia Leste Oeste que liga os municípios de Cariacica e de Vila Velha situado na Região Metropolitana da Grande Vitória, no estado do Espírito Santo. A rodovia foi proposta para estabelecer um novo eixo de desenvolvimento socioeconômico e metropolitano. Seu início foi em 2007 e sua finalização em 2018. A realidade pesquisada compreende as interações socioambientais entre a rodovia, o loteamento privado Parque Leste Oeste, o Hospital Central de Cariacica e um bairro periférico, Jardim Campo Grande. Na reestruturação urbana dessa área operam, simultaneamente, a reprodução social, o setor imobiliário e o setor capital produtivo (indústria e logística). Para compreendê-la, foi elaborado um estudo sobre sua evolução urbana desde o período colonial (Século XVI) ao período da produção flexível dos anos 2000 ao presente, observando as rupturas, mudanças e continuidades. A abordagem contempla conceitos da teoria crítica como: reestruturação urbana, escalonamento, reescalonamento e extrativismo urbano. Conforme a análise em andamento, constata-se que a reestruturação urbana em curso, de padrão díspar em relação à configuração socioambiental precária e periurbana preexistente, realiza a apropriação privada de bens públicos e comuns, afins ao emprego de técnicas do extrativismo urbano.

Palavras-chave: Reestruturação Urbana; Extrativismo Urbano; Cariacica; Rodovia Leste Oeste

ABSTRACT

This paper comprises an ongoing urban restructuring around the Rodovia Leste Oeste, which connects the municipalities of Cariacica and Vila Velha, located in the Metropolitan Region of Vitória, Espírito Santo. The highway was conceived to establish a new axis of socioeconomic and metropolitan development, from its announcement in 2007 until its completion in 2018. The context researched encompasses the socio-environmental interactions between the highway, the private subdivision Parque Leste Oeste, the Cariacica Central Hospital, and the peripheral neighborhood Jardim Campo Grande. Within the urban restructuring of this area simultaneously operate: the social reproduction, the real estate sector and the productive-capital sector (industry and logistics). To understand the mentioned urban restructuring process, this study analyzed its urban evolution from the colonial period (16th century), going through the period of flexible production in the 2000s to the present, observing its ruptures, changes and continuities. The approach includes concepts from critical theory such as urban restructuring and urban extractivism. According to the current analysis, it appears that the ongoing urban restructuring — with a different pattern in relation to the preexisting precarious and periurban socio-environmental configuration — carries out the private appropriation of public and common goods, related to the use of techniques from urban extractivism.

Keywords: Urban Restructuring, Urban Extractivism, Cariacica, Rodovia Leste Oeste.

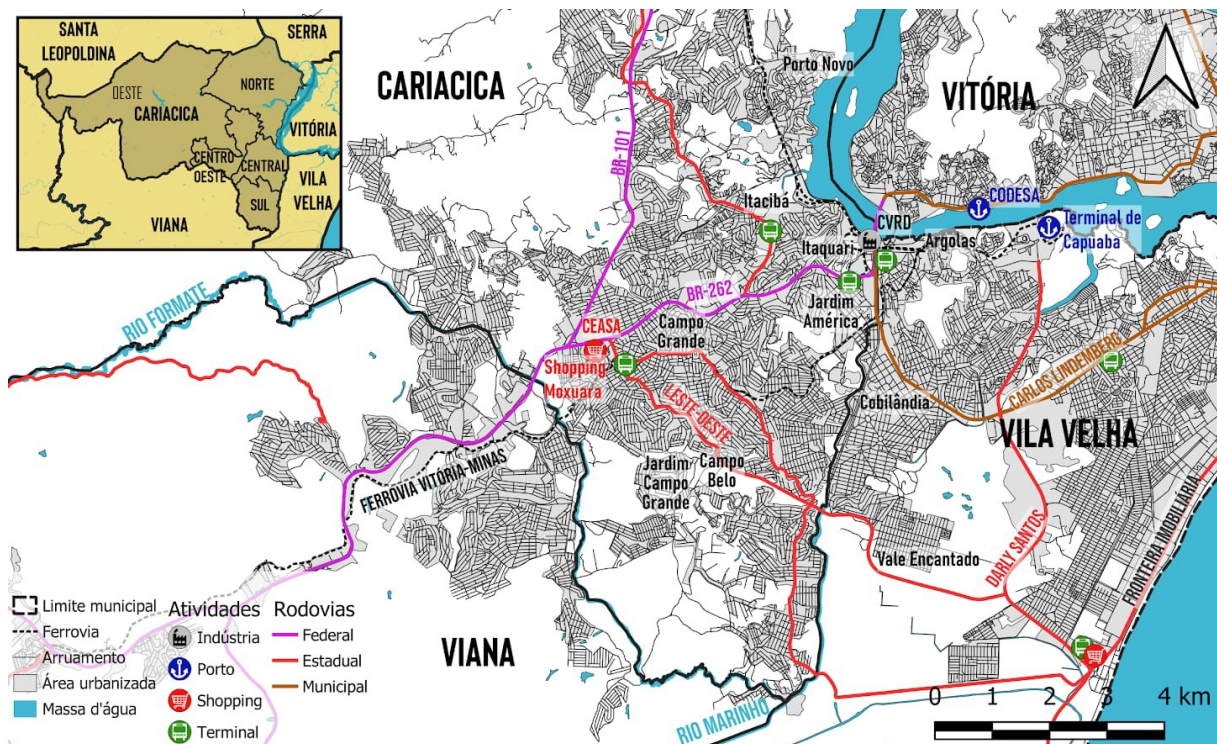
¹ Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFES - ES, Bolsista Capes, teodoropinheiroisabela@gmail.com

² Coautora e Professora orientadora: Doutora, PUC - SP, claravix50@gmail.com

O artigo visa compreender a reestruturação urbana promovida no entorno da Rodovia Leste Oeste (Rodovia ES – 471), no município de Cariacica, situado na Região Metropolitana da Grande Vitória – RMGV, no estado do Espírito Santo. A rodovia foi anunciada em 1993, iniciada em 2007, paralisada em 2014, retomada em 2015 e inaugurada em 2018. Desde então, o local passa por um “choque de urbanização”, termo de Lees; Shin e López-Morales (2016), constituído por intervenções de médio e alto padrão sobre terra periurbana de baixo custo, contígua a bairros autoconstruídos, sem infraestrutura, como o bairro Jardim Campo Grande. Trata-se de um contexto com histórico de urbanização irregular, iniciada, paulatinamente, nos anos de 1980, mas que havia ficado à margem de intervenções formais agenciadas pelo Estado até os anos 2000.

O trajeto de 9 km da rodovia liga os municípios de Cariacica e Vila Velha, aproximando seus polos logísticos rodoferroviários, portuários e retroportuários. Com efeito, a rodovia foi proposta como o novo eixo de desenvolvimento econômico-social metropolitano, conecta a BR 262, em Cariacica, à Rodovia Darly Santos, em Vila Velha, nas adjacências das instalações retroportuária e equipamentos urbanos relevantes (Ver figura 1).

Figura 1 - Área urbana de Cariacica (centro e sul / Rodovia Leste Oeste) e adjacências, infraestruturas e bairros



Fonte: Massa d'água: GEOBASES e IEMA/2012-2015; Área urbanizada e ferrovias: IJSN/2010; Rodovias: IJSN/2012; Arruamento: IJSN/2013; Limites municipais: IDAF/2010. Por Vitor Toledo Nascimento, 2023



O processo de planejamento da rodovia Leste Oeste reuniu, concomitantemente, interesses do estado; dos dois municípios envolvidos; da Companhia Docas do Espírito Santo – Codesa –, à época um porto público, instalado em Vila Velha às margens da Baía de Vitória; dos portos secos de Cariacica (região norte), situados na Rodovia do Contorno (BR 101); de sindicatos ligados aos portuários e de agentes imobiliários. Neste contexto, enuncia-se uma “Nova Cariacica”, pois se espera uma alavancagem no desenvolvimento do município, reforçando a sua posição como polo logístico (sedia portos secos) e a sua aproximação da fronteira imobiliária da orla de Vila Velha, a mais dinâmica da RMGV.

O Loteamento Misto Leste Oeste materializa-se como um vetor de reestruturação urbana por sua distinção em relação ao entorno preexistente, autoconstruído e caracterizado pela inadequação urbana. O loteamento situa-se às margens da rodovia, no bairro Campo Belo, é também denominado Parque Leste Oeste, foi executado e é gerenciado pela empresa especializada em loteamentos empresariais para a indústria: “VTO Polos Empresariais”. Nas adjacências, às margens da rodovia, situa-se o Hospital Central de Cariacica (em construção mediante parceria público privada) que será um dos maiores do estado. Esses empreendimentos implicam o incremento no valor da terra, suscitado pela mudança no ambiente construído. Importa, então, compreender as implicações dos processos de reestruturação urbana para os processos de desenvolvimento local e da cidade.

O bairro Jardim Campo Grande é vizinho ao complexo urbano de Campo Belo e adjacente à Rodovia Leste Oeste. Espera-se que passe por um processo de valorização da terra. Trata-se de um bairro periférico, de baixa densidade, apresentando inadequação urbana, com muitos terrenos baldios vazios, casas inacabadas e sem cercamento. Infere-se que a população residente de baixa renda está vulnerável, pois, no processo de reestruturação urbana, em torno da rodovia, existe suporte numa aliança local entre Estado (município) e mercado que favorece a autonomia das decisões deste sobre o uso do solo, a canalização de recursos públicos para setores privados em detrimento das garantias do aparato legislativo urbano brasileiro ao acesso universal à terra urbanizada e à gestão democrática da cidade.

O interesse teórico nessa reestruturação urbana remete à constituição de uma fronteira econômica onde operam, simultaneamente, o circuito da reprodução social, a dimensão da vida social e das necessidades cotidianas, os interesses do setor imobiliário, e o circuito produtivo industrial e da logística. Essa conjunção de fatores, por vezes conflitivos, suscita a consideração de processos de estruturação *multiescalar* tendo em conta os níveis: local, regional, nacional e global (em suas interações), sobretudo, devido à relação da rodovia com a região retroportuária

a produção flexível globalizada, aqui compreendida como a disseminação dos processos industriais pelas infraestruturas de transporte e logística.

Na realidade pesquisada: a interseção entre Jardim Campo Grande, Campo Belo e Rodovia Leste Oeste, os ambientes rurais, periurbanos e suburbanos periféricos têm sido assimilados e reconfigurados aos moldes do “extrativismo urbano”, conforme designação de Arboleda (2020), processo a ser explicado no referencial teórico, principalmente pelo contraste da reestruturação urbana de Campo Belo, que visa à constituição de uma frente de alta rentabilidade, enquanto Cariacica apresenta 61% dos domicílios localizados em aglomerados subnormais (IBGE, 2020). É a pior situação do Brasil em relação às cidades médias. De acordo com o IJSN (2021), a estimativa populacional de Cariacica era de 383.917³ habitantes, sendo 25,6% de pobres e 18,6% de extremamente pobres. É a pior situação da RMGV.

METODOLOGIA

Trata-se de uma pesquisa guiada pelo contexto (LUCAS, 2016) que enfatiza a realidade pesquisada. Para isso, foi elaborado um estudo sobre a evolução urbana da área pesquisada, com base em dados dos governos e de instituições de pesquisa, acervo de jornais e revisão bibliográfica; trabalho de campo; análise de mapas e fotografias. Em seguida, foi realizada uma periodização da situação da região onde o recorte espacial está inserido, compreendendo relações escalares e interescares, analisando mudanças, permanências e rupturas referentes à forma-função-estrutura, o papel de agentes nas permanências e transformações. Finalmente, a análise socioespacial foi realizada com base em conceitos da teoria crítica, sendo os principais: a reestruturação urbana e o extrativismo urbano.

REFERENCIAL TEÓRICO

Nesta seção, propõe-se verificar a coerência do emprego dos termos reestruturação urbana e extrativismo urbano (ARBOLEDA, 2020) para caracterizar o impacto da inserção da Rodovia Leste Oeste no município de Cariacica. Esses procedimentos visam: compreender os processos de transformação urbana percebidas na realidade pesquisada; descrever as suas implicações socioespaciais.

Luquez (2016) adverte que o uso do termo reestruturação urbana exige ponderação e consistência contextual. Ela verifica a contribuição do conceito de reestruturação para a

³ No Censo de 2022, a população apurada em Cariacica (ES), na verdade, foi de 353.510 pessoas, o que representou um aumento de 1,37% comparado com o Censo de 2010.

compreensão da produção do espaço, ainda aponta que o conceito sempre aparece seguido de diferentes adjetivações: urbana, produtiva, urbano-industrial, metropolitana etc. Seja ele empregado ou compreendido, grosso modo, como “novos usos” ou “refuncionalização” (LUQUEZ, 2016).

Luquez (2016, p. 3) parte de Henri Lefebvre para quem “toda a formação urbana conheceu uma ascensão, um apogeu, um declínio. Seus fragmentos e restos serviram em seguida para/ em outras formações”. Para Lefebvre (2013 *apud* LUQUEZ, 2016), a cidade passou por momentos críticos, desestruturação e reestruturação se alternam ao longo do tempo e espaço, segundo uma perspectiva de movimento e de totalidade. Luquez apresenta a reestruturação como um processo composto de períodos ou momentos, assinalando as características dinâmicas das diversas fases; as variações e as mudanças dos elementos na composição do espaço ao longo do tempo. De modo que a definição de fases também é um meio de compreender o espaço em sua totalidade, da gênese à evolução, refletindo sobre os processos, que se materializam através das formas e das funções, por meio de estruturas (LUQUEZ, 2016, p. 3).

A variável tempo é relevante no emprego do termo reestruturação. Lefebvre (2013) conjectura que toda realidade dada no espaço pode ser explicada em termos de uma “gênese no tempo”. Todavia, uma “atividade desenvolvida no tempo (histórico) engendra (produz) um espaço” que adquire uma “realidade prática, uma existência concreta”. Assim, Lefebvre (2013, p.234) considera o “espaço (social) e o tempo (social)” produtos. Luquez (2016, p. 3) explana a sentença: o espaço responde “às alterações da sociedade à medida que ele, o espaço, também a altera, resultando na transformação dos lugares e de seus elementos”. Lefebvre (2013, p. 234-235. Trad. nossa) diz que “como produtor, o espaço (bem ou mal organizado) passa a fazer parte das relações de produção e das forças de produção. Assim, o conceito não pode ser isolado ou permanecer estático. Torna-se dialético: produtor-produto, sustentando as relações econômicas e sociais.

Conforme Lefebvre (2013, p. 167. Trad. nossa), a análise que parte do objeto, para compreender seu processo de produção, sua gênese e seu significado, deve “reproduzir, através e no pensamento, o objeto em sua totalidade, formas, estruturas e funções”. Para ele são três conceitos aos quais “o espaço social está relacionado metodológica e teoricamente” (Lefebvre, 2013, p. 198). Ou seja, qualquer espaço social pode tornar-se objeto de uma análise formal, de uma análise estrutural e, por fim, de uma análise funcional”.

Lefebvre (1991, p. 201) reitera que a realização do urbano produz morfologia, estrutura urbana, lugares, espaços e apropriação; como também dominação. E Luquez (2016, p. 3)

completa, “as formas se materializam pelas relações concretas entre os indivíduos e por isso se expressam na historicidade das relações sociais, atreladas ao conteúdo da vida urbana que determina suas funções dentro de uma estrutura organizada social e espacialmente”.

De acordo com Brenner (2013, p. 205), o uso e o sentido do termo reestruturação expressam-se por reflexões escalares. Segundo ele, embora seja evidente que o capital ‘salte’ continuamente, entre as escalas⁴ urbana, regional, nacional e global, “em busca de novas fontes de mais-valia”, considera-se que a escala não foi sistematicamente estudada até 1990. Isso ocorre com a disseminação de pesquisas sobre as dimensões urbanas da globalização econômica, elaboradas no campo dos estudos urbanos críticos. “Sob o capitalismo tardio, portanto, a solicitação social, metodológica e epistemológica da escala vincula-se intrinsecamente às mudanças na configuração organizacional e espacial dessa formação social historicamente específica” (BRENNER, 2013, p. 209).

O desenvolvimento de multifacetado da urbanização planetária envolve um conjunto diversificado de agências e atores que têm interesse na acumulação e sustentação do poder de classe, promove a acumulação por despossessão resultando em conflitos sociais e políticos. A reestruturação urbana fundada no (re)investimento do capital incide numa série de expropriações das quais a gentrificação [remoção, expulsão] constitui uma parte importante” (HARVEY, 1982; 1989 *apud* BRENNER, 2013).

O argumento de Brenner, todavia, afirma que os conceitos escalares são ferramentas essenciais para desvendar algumas das dimensões fundamentais das transformações urbanas contemporâneas. Para ele, o desenvolvimento territorial substitui o critério de especificidade funcional por um critério de especificidade escalar: “o papel da escala urbana como uma materialização geográfica multifacetada das relações sociais capitalistas”. O autor indica os processos de escalonamento e reescalonamento, em vez das escalas em si mesmas, como o foco analítico central das abordagens sobre a questão da escala (SWYNGEDOUW, 1997 *apud* BRENNER, 2013). Trata-se, para Brenner, de raciocinar sobre o escalonamento (diferenciação escalar) e o reescalonamento (rediferenciação escalar).

Brenner (2013, p. 207) propôs alguns dos desafios metodológicos que interessam a este estudo: decifrar o papel das cidades (o local, Cariacica em suas relações intraurbanas, nacionais

⁴ Acata-se a concepção de escala como um “constructo social, fluido e contingente”; também como um “constructo epistemológico, que apresenta ordenamentos socioespaciais específicos”. De acordo com Delaney e Leitner (1997 *apud* MOORE, 2018, p. 4), a escala “não é simplesmente um fato externo aguardando descoberta, mas uma maneira de enquadrar concepções de realidade”, e é através da “fusão de ideologias e práticas [escalares]” que as construções políticas de escala emergem” (MOORE, 2018, p. 5):

internacionais) no âmbito dos processos contemporâneos de reescalonamento; e compreender as suas implicações para o desenvolvimento urbano.

Além disso, algumas proposições de Brenner (2013), acerca das escalas e do reescalonamento, serão consideradas como procedimento: as escalas existem porque os processos sociais são escalonados; elas só podem ser apreendidas de modo relacional; e “os processos de reescalonamento são frequentemente condicionados por arranjos pretéritos”. Para Brenner, ainda, é uma tarefa fundamental “analisar a *co-constituição* relacional nos e mediante os processos de estruturação multiescalar” (BRENNER, 2013, p. 211) considerando os níveis: urbano, regional, nacional e global. Nesta análise, inclui-se o local e a cidade, em vez de urbano, pois compreendem-se termos distintos do urbano. Enquanto o urbano é geral, global, planetário; o local e a cidade são particulares e concretas.

Para Brenner (2013, p. 211), “a paisagem institucional do capitalismo não é caracterizada por uma pirâmide escalar única [homogênea] e abrangente”. Os processos de escalonamento e reescalonamento ocorrem em estreita articulação com outras formas de estruturação socioespacial como a territorialização (delimitação, demarcação), a produção do lugar (aglomeração, reunião) e formação de redes (a construção da conectividade interespacial) (BRENNER, 2013, p. 212).

Em síntese, considera-se, com Brenner (2013), que é possível delinear as “trajetórias contextualmente variáveis através das quais as configurações urbanas estão sendo reescaloadas”; indicar as estratégias políticas, as forças sociais e as alianças territoriais que se mobilizam em cooperação ou disputa para reorganizar as escalas dos processos de urbanização; e descrever alguns aspectos dos processos de reestruturação socioespacial ligados à produção do lugar e à territorialização, ao longo da geo-história da urbanização capitalista. Veglió (2021), convoca Quijano para lembrar que as sociedades latino-americanas atuam permanentemente como um sistema de intermediação entre os dois níveis [urbanização e dependência]”. Embora, como diz Brenner (2013, p. 210), a escala necessariamente pressuponha “a estruturação hierárquica das relações socioespaciais”.

Atualmente, “vastos territórios estão sendo operacionalizados, redesenhados, fechados e integrados à divisão internacional do trabalho por um tecido urbano em expansão” (ARBOLEDA, 2020 *apud* RIBEIRO, 2020, p. 27). Isso pode ser entendido como um reescalonamento extremo do capitalismo que estaria ocorrendo através de processos de urbanização extensiva, que se articula, de diversas maneiras, em diversos níveis e escalas, ao processo de financeirização. Relaciona-se, particularmente, ao papel da terra na resolução da contradição entre fixidez e movimento do capital (HARVEY, 2016). Arboleda assinala que se

deve entender a renda como uma força dinâmica que molda a reprodução expandida do capital e, portanto, estabelece as bases para uma concepção ampliada do extrativismo.

Arboleda (2020) concebe o conceito extrativismo urbano como uma “cultura de fronteira”, remetendo-o aos espaços e aos processos de urbanização da reprodução social na periferia e semiperiferia (ARBOLEDA, 2020 *apud* RIBEIRO *et al*, 2020 p. 25). Ele aplica ao espaço habitado um paralelo com as indústrias extrativas, tendo como premissa o tratamento “da terra como um ativo financeiro, mobilizando poder de monopólio, deslocando populações urbanas, pilhando recursos naturais, cercando o espaço público e implementando técnicas agressivas de extração de renda urbana” causando a precarização de uma massa crescente de pessoas (ARBOLEDA, 2020, p. 234).

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A realidade pesquisada requer metodologicamente a questão da escala em toda a trajetória histórica devido às articulações diversas da colonização (dominação) e da dependência do Brasil em relação aos países hegemônicos ou centrais. Não apenas no estágio do capitalismo avançado, quando se evidenciam mudanças na “configuração organizacional e espacial dessa formação social historicamente específica” (BRENNER, 2013, p. 209). O “nexo local-global” atravessa toda a periodização marcado pela hierarquização espacial das formações sociais, numa diferenciação vertical, mas, considerando os dispositivos de reação ou ajuste local. Em todo caso, são relações sociais, hierarquicamente, articuladas nos níveis global, supranacional, nacional, estadual, local conforme preconiza Brenner (2013).

Isso ocorre desde a concepção das capitânicas, ao empreendimento do Jesuítas no território do Espírito Santo (1551-1759); ao isolamento perpetrado pelo Conselho Ultramarino⁵; à consolidação de um governo imperialista e colonialista baseado na superexploração da natureza e no sistema escravagista, que durou mais de trezentos anos, iniciando-se em 1550. O Brasil esteve inserido em longa duração e em diferentes conjunturas da economia-mundo capitalista desde sua gênese. Assim, demarca-se a integração dos espaços produtivos coloniais e nacionais às fronteiras mercantis ou do capitalismo global. No Espírito Santo, no Século XVII, isso se deu, brevemente, pela produção de açúcar; no Século XIX e XX

⁵ Conselho Ultramarino foi criado por decreto real no ano de 1642, como uma instituição para auxiliar a Coroa a administrar o Império marítimo português por aproximadamente dois séculos: África, Índia e Brasil. Com o objetivo de proteger a Fazenda Real, controlava os caminhos por mar e os caminhos por terra que se centralizavam, inicialmente no Rio de Janeiro (ABRIL, 2010), segregando o Espírito Santo.

pela cafeicultura e depois pela inserção na produção flexível globalizada ao aprovisionar uma plataforma minero-siderúrgica infraestrutural para exportação de *commodities*.

Para compreender as reestruturações socioespaciais em Cariacica e no recorte espacial relativamente à RMGV e suas relações interescares, assinalam-se seis momentos⁶. O primeiro momento histórico abrange todo o período da colonização⁷ e do Império, até 1890 (ano da emancipação municipal). O período da crise do trabalho compulsório, no final do século XIX, constitui o segundo momento histórico (1890-1950). Este tem a matriz produtiva baseada na cafeicultura, responsável pela expansão da colonização do interior do estado (CAMPOS JUNIOR, 2012).

O terceiro momento, delimitado de 1950 a 1975, é descrito por Morandi e Rocha (1991) como a primeira fase da transição industrial no estado. Nesta fase, o processo de acumulação estadual é sustentado por pequenos capitais locais amparados por políticas estaduais, mas, a fronteira dinâmica da economia e do crescimento populacional estava no espaço rural. Vitória era uma cidade comercial e Cariacica era uma cidade industrial.

O quarto momento (1975-1985) conclui a transição da economia capixaba da monocultura agrícola à hegemonia do grande capital. Conforme Campo Junior (2012), nesse momento, Cariacica passa por um retrocesso. Na década de 1970, o setor industrial no Espírito Santo articulado por uma “elite estadual” aliada ao governo militar recebe grandes investimentos. Isso decorre na hegemonia do grande capital nacional e multinacional. É o momento em que, em escala mundial, as indústrias se deslocam para o Terceiro Mundo.

O quinto momento histórico, de 1985 a 2010⁸, quando a economia capixaba experimenta uma fase exitosa devido à sua intensa inserção nas redes de comércio exterior da Globalização. Enfim, no sexto momento, de 2010 ao presente, a economia capixaba sofre um revés com forte impacto socioespacial, afetada por crises em diferentes setores e escalas, incluindo, a forma de gestão dessa crise pelos governos estadual e federal.

Nessa periodização da reestruturação socioespacial, destacando os efeitos das reestruturações produtivas, busca-se considerar as noções de continuidade e mudança e/ ou continuidade e ruptura, visando a descrever:

⁶ Incorporaram-se os quatro momentos históricos da “reestruturação produtiva” de Cariacica em suas relações intraurbanas e regionais, concebidos por Campos Junior (2012).

⁷ “O traço grosso da dominação é inerente às diversas formas de colonizar e, quase sempre, as sobredetermina” (BOSI, 1992).

⁸ O ano de 1985 é o início do crescimento da economia capixaba acima da média brasileira e 2010 é o ano do início da queda do PIB capixaba.



as transformações socioespaciais; a paisagem urbana como reveladora de absorções e superações dos elementos espaciais na sua relação com a realidade da sociedade urbana contemporânea; e as diferentes fases que caracterizam os momentos de mudança, qualitativa e quantitativa, do processo de produção do espaço metropolitano (LUQUEZ, 2016, p. 3).

Para melhor compreensão do local e da cidade, apresenta-se, brevemente, o município de Cariacica. Este possui 50% do território montanhoso, deste 25% é área de proteção ambiental, situa-se na macrorregião oeste, fora do perímetro urbano; ao norte a cidade limita-se pela Baía de Vitória. O território conta com várias bacias hidrográficas como a do Rio Santa Maria, ainda, a bacia do Rio Marinho e a do Formate que servem de limite respectivamente com os municípios de Vila Velha e Viana. Os bairros Jardim Campo Grande e Campo Belo situam-se na macrorregião sul de Cariacica que recebe afluentes dos rios Formate e Marinho. A Rodovia Leste Oeste atravessa essa região em direção a Vila Velha (cf. Figura 1).

Até o Século XX, a paisagem de Cariacica era pontuada por canaviais e engenhos. Inicialmente, os Jesuítas utilizaram os rios como vias de exploração territorial com base na cultura da cana-de-açúcar. Após a sua expulsão do Brasil, em 1759, a produção dos engenhos foi mantida e destinada ao consumo interno (CAMPOS JUNIOR, 2012). Esse processo abrangia quase todo o território colonizado de Cariacica, incluindo a macrorregião sul, onde está o recorte espacial. Esta área foi considerada, por cerca de quatrocentos anos, como um ambiente rural (produtivo ou ocioso) até ser impactada pelas ondas das reestruturações da transição agrícola-industrial e da produção flexível na RMGV.

Assim, a macrorregião sul fica deslocada dos processos de desenvolvimento municipal e intraurbano, desde 1890 aos anos de 1960, quando, lentamente, começa a ser urbanizada de forma inadequada em termos: fundiário urbano, infraestrutural e mesmo no que se refere à precariedade dos domicílios. A macrorregião sul não participa das transformações municipais propiciadas pela abertura de caminhos para Minas Gerais (no governo de Rubim, 1815), das estradas e ferrovias (Séculos XIX-XX); também não faz parte da industrialização que ocorre na inserção urbana desses eixos, nos anos de 1950, que beneficiam a porção de Cariacica próxima à Baía de Vitória e à macrorregião central (CAMPOS JUNIOR, 2012). O que implica na inércia socioespacial secular da macrorregião sul.

No Século XIX, o acesso ao interior do território continuava sendo feito pelos rios, servindo ao transporte da produção. Mesmo nessa fase, a colonização era mais intensa nas áreas mais próximas da Baía de Vitória e em torno do Porto de Cariacica e do povoado sede. Por sua vez, a estrada do Rubim converteu locais como Porto Novo e Itaquari (ver figura 1) na convergência dos transportes. A imigração europeia, o advento da pequena propriedade e a

produção de café, no Espírito Santo, não incluíam Cariacica, ao contrário, houve ampliação das terras ociosas no espaço rural de Cariacica (CAMPOS JUNIOR, 2012).

Devido ao propósito de transformação de Vitória em cidade comercial e portuária, houve sucessivas reformas no seu porto entre 1912, 1928⁹ e na década de 1930. Todos os ramais ferroviários do sul e do norte convergiram para uma conexão mais próxima do Centro de Vitória em Argolas, Vila Velha (ver figura 1), Cariacica perde um pouco de espaço estratégico que é logo retomado, pois, nos anos de 1950, torna-se o centro industrial da região que viria a se constituir na RMGV. Vila Velha consistia numa cidade-dormitório e Vitória, sede da administração estadual, afirma-se como cidade comercial e portuária. Além das duas ferrovias que atravessavam Cariacica, duas rodovias federais são pavimentadas, nas décadas de 1960 e 1970, facilitando a integração do Espírito Santo com a dinâmica nacional. Isso é um fator favorável à posição de destaque regional de Cariacica (CAMPOS JUNIOR, 2012).

Contudo, a microrregião sul mantinha-se apartada dessas dinâmicas municipais com a diferença que a urbanização se aproximava (lentamente) pela fronteira com Vila Velha, com a implantação do loteamento de Cobilândia que, por sua vez, se devia à construção da Rodovia Carlos Lindemberg, em 1951. A dinâmica de ocupação de Vila Velha aproxima-se da macrorregião sul de Cariacica mediante a expansão do bairro Rio Marinho, em Cariacica (na macrorregião sul), em meados dos anos 1980 (ver figura 3, adiante). Também colabora para a urbanização da macrorregião sul, a intensificação da urbanização na macrorregião central onde se situam Jardim América, Itaquari, Bela Aurora e o bairro de Campo Grande, próximo à Rodovia 262, uma importante centralidade municipal e metropolitana, atualmente é a sede municipal (MARQUES, 2010; SILVA, 2017) (ver figura 1).

Cariacica é o município mais industrializado da Grande Vitória até que, no fim dos anos de 1960, ocorreu a reestruturação produtiva industrial-exportadora minero-siderúrgica. Este momento representou um retrocesso para Cariacica¹⁰. A indústria do município sucumbiu ao novo padrão de concorrência, a maior parte das empresas dos ramos tradicionais fechou (CAMPOS JUNIOR, 2012).

A monocultura cafeeira foi drasticamente abalada pela política federal de erradicação dos cafezais, resultando no empobrecimento da população rural e numa intensa migração para

⁹ À época foi construída uma ponte metálica – Ponte Florentino Avidos ou 5 pontes, ligando Vila Velha e Vitória que beneficia Cariacica também, sobretudo Jardim América.

¹⁰ Até o fim da década de 1960, é importante salientar, que os principais polos de desenvolvimento estadual são agrícolas. Colatina (no Rio Doce, situado ao norte) e Cachoeiro do Itapemirim (situado no sul do estado) constituem-se as cidades mais populosas do Espírito Santo (MIRANDA, 2004).

a Grande Vitória. Num universo populacional de 870 mil pessoas no estado, estima-se que cerca de 240 mil tenham sido atingidas (MORANDI; ROCHA, 1991). Isso teve “implicações decisivas” para Cariacica que, juntamente com Vila Velha, recebeu a maior parte dessa população (CAMPOS JUNIOR, 2012).

À época, em Cariacica, o mercado imobiliário operava frequentemente de forma irregular. A expansão municipal foi realizada, desde a década de 1960, por meio de loteamentos ou por ocupações irregulares (CAMPOS JUNIOR, 2012; VIEIRA, 2019), constituindo um contexto com histórico urbano conturbado e por mobilizações sociais. O espaço resultante configurou-se com as seguintes características (ver figura 2):

(...) a diversidade de traçados dos loteamentos, a desarticulação entre eles, a descontinuidade entre as vias, os vazios entre eles, posteriormente preenchidos com o prolongamento sem critério das ruas, a falta de áreas verdes e de equipamentos sócio comunitários, a infraestrutura urbana básica ausente ou precária. (ABE, 1999, p. 383).

Figura 2 - Jardim Campo Grande, Loteamento Parque Leste Oeste (área desmatada) e Campo Belo:



Fonte: POT, 2015.

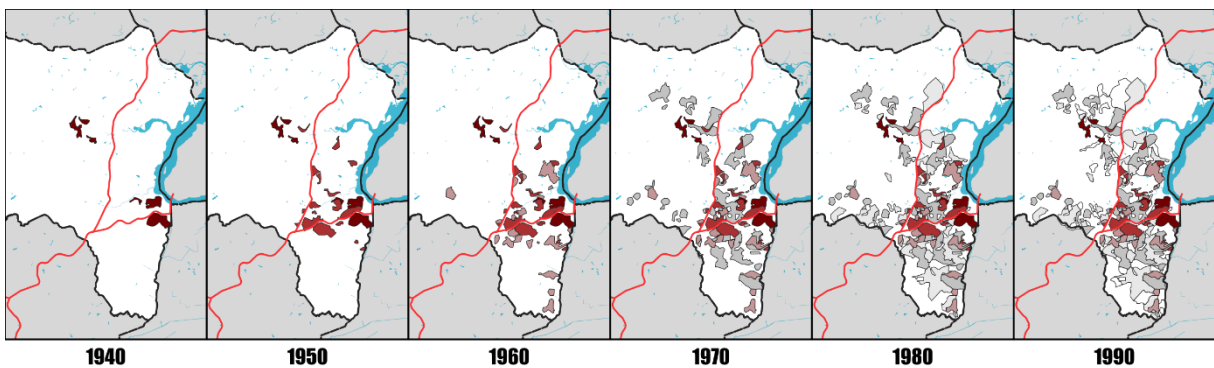
A economia do estado estrutura-se sob novas bases por meio da implantação de grandes empresas dedicadas à industrialização e exportação entre as quais se destacam a CVRD (Vale), a CST (ArcelorMittal), a Aracruz Celulose (Fibria) e a Samarco Mineração. Conforme Campos Junior (2012, p. 284), coube ao município nesse quadro: a “especialização produtiva, a pobreza e a construção imobiliária de empreendimentos populares”.

Quanto à “especialização produtiva”, inicialmente, se trata de operações rotineiras estabelecidas, sobretudo, entre Porto de Santana e Jardim América, na região Central, como atividades de suporte ao setor minero-metal-mecânico, logístico e instalação de siderúrgicas em Bela Aurora (MARQUES, 2010). Mais tarde, na região norte de Cariacica, situam-se as instalações dos portos secos, aí sim uma atividade especializada.

No que se refere ao sistema infraestrutural que serve como plataforma do comércio exterior, o sistema rodoviário federal principal atravessa Cariacica pela BR-262 (em direção à Minas Gerais) e pela BR-101 (norte-sul do país). A BR-101 (em paralelo à Ferrovia Vitória-Minas) configura um arco de desenvolvimento perimetral à área metropolitana, desde o município de Cariacica ao município de Serra. A Rodovia do Contorno (BR-101) mais a Rodovia Carlos Lindemberg e a Rodovia Darly Santos (1989, ampliada em 2008) unem os terminais portuários de Tubarão e Praia Mole, em Vitória, e o Terminal de Capuaba, Vila Velha, os principais terminais portuários do estado (MIRANDA, 2004), (ver figura 1).

No âmbito da reprodução social, tem impacto na expansão urbana de Cariacica, sobretudo, a implantação do sistema Transcol (1989), o sistema de transporte coletivo da Grande Vitória, a construção da segunda Ponte Vitória a Cariacica (1979), da Terceira Ponte (1989) e da Rodovia do Sol (1974) no litoral sul, atravessando Vila Velha. Enfim, na RMGV, ao longo das rodovias ocorre uma expansão urbana que superpõe o tráfego de passagem com o tráfego local mesclando os usos do solo locais com funções de alcance regional localizados nos eixos viários principais (ABE, 1999).

Figura 3 - Evolução da mancha urbana no perímetro urbano de Cariacica



Fonte: Massa d'água: GEOBASES e IEMA/2012-2015; Limites municipais: IDAF/2010; Rodovias: IJSN/2012; Evolução urbana: elaborado com base nos mapas da dissertação de Ivana Souza Marques (fonte: PMC) por Vitor Toledo Nascimento

A macrorregião sul é alcançada efetivamente pela frente de urbanização irregular. Os bairros Jardim Campo Grande e Campo Belo são urbanizados de modo incipiente entre os anos 1980-1990 (ver figura 2 e 3) e, nas décadas seguintes, em seu entorno ocorre certa densificação e a urbanização nos interstícios vazios da macrorregião sul. O local é caracterizado por um intenso e persistente processo de ocupação irregular (VIEIRA, 2019), uma “máquina de crescimento urbano” que destrói o meio ambiente e produz favela como diz Maricato (2002).

No quinto momento, 1990-2010, em Cariacica realizou-se a ruptura com o “passado de desmandos que o município viveu por muitos anos”, devido a gestões municipais caóticas e sem decoro público. Conforme Campos Junior (2012), atuaram nessa ruptura: os movimentos

sociários organizados em comunidades com a mediação da Igreja, de sindicatos e de partidos políticos e os setores da indústria instalados no município. E Cariacica adere ao planejamento e à legislação urbano reguladora desde 1990 (VIEIRA, 2019).

Nos anos 2000, a produção flexível em escala mundial se estabelece no território capixaba, a demanda por *commodities*, impulsionada pelo crescimento econômico da China, acarreta uma nova “reestruturação produtiva” que abarca o Brasil. Este momento é um ponto de inflexão ‘virtuoso’ de um processo que levou a economia capixaba a obter um crescimento maior do que a média brasileira (entre 1985 e 2008). O estado era o sexto exportador e o quarto maior importador do Brasil, sendo responsável por cerca de 10% da receita cambial do país. Ainda, era o estado que apresentava maior grau de abertura da sua economia para o exterior (SINDIEX, 2002¹¹ *apud* MIRANDA, 2004, p. 132). À época, o potencial comercial do Espírito Santo não tinha como base apenas o mercado externo, incluía o mercado nacional. O desempenho no comércio exterior creditava-se, fundamentalmente, aos produtos: minero-siderúrgicos, petróleo, gás, celulose e café que respondiam por cerca de 90% das exportações estaduais (CALIMAN, 2002 *apud* MIRANDA, 2004).

Não obstante o período de crescimento econômico brasileiro (2005-2015), acompanhado pela redução das desigualdades, isso não afetou o acesso à terra de qualidade no Espírito Santo que é o segundo estado com maior proporção de domicílios localizados em ocupações irregulares, as favelas e os “aglomerados subnormais”, conforme a denominação do IBGE. O estudo realizado com base no Censo de 2010 mostra que são 26,1% dos domicílios do ES nessa situação, superado apenas pelo Amazonas com 34,59%. Entre as cidades com 350 mil e 750 mil habitantes, Cariacica tem destaque no Brasil, com 61% dos domicílios localizados em aglomerados subnormais, Vitória tem 33% (IBGE, 2020).

Entre os anos de 2010 e 2020, o Espírito Santo tem a maior queda do PIB da Federação. Trata-se de um período em que o PIB per capita do Brasil cresceu apenas 1% (IPEADATA – banco de dados do IPEA, *s.d.* *apud* CAÇADOR, 2023). Entre 2016 e 2019, decorre a queda de -3,8% do PIB capixaba. Caçador explica esse declínio pelos seguintes fatores:

(...) desaceleração da economia chinesa, fim do ciclo de alta dos preços das *commodities*, crise econômica nacional, Resolução nº 13/2012 do Senado¹², tragédia de Mariana, crise hídrica, tragédia de Brumadinho, queda na produção de petróleo e gás e a pandemia do novo coronavírus. (CAÇADOR, 2023).

¹¹ Sindicato do Comércio de Exportação e Importação do Estado do Espírito Santo.

¹² A unificação do recolhimento nacional interrompe o incentivo financeiro do Fundap (Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias) recebida desde os anos 1970.

No contexto metropolitano, até 2008, os investimentos em infraestrutura e na produção industrial de tipo fordista tinham toda prioridade em relação aos investimentos nas cidades. Contudo, em 2009, de modo inédito, destacam-se os investimentos em saneamento e urbanismo, por exemplo. Em plena crise mundial (2008), os investimentos crescem substancialmente em empreendimentos residenciais e no setor de comércio/serviço, especialmente, na construção de *Shoppings centers* (IPES, 2009). Antes, os investimentos obedeciam, invariavelmente, aos agenciamentos da teia de relações estabelecidas pelos “centros de poder” que as grandes empresas representam (MIRANDA; ALBANI, 2011).

Durante o ápice da crise internacional de 2007 e do reajuste estrutural nacional (2009 - 2015), ocorreu, na região metropolitana, um fluxo financeiro inédito. Valores investidos pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) colaboram para a redução da defasagem capital/cidade referida anteriormente. Também houve a circulação de capitais de empresas de escala nacional (até internacional) atuando no mercado imobiliário metropolitano. Nesse período, verificou-se o crescimento urbano formal simultâneo em zonas diversas da RMGV: áreas *periurbanas*, periferia, ZEIS, interstícios dos bairros centrais. O mercado imobiliário até então estava sendo operado por empresas locais, retorna a ser disputado também por empresas de fora do Estado (SILVA, 2017), como no período do Banco Nacional da Habitação: BNH.

O impacto da globalização na RMGV exigia “inteligência prática” de governos, empresários, sociedade civil e movimentos sociais para prover a ruptura com a dependência. Contudo, tal possibilidade estancou-se na opção pela produção de *commodities* tanto pelo Brasil como pelo estado. Não ocorreu a ruptura qualitativa da posição de *locus* da pobreza, das indústrias poluentes e das operações rotineiras da produção flexível. A RMGV se estabeleceu como uma metrópole de passagem (*gateway*), um corredor de trânsito de mercadorias, ainda, uma zona de experimentação e de inovação, mas que não intervém autonomamente no próprio desenvolvimento socioeconômico nem na administração dos fluxos que a atravessam.

No último momento histórico (2010 ao presente), com a retração do dinamismo industrial, o processo da expansão imobiliária, na RMGV, adquire relevância: os limites decorrentes da propriedade da terra, a autonomia das decisões das elites locais sobre o uso do solo – os chamados condicionamentos “por arranjos pretéritos” - em suma, a aliança local entre Estado e Mercado é redimensionada sob as ‘novas’ condições na era da finança.

Outro fator que pesa na ação dos agentes que atuam nos municípios da RMGV é que, após 2016, no Governo Temer, os marcos regulatórios, instituídos para controle da produção do espaço urbano, foram revertidos para uma mentalidade de restrição da atuação do Estado e que legitima facilitações, a desregulamentação e a livre atuação pelos agentes do mercado. Em

consonância com essa sentença, por exemplo, Cariacica lidera o *ranking* estadual do Ministério da Economia “de cidades que mais facilitam abertura de empresas” (PREFEITURA MUNICIPAL DE CARIACICA, 2022).

Aqui se remete novamente a Quijano (*apud* VEGLIÓ, 2021) sobre o sistema de intermediação entre os dois níveis urbanização e dependência das sociedades latino-americanas. ‘Intermediações’ verificadas por meio das diferentes maneiras de facilitação do mercado, seja mediante investimentos robustos pelo Estado, ou pela austeridade e a sua reengenharia que reduz investimentos do setor público em favor do ‘mercado’.

Voltando à realidade pesquisada, na articulação efetivada para a concretização do loteamento empresarial Campo Belo (da VTO) na Rodovia Leste Oeste, a finalidade da construção de um grande hospital público é uma estratégia recorrente para valorizar empreendimentos na RMGV, pois, teoricamente, atrai atividades complementares em seu entorno. Conquanto, nesse caso, *a priori*, todos podem se beneficiar desse equipamento público.

Embora a VTO, responsável pelo loteamento Parque Leste Oeste, seja uma empresa de capital fechado (sem ações na bolsa de valores), a lógica financeira guia a venda e a publicidade que recorre aos recursos socialmente produzidos, ao capital fixo incorporado ao solo, para prover o rentismo. Exemplifica-se mediante o argumento da VTO (2020) que, mirando empresas e investidores, vende seus lotes como uma aquisição de baixo custo de manutenção; de rentabilidade a longo prazo, garantindo que “lotes são moedas fortes”; enfim, constituem um “investimento seguro”, diante da alta do dólar e da instabilidade nas ações e das bolsas.

Do ponto de vista da ação municipal, conforme análise (ainda em andamento), houve revisão no zoneamento proposto pelo Plano Diretor Municipal de 2007, no plano aprovado em 2021. Isso foi feito para atender à tendência virtual dos bairros Jardim Campo Grande e Campo Belo, as zonas passaram por ajustes como: possibilidade de densificar zonas antes prescritas como baixa densidade e partes de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) deixam essa condição, passando a permitir verticalização, por exemplo. Do ponto de vista socioambiental, observa-se (por meio de fotos e trabalho de campo) que a área, mesmo degradada, mantinha marcas do bioma da Floresta Atlântica: matas, brejos, várzeas, campos até a construção da rodovia e do loteamento. Consta, também, que a Federação das Associações de Moradores de Cariacica (Famoc) fez uma série de denúncias de violações ambientais na implantação do loteamento por parte da empresa VTO, relativas à flora, à fauna e nascentes¹³. Enfim são

¹³ A Famoc cita o Processo nº. 8.192/2015 Prefeitura Municipal de Cariacica. No corpo do processo, há o Parecer Técnico nº. 2, datado de 16 de junho de 2015 nas páginas 4, 5 e em parte da página 6 o item 3.

processos que aceleram a lenta e gradativa desapareção do espaço natural, rural ocioso e improdutivo até os anos recentes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nessa conclusão, enfocam-se os problemas interescalares da área de estudo na macrorregião sul, sobretudo, Campo Belo e Jardim Campo Grande. A cidade, o estado, o Brasil e o mundo passaram por momentos críticos, desestruturações e reestruturações, enquanto o local ficou por séculos como espaço rural, dissipando lentamente tanto aspectos do bioma como da ruralidade, passando pela ociosidade, pela perda da função social, numa inércia duradoura.

Entretanto, mesmo essa lenta trajetória teve seus condicionamentos multiescalares (supranacionais e nacionais) do Império português à Globalização, refere-se inclusive às ‘vantagens’ locais intraurbanas da macrorregião central de Cariacica desde a Estrada do Rubim (1815). Em cada fase, a reestruturação da produção antecede ou dirige a reestruturação urbana, obedecendo ao pressuposto das relações socioespaciais hierárquicas. Isso fica evidente quando se analisa tanto as reestruturações rural-urbana e na periferia, como a governança cidadina Estado-Mercado, a gestão dos recursos públicos e a apropriação dos ‘ativos’ produzidos socialmente pelos agentes próximos aos ‘centros de poder’.

A urbanização paulatina da área de estudo, a partir dos anos 1980, constitui uma morfologia irregular, pouco densa, desarticulada e dispersa. Apenas recentemente, mediante a construção da Rodovia Leste Oeste, a área perfaz a composição com os setores formais da cidade. Esse choque de urbanização atua na área de estudo, então, como um reescalonamento compondo o espaço metropolitano mediante a mudança de função no espaço metropolitano.

A Rodovia Leste Oeste, em termos estruturais, propicia a ruptura com a lógica da desagregação e desestruturação local ao conectar espaços de Cariacica e Vila Velha, destinados à produção, trabalho, mobilidade, comércio, serviços, lazer e moradia. A rodovia configura a “conectividade interespacial” e auxilia na regulamentação da morfologia dos locais. No entanto, a decorrente valorização da terra na área não proporciona a ruptura com o descumprimento da função social na cidade, visivelmente, o Parque Leste Oeste ainda vai esperar algum tempo para ser apropriado ou plenamente dominado, mesmo a adquirir uma forma.

O loteamento empresarial, no processo de reestruturação urbana, atua nos termos que descreve Smith (2008): ali “a terra como mercadoria é reservada para uma expansão em algum dado momento da história do lugar, iniciando, assim um ciclo de desenvolvimento, a partir da valorização e desvalorização do espaço”. Enfim, os processos de reestruturação urbana são

complexos, cumprem a diferenciação do espaço geográfico na escala urbana e uma de suas funções é reservar uma parte do território para a expansão no futuro (SMITH, 2008).

A reestruturação urbana em análise ignora a estrutura precária preexistente em prol das frentes imobiliária e logística, vislumbrando, numa “Nova Cariacica”, a oportunidade de alavancar negócios privados e imobiliários. A atuação do Estado-mercado em torno da Rodovia Leste Oeste converge com a percepção de Lees; Shin e López-Morales (2016) sobre o deslumbramento dos “formuladores de políticas públicas” e a sua predileção por “suas novas imaginações urbanas”, em detrimento de atuar em prol da reprodução do trabalho. Além disso, desde a abordagem ambiental pela implantação do loteamento ou da Rodovia Leste Oeste, o choque de urbanização do entorno, as revisões do PDU ajustadas à Nova Cariacica, incluindo a especulação com lotes vagos demonstram sinais do extrativismo urbano.

Observa-se que a rodovia foi iniciada durante uma crise internacional, a partir de grandes investimentos feitos pela União e foi entregue durante uma crise nacional severa (1915-18), num cenário externo desfavorável ao Brasil e ao estado. Nesse momento crítico, o investimento imobiliário (re)adquire relevância, em suma, reescala. Decerto, o desenvolvimento de grandes eixos de mobilidade urbana, no Brasil, há algum tempo, tem gerado a “espetacularidade” almejada pelos governantes municipais, atuando como um “chamariz” para o mercado imobiliário (FIX, 2001). Grande parte dos processos recentes de renovação urbana, que ocorrem mediante a chamada parceria público-privada (FIX, 2001), são reveladores da distância que separa o discurso - Nova Cariacica - da prática - quem são os atendidos e quem são os deslocados? (a confirmar).

REFERÊNCIAS

ABE, A. T. **Grande Vitória: crescimento e metropolização**. 1999. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

ABRIL, V. H. **Governança no Ultramar: conflitos e descaminhos no Rio de Janeiro (1725-1743)**. 2010. 251p. Dissertação (Mestrado em História das Instituições) - Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.

ARBOLEDA, M. Circuitos de extração: valor em processo e o nexos de mineração/cidade. *In.*: RIBEIRO, L. C. Q. (Org.). **As metrópoles e o capitalismo financeirizado**. 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles, 2020. pp. 219-44.

BOSI, A. **Dialética da colonização**. São Paulo: Cia. das Letras, 1992.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística- IBGE. **Aglomerados Subnormais 2019 (...)**. Rio de Janeiro, 2020.



- BRENNER, N. Reestruturação, Reescalonamento e a Questão Urbana. **GEOUSP Espaço e Tempo**, [S. l.], V. 17, N. 1, P. 198-220, 2013. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/74311>>. Acesso em: 02 out. 2023.
- CAÇADOR, S. B. O que explica a queda do PIB do Espírito Santo entre 2010 e 2020? **Bandes**. 2023. Disponível em: <<https://bandes.com.br/Site/Noticias/Print?id=1785>>. Acesso em: 28 nov. 2023.
- CAMPOS JUNIOR, C. T. Reestruturação produtiva na Região Metropolitana da Grande Vitória: Manifestações Socioespaciais em Cariacica. **Geografares**, Vitória, N. 13, P. 284–311, 2012.
- FIX, M. **Parceiros da exclusão, duas histórias da construção de uma nova cidade em São Paulo**: Faria Lima e Água Espraiada. São Paulo: Boitempo, 2001.
- GOVERNO FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO; IPES - INSTITUTO JONES SANTOS NEVES. **Perfil da Pobreza no Espírito Santo**: famílias inscritas no Cadastro Único. Vitória, 2021.
- HARVEY, D. **17 contradições e o fim do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2016.
- IPES - INSTITUTO JONES SANTOS NEVES. **Investimentos previstos para o Espírito Santo 2008-2013**. Vitória, ES, 2009.
- LEES, L.; BANG, S. H.; LÓPEZ-MORALES, E.. **Planetary Gentrification (Urban Futures)**. N. Jersey: Wiley, 2016. E-book.
- LEFEBVRE, H. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Editora Ática, 1991.
- LEFEBVRE, H. **La producción del espacio**. Madri: Capitán Swing Libros, 2013. E-book.
- LUCAS, R. **Research Methods for Architecture**. Londres: Quercus, 2016. E-book.
- LUQUEZ, J. “Usos e (ab)usos” do conceito de reestruturação: adjetivações e sentidos na compreensão da produção do espaço ». **Espaço e Economia** [S.l.], V. 5, N. 9, P.1-15, 2016, Disponível em: <<http://journals.openedition.org/espacoeconomia/2396>>. Acesso em: 30 mar. 2023.
- MARICATO, E. **Brasil-Cidades**. Alternativas Para a Crise Urbana. Petrópolis: Vozes, 2002.
- MARQUES, I. S. **Apropriação do espaço público urbano pelo comerciante informal na Avenida Expedito Garcia, Campo Grande, Cariacica-ES**. 2010. 228p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2010.
- MIRANDA, C. L. **Dispositivos Territoriais das Redes Mundiais**. 2004. 369p. Tese (Doutorado em Comunicação e Semiótica) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2004.
- MIRANDA, C.L.; ALBANI, V. O Centro de Vitória (ES) entre o corredor e o ponto circuito. 2011. Natal. **Seminário Internacional Urbicentros II**. Construir, Reconstruir, Desconstruir: Morte e Vida dos Centros Urbanos. UFAL
- MOORE, A. Repensar a escala como uma categoria geográfica: da análise para a prática. **GEOgraphia**, V. 20, N. 42, P. 3-24, 23 maio 2018.

MORANDI, A. M.; ROCHA, H. C. **Cafeicultura e grande indústria.** Transição no Espírito Santo 1955-85. Vitória: FCAA, 1991.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CARIACICA. **Cariacica lidera no Estado ranking do Ministério da Economia de cidades que mais facilitam abertura de empresas.** Disponível em: <<https://www.cariacica.es.gov.br/noticias/71328/cariacica-lidera-no-estado-ranking-do-ministerio-da-economia-de-cidades-que-mais-facilitam-abertura-de-empresas>>. Acesso em: 20 abr 2023.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CARIACICA; SEMOB. **Plano de Organização Territorial.** Cariacica: [s.n.], 2018.

RIBEIRO, L. C. Q.; MATELA, I. P.; DINIZ, N.; RIBEIRO, T. F. Nexos Financeirização/Urbanização: construindo um marco teórico *In.*: RIBEIRO, L. C. Q (Org.). **As metrópoles e o capitalismo financeirizado.** 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles, 2020. pp. 7-62.

SILVA, J. M. **Aspectos de paisagem, memória e esquecimento de um rio urbano:** lembranças do Rio Marinho (ES). 2017. 140f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2017.

SMITH, N. Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano. **Geosp – espaço e tempo.** São Paulo, N. 21, P. 15-31, 2007.

VEGLIÒ, S. Postcolonizing Planetary Urbanization: Aníbal Quijano and an Alternative Genealogy of the Urban. **International Journal of Urban and Regional Research.** N. 45 P. 663-678, 2021.

VIEIRA, M. **O negócio por trás do modelo de regularização fundiária:** o caso de Cariacica (ES). 2019. 141p. Dissertação (Mestrado Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2019.

VTO POLOS EMPRESARIAIS. Disponível em: <<https://polosvto.com.br/noticias/3/por-que-investir-em-lotes-te-da-mais-seguranca-ate-na-crise/>>. Acesso em: 20 abr. 2023.